



# Antrag

Vorlage: AT/0078/2018		Datum: 07.06.2018	
Verfasser:	01-CDU-Ratsfraktion	Az.:	
<b>Betreff:</b>			
<b>Antrag der CDU-Ratsfraktion: Stellplatzsatzung</b>			
Gremienweg:			
21.06.2018	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP	öffentlich	ohne BE abgesetzt geändert

## Beschlussentwurf:

Der Stadtrat möge beschließen, die Verwaltung wird beauftragt,

die Einführung einer Stellplatzsatzung für Koblenz zu prüfen und die Vor- und Nachteile der Stellplatzsatzung von Mainz im Verhältnis zu Koblenz aufzuzeigen. Hierbei sind auch die Zielvorgaben aus dem Masterplan „Saubere Luft“ und dem noch zu beschließenden Verkehrsentwicklungsplan sowie die Herausforderungen im Wohnungsbau für eine zukünftige Ausrichtung besonders zu berücksichtigen.

## Begründung:

Der § 47 der Landesbauordnung gibt bei der Errichtung baulicher Anlagen vor, dass für Kraftfahrzeuge Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit herzustellen sind. Eine einschlägige Verwaltungsvorschrift (VwV) aus dem Jahr 2000 liefert dabei Richtzahlen für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs. Während die Parameter für Nutzungen, die nicht dem Wohnen zugerechnet werden, sehr detailliert in der einschlägigen Verwaltungsvorschrift (VwV) geregelt sind, sind die Maßgaben für Kfz-Stellplätze bei Wohnnutzungen vergleichsweise undifferenziert gehalten.

In Koblenz wird nach unserer Information grundsätzlich entsprechend der Vorgabe der VwV gehandelt und für Wohnungen in Mehrfamilienhäusern der gesteckte Rahmen der VwV (1-1,5 Stellplätze pro Wohnung) im Regelfall dahingehend angewendet, dass für Wohnungen bis 60 m<sup>2</sup> je ein Stellplatz, bei Wohnungsgrößen darüber 1,5 Stellplätze nachzuweisen waren und sind. Eine Differenzierung (z.B. privater Investor, geförderter Wohnungsbau) erfolgte bislang nicht.

Mittlerweile stehen jedoch viele Kommunen in Deutschland, so auch die Stadt Koblenz, vor der großen Herausforderung, bezahlbaren Wohnraum in größerer Dimension schaffen zu müssen. Die Bereitstellung notwendiger Stellplätze für die Wohnnutzung stellt einen erheblichen Kostenfaktor im Wohnungsbau dar. In Koblenz überlagern sich dabei relativ hohe Bodenpreise mit hohen Herstellungskosten für Stellplatzanlagen. Bei Bebauungsdichten mit einer Geschossflächenzahl über 1,2 muss eine Parkierung in der Mehrzahl aller Fälle in Tiefgaragen oder anderen aufwendigen Parkierungseinrichtungen erfolgen. Dies ist kontraproduktiv zum städtischen Ziel, der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum.

Ein Kostenfaktor bei der Wohnraumerstellung entsteht durch die Stellplatzverordnung, die vorschreibt, wie viel Parkfläche pro Wohneinheit zur Verfügung stehen muss. Um die Baukosten im Geschosswohnungsbau zu mindern und auch die Luftreinhalteziele mit alternativen Beförderungsmöglichkeiten und Angeboten zu berücksichtigen (Car-Sharing, ÖPNV, Fahrrad etc.), sollte die Stadt Koblenz eine entsprechende Stellplatzsatzung einführen.

In einigen Teilen der Innenstadt erkennt man bereits heute, dass nicht mehr das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel ist, sondern es sind Fahrrad und der öffentlicher Nahverkehr (wenn entsprechendes Angebot vorhanden ist). Dahingehend und mit Berücksichtigung auf den Verdichtungsgrad der einzelnen Stadtteile sollte die Stadt Koblenz die Stellplatzverordnung für die Zukunft anpassen.

Die Landesbauordnung 2015 eröffnet in § 88 den Gemeinden die Möglichkeit, durch Satzung Vorschriften über die Zahl der notwendigen Stellplätze zu erlassen. Mainz hat diese Ermächtigung in Anspruch genommen und verbindet mit der Stellplatzsatzung die beiden Themenkomplexe Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze. Damit schöpft die Landeshauptstadt Mainz die gesetzlichen Möglichkeiten im Rahmen ihrer kommunalen Hoheit aus, die Kfz-Stellplatznachfrage der existierenden und prognostischen Haushaltsmotorisierung anzupassen.

Für die vorgelegte Stellplatzsatzung wurden für die jeweiligen Wohnformen Kennwerte des Stellplatzbedarfes abgeleitet, die sich aus der besonderen örtlichen Situation in Mainz ergeben. Bei den Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern bleibt es bei der bisherigen Regelung.

Die Stadt Mainz verfolgt damit das Ziel, keine Stellplatzkapazitäten im Kontext von Bauvorhaben zu schaffen, die über den realen Bedarf hinausgehen und dadurch unnötig Ressourcen binden. Dies ist ein wichtiger Beitrag zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum. Andererseits trägt sie dafür Sorge, dass es durch die Festlegung realistischer Kfz-Stellplatzschlüssel nicht zu einer Verlagerung der Nachfrage im ruhenden Verkehr in den öffentlichen Straßenraum kommt.

Nach Staffelung des Stellplatzschlüssels in Bezug auf unterschiedliche Siedlungstypen erfolgt in einem zweiten Schritt eine räumliche Differenzierung durch Anwendung eines sogenannten ÖPNV-Bonus erstmalig auch für die allgemeine Wohnnutzung. Bisher konnte der ÖPNV-Bonus nur für gewerbliche Nutzung und studentisches Wohnen angewendet werden.

Neben der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum hat sich die Landeshauptstadt Mainz zum Ziel gesetzt, zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu werden. Dies entspricht auch den Zielen der Stadt Koblenz.

Die Förderung des Radverkehrs steht dabei in direkter Wechselwirkung zum Mobilitätsverhalten der Bewohner in Bezug auf Kfz-Besitz und –Nutzung. Je stärker sich der so genannte „Modal Split“, d. h. die Verteilung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes (ÖPNV, Zu-Fuß-Gehen, Rad fahren) entwickelt, umso begründeter und sachgerechter sind die dem Satzungsentwurf enthaltenen Maßgaben für Kfz-Stellplätze.

Insofern ist es zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs wichtig, neben dem in Mainz existierenden Netz an öffentlichen Radabstellanlagen auch bei privaten Bauvorhaben zahlenmäßig ausreichende, gut ausgestattete und leicht erreichbare Fahrradabstellplätze bereitzustellen. Leicht nutzbare Abstellanlagen senken die Zugangsschwelle zum Fahrrad sowohl beim Start an der Wohnung als auch am Ziel. Ein guter Diebstahlschutz trägt dazu bei, dass höherwertige und damit verkehrssichere Räder benutzt werden. Weiterhin tragen gut nutzbare und optimal in die Gebäude integrierte Abstellanlagen dazu bei, dass Fahrräder nicht ungeordnet und zum Teil auch störend in öffentlichen Räumen geparkt werden. Sie stellen von daher ein Qualitätsmerkmal für die Entwickler und Nutzer der Immobilie dar.

Infos zu Mainz: <http://www.mainz.de/verwaltung-und-politik/buergerservice-online/amtsblatt.php>  
Ausgabe 48 des Amtsblatts der Landeshauptstadt Mainz von 2015: Öffentliche Bekanntmachung über den Beschluss und das Inkrafttreten der "Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellplätzen.

Siehe auch konkret am Beispiel aus Mainz in den Anlagen.