



# Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0167/2017		Datum: 01.06.2017	
<b>Baudezernent</b>			
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Az.: 61.2 B-Plan/Hr	
<b>Betreff:</b>			
<b>Antrag der CDU-Ratsfraktion vom 08.05.2017: Elektromobilität in der Stadtentwicklung</b>			
Gremienweg:			
14.11.2017	Fachbereichsausschuss IV	<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

## Unterrichtung:

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 18.05.2017 den Antrag behandelt und beschlossen, dass eine Berichterstattung über das Ergebnis der Prüfaufträge im Fachbereichsausschuss IV erfolgen soll. Im Folgenden werden die jeweiligen Prüfaufträge mit dem Prüfergebnis der Verwaltung bzw. einer Stellungnahme widergegeben.

Die Verwaltung wurde aufgefordert, bereits im Vorfeld der konkreten Ergebnisse des Ladeinfrastrukturkonzeptes,

- zu prüfen und Lösungsansätze zu erarbeiten, inwieweit die derzeitige Stellplatzsatzung bzw. rechtlichen Voraussetzungen für Stellplatzverpflichtungen in Koblenz zukünftig zugunsten von Car-Sharing-Lösungen und ausreichend Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur ergänzt werden kann. Hierbei möge die Verwaltung schon entwickelte Anpassungstatbestände zur Unterstützung der E-Mobilität aus anderen Städten oder Kommunen berücksichtigen.*

Zunächst ist festzustellen, dass die Stadt Koblenz über keine Stellplatzsatzung verfügt. Es besteht lediglich eine Stellplatzablösesatzung, in welcher allein die Kosten eines Stellplatzes für Fälle der Ablösung festgelegt sind. Grundsätzlich bietet die Landesbauordnung (LBauO) Rheinland-Pfalz i.V.m. der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 24. Juli 2000 über Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge die Möglichkeit, in einer kommunalen Satzung entsprechende Richtzahlen für den Nachweis von Stellplätzen bei Baumaßnahmen festzulegen. Diese müssen sich jedoch an den Richtzahlen der Verwaltungsvorschrift und deren Ober- und Untergrenzen orientieren. Die Möglichkeit, die vorgegebenen Richtzahlen durch Regelungen in einer gemeindlichen Satzung zu unterschreiten, bestehen grundsätzlich bei Vorlage von guten ÖPNV-Anbindungen. Die Berücksichtigung von Car-Sharing-Lösungen ist weder in der LBauO noch in der betreffenden Verwaltungsvorschrift als Grundlage für eine Stellplatzsatzung aufgeführt.

Gemäß § 88 Abs. 3 Nr. 2 LBauO kann die Gemeinde durch Satzung für abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets oder für bestimmte Fälle auf die Herstellung von Stellplätzen ganz oder teilweise verzichten, soweit Bedürfnisse des Verkehrs nicht entgegenstehen oder ein Bedarf an Stellplätzen nicht besteht, insbesondere weil die Benutzerinnen und Benutzer der baulichen Anlagen öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch nehmen können. Auch hier steht die Möglichkeit der ÖPNV-Benutzung im Vordergrund. Ob auch die Berücksichtigung von Car-Sharing-Lösungen zu einer Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze herangezogen werden kann, ist fraglich.

Aufgrund der dargelegten rechtlichen Bewertung bleibt festzuhalten, dass es lediglich Rechtsgrundlagen gibt, die es ermöglichen, den rechnerischen Stellplatzbedarf von Vorhaben zu reduzieren, durch die Berücksichtigung von ÖPNV-Anbindung und unter Umständen auch Car-Sharing-

Lösungen. Dies ist zum Beispiel in der Stadt Augsburg der Fall.

Eine Rechtsgrundlage Car-Sharing oder Ladeninfrastruktur verbindlich zu fordern, existiert nicht.

Eine Abfrage bei verschiedenen Städten in Rheinland-Pfalz hat in diesem Zusammenhang ergeben, dass entsprechend der geschilderten Rechtsgrundlagen, keine Stellplatzsatzungen vorliegen, die derartige Forderungen oder auch Anrechnungen von Car-Sharing-Lösungen beinhalten. Es finden sich zwar bundesweit Beispiele für einen besonderen Umgang mit dem ruhenden Verkehr im Rahmen der Entwicklung von Einzelbauvorhaben oder neuer Wohnquartiere (z. B. autofreie Wohngebiete), diese beinhalten jedoch stets den teilweisen Verzicht auf die rechnerisch erforderlichen Stellplätze durch die Anerkennung von Car-Sharing-Modellen und angemessener ÖPNV-Ausstattung.

Beispiele anderer Kommunen, die derartige Regelungen verbindlich vorschreiben, konnten nicht ermittelt werden. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die LBauO die Deckung des rechnerischen Stellplatzbedarfs eines Vorhabens durch Nachweise der Stellplätze verlangt. Es gibt keine Verpflichtung, Car-Sharing-Lösungen anzubieten oder Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu schaffen. Demensprechend wäre eine derartige Forderung nicht durchsetzbar.

Die Verwaltung hat insofern lediglich im Rahmen von Investorenplanungen, die mittels Bebauungsplanverfahren und städtebaulichem Vertrag realisiert werden sollen, die Möglichkeit, derartige Regelungen in den städtebaulichen Vertrag aufzunehmen. Vorbehaltlich einer konkreten Prüfung ist jedoch anzunehmen, dass diesbezügliche Forderungen auf Investorenmenseite negiert werden, sofern zusätzlich noch die ohnehin erforderlichen Stellplätze nachgewiesen werden müssen. Insofern erscheint eine derartige Regelung realistisch nur umsetzbar, sofern ggf. ein Anteil der notwendigen Stellplätze mit Ladeinfrastruktur auszustatten ist und diese dann allen Bewohnern zur Verfügung stehen, oder bei der Anbietung von Car-Sharing-Lösungen auf einen Anteil der notwendigen Stellplätze verzichtet werden kann. Die Verwaltung gibt hierbei jedoch zu bedenken, dass sich bislang noch kein einheitliches Ladesystem auf dem Markt durchgesetzt hat, sodass es als nicht zielführend erscheint, Investoren zur Herstellung von Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur zu verpflichten, ohne zu wissen, welche Systeme von den Nutzern künftig benötigt werden.

- 2. zu prüfen und Lösungsansätze zu erarbeiten, inwieweit zukünftige Bebauungspläne ausreichend Erweiterungsfläche für Ladeinfrastruktur und Energieversorgungsanlagen vorhalten können.*

Anlagen der Energieversorgung, wie auch Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, sind als Nebenanlagen im Sinne des § 14 Baunutzungsverordnung (BauNVO) grundsätzlich in den Baugebieten der BauNVO als Ausnahme zulässig, ebenso innerhalb der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen. Sofern also kein expliziter Ausschluss dieser Anlagen erfolgt, gibt es innerhalb der Geltungsbereiche von Bebauungsplänen ausreichend Flächenkapazitäten zur Errichtung derartiger Infrastruktur. Eine explizite Festsetzung von Flächen für Versorgungsanlagen ist nur möglich, wenn zum Zeitpunkt der Planung die Lage und Größe der Anlagen feststeht. Eine Festsetzung auf Verdacht oder aus Vorratsgründen ist aus folgenden Gründen nicht möglich:

Sofern die betreffenden Flächen im städtischen Eigentum sind, ist eine Festsetzung in der Regel obsolet, da die Stadt als Eigentümer abschließend über die Verwendung befinden kann. Darüber hinaus wäre die Fläche an eine explizite Festsetzung gebunden, eine anderweitige Verwendung würde eine Bebauungsplanänderung erforderlich machen, obwohl derartige Anlagen auch ohne konkrete Festsetzung in den Baugebieten regelmäßig zulässig sind. Darüber hinaus sind Festsetzungen auf Verdacht oder zur Vorratshaltung unzulässig, da diese nicht erforderlich sind. Eine Belegung von privatem Eigentum mit Festsetzungen, welche die Verwendung des Eigentums über die Maßen und auf Dauer einschränken, kann nur erfolgen, wenn es ein entsprechendes öffentliches Interesse gibt. Dies ist jedoch bei reinen Vorratsplanungen nicht nachweisbar. Insofern können derartige Regelungen nur getroffen werden, wenn Lage, Art und Umfang der Flächen zum Zeitpunkt

der Bebauungsplanaufstellung feststehen.

3. *zu prüfen und Vorschläge zu erarbeiten, inwieweit die stadteigenen (WFG) Parkgaragen öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur angemessen aufbauen und vorhalten können.*

Die WFG hat diesbezüglich mitgeteilt, dass bislang auch die Haltung des Bundesverbands Parken hinsichtlich der Einrichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Parkhäusern eher zurückhaltend ist. Man verweist hierbei insbesondere auf folgende Punkte:

- keine nennenswerte Marktgröße
- Unabwägbarkeiten der technischen Entwicklung vs. Dauerhaftigkeit von Investitionen
- keine verlässlichen Rahmenbedingungen
- Vielzahl von Anbietern noch ohne klare Marktführerschaften

Die Nutzung von Stellplätzen mit Lademöglichkeit muss unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten entweder die Auslastung erhöhen, indem neue Kundengruppen erschlossen werden. Dieser Punkt kommt bei den Objekten Görresplatz und Obere-Löhr aufgrund der bereits sehr hohen Auslastung jedoch nicht in Betracht.

Oder die Vermietung von Stellplätzen mit Ladefunktion muss einen höheren Tarif ergeben. Dafür müssen die Plätze mit zusätzlicher Zugangskontrolle (z. B. Schranke, Poller...) versehen werden, eine Belegung dieser Stellplätze durch Nicht-Elektrofahrzeuge kann ansonsten nicht effektiv verhindert werden. Hierzu gibt es noch keine existierenden best-practice Ansätze.

Für die Parkhäuser Görresplatz und Obere-Löhr wird die Einrichtung von Ladestationen daher seitens der Geschäftsführung derzeit als nicht wirtschaftlich angesehen.

Unbenommen bleibt, dass die Einrichtung von Stellplätzen mit Ladevorrichtung ein Thema für die Zukunft ist und bei wirtschaftlicher Perspektive und technischer Umsetzbarkeit auch entwickelt wird. Zu einer möglichen Einrichtung und Betrieb steht die WFG Koblenz mbH u.a. im Kontakt mit der EVM AG.