



Auskunft erteilt:	Frau Höger	Amt/EB:	01.01-Büro des Oberbürgermeisters
Tel.:	0261 129 1231	e-mail:	julia.hoeger@stadt.koblenz.de
Koblenz,	14.09.2020		

An alle Mitglieder des Haupt- und Finanzausschusses

1. Nachtrag

zur Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am

Montag, den 21.09.2020, 15:00 Uhr,

Die Sitzung findet im historischen Rathaussaal 101, Rathausgebäude I, Willi-Hörter-Platz 1, 56068 Koblenz statt

Tagesordnung

Öffentliche Sitzung:

Folgende Angelegenheit wird von der Tagesordnung abgesetzt:

Punkt 14:	Beschluss über die Einrichtung eines Literaturpfads Vorlage: BV/0620/2020
-----------	--

Zu folgenden Angelegenheiten erhalten Sie Austauschunterlagen:

Punkt 5:	Antrag des Beirates für Migration und Integration - Gedenktafel Frank Bönisch Zentralplatz Vorlage: AT/0178/2020
----------	--

Punkt 18:	Bebauungsplan Nr. 341 "Moselweinstraße" - Aufstellungsbeschluss - Vorlage: BV/0597/2020
-----------	---

Punkt 19:	Fahrrad- und Kfz-Stellplatzsatzung Vorlage: BV/0380/2020/1
-----------	---

Wir bitten um Aktualisierung Ihrer Beratungsunterlagen.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

gez.
Höger



Antrag

Vorlage: AT/0178/2020		Datum: 11.09.2020			
Dezernat 2					
Verfasser:	31-Ordnungsamt			Az.:	
Betreff:					
Antrag des Beirates für Migration und Integration - Gedenktafel Frank Bönisch Zentralplatz					
Gremienweg:					
30.09.2020	Stadtrat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen
21.09.2020	Haupt- und Finanzausschuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen

Antrag des Beirates für Migration und Integration § 56 Abs. 6 GemO

Der Stadtrat beschließt die Gedenktafel von Frank Bönisch im Zentralplatz sichtbar zu gestalten, eventuell mit einem Messingrahmen.

Im Sommer 1992 schoss der Rechtsradikale Andy H. auf dem Koblenzer Zentralplatz um sich und tötete einen Obdachlosen. Mit einer Gedenktafel mit dem Text "Hier ermordete am 24.8.1992 ein rechtsradikaler Täter den Obdachlosen Frank Bönisch und verletzte mehrere Menschen. Zur Erinnerung und Mahnung" wird in Koblenz der Opfer eines neonazistischen Amoklaufs mitten im Stadtzentrum gedacht.

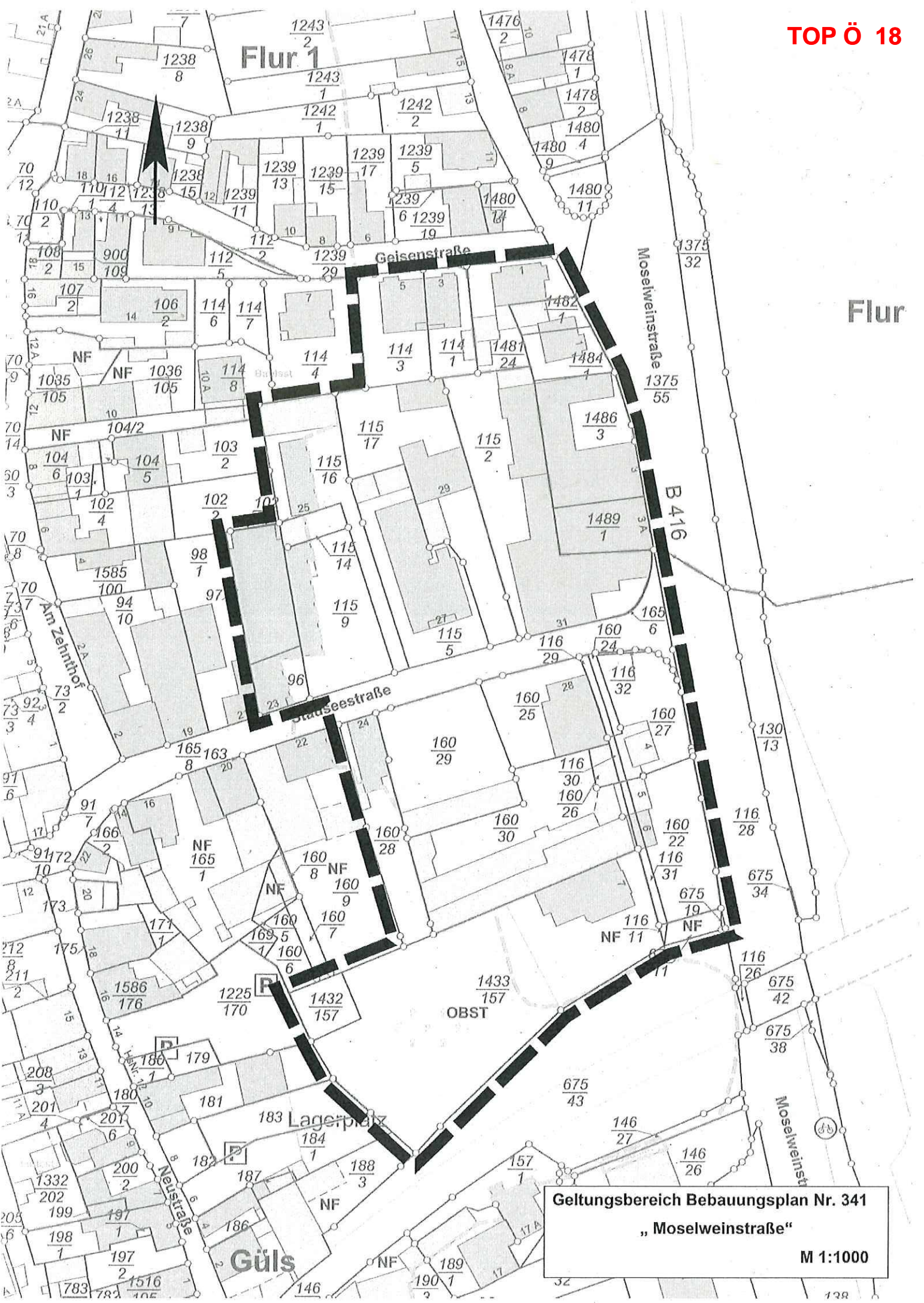
Die Idee zur Gedenktafel hatte 2012 die „Initiative für das Erinnern“ – ein Bündnis aus der lokalen Obdachloseninitiative Schachtel, dem Deutschen Gewerkschaftsbund, Katholischer Hochschulgemeinde und jungen Antifas – an die Stadt Koblenz herangetragen und wurde im Rahmen der BUGA 2011 umgesetzt.

Die schlichte Tafel wird momentan von den Passanten kaum wahrgenommen und die Initiative hat den Wunsch geäußert, diese sichtbar zu gestalten.

Gerade jetzt, wo rechtsextremer Terror in einem besorgniserregenden Tempo zunimmt, muss dieses Gedenken lebendig gehalten und die Vielfalt des Erinnerns wie auf dieser Tafel stärker unterstützt werden.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

keine



Flur 1

Flur

Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 341
 „Moselweinstraße“
 M 1:1000



Beschlussvorlage

Vorlage: BV/0380/2020/1		Datum: 04.09.2020			
Dezernat 4					
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung			Az.: 61.1/VP	
Betreff: Fahrrad- und Kfz-Stellplatzsatzung					
Gremienweg:					
30.09.2020	Stadtrat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen
21.09.2020	Haupt- und Finanzausschuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen
08.09.2020	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat beschließt die Satzung der Stadt Koblenz über die Herstellung von Fahrradabstellplätzen sowie die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge (Fahrrad- und Kfz-Stellplatzsatzung) mit ihren Anlagen 1 bis 3 aufgrund des § 24 der Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz in Verbindung mit § 47 Abs. 4 und § 88 Abs. 1 Nrn. 3., 7. und 8. sowie Abs. 3 Nrn. 2. bis 4. der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz.

Begründung:

Bei der Errichtung oder Änderung von baulichen oder sonstigen Anlagen bzw. deren Nutzungsänderung sind gemäß Landesbauordnung (LBauO) Rheinland-Pfalz grundsätzlich die für den Zu- und Abgangsverkehr erforderlichen Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellanlagen herzustellen. Stellplatz- und Fahrradabstellanlagensatzungen dienen dazu, landesweit geltende Pauschalregelungen an örtliche Bedürfnisse anzupassen. Den betreffenden Spielraum dafür gibt die LBauO in § 88. Bislang gibt es in Koblenz nur eine (Kfz-)Stellplatzablösesatzung, die hiermit aktualisiert und in die „Fahrrad- und Kfz-Stellplatzsatzung“ einbezogen wird.

Es gibt keine Verpflichtung zum Erlass örtlicher Bauvorschriften, jedoch viele gute Gründe. Mit dem Erlass dieser Satzung verfolgt die Stadt städtebauliche und verkehrliche Ziele, z.B.:

- Minimierung des ruhenden Kfz-Verkehrs,
- Verringerung des Flächenverbrauchs,
- Vermeidung zusätzlicher Versiegelung (u.a. Klimaanpassung, Boden-/Grundwasserschutz),
- Schutz und Pflege des Stadtbilds,
- Minimierung des fließenden Kfz-Verkehrs (u.a. Energiesparen, Immissions-/Klimaschutz),
- Berücksichtigung erfolgter / kommender Optimierungen im verkehrlichen Umweltverbund,
- Förderung nachhaltiger Mobilität (direkt Rad-/ öffentlicher Verkehr, indirekt Fußverkehr),
- Förderung des stationären Carsharings (u.a. Minimierung Pkw-Gesamtzahl / -fahrleistung),
- Sicherstellung und Optimierung der Erreichbarkeit zentraler Stadtteile,
- Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsbedingungen und hoher Aufenthaltsqualität,

- Förderung von bezahlbarem Wohnraum,
- Förderung von Wohnen und kleinflächigem Einzelhandel in integrierten und teuren Lagen,
- Förderung der Innenentwicklung (u.a. Verkehrsvermeidung),
- Ermöglichung innovativer ökologischer Wohnvorhaben,
- Ermöglichung / Berücksichtigung vorhabenbezogener stadtökologischer Mobilitätskonzepte,
- bessere Anpassung an örtliche und projektbezogene Begebenheiten,
- Anpassung an die absehbare Sättigungsrate beim Privat-Pkw-Bestand („Peak Car“),
- Anpassung an die allgemeine Stagnation des fließenden Kfz-Verkehrs seit 2000 in Koblenz.

Die Ziele sind miteinander verflochten und haben insgesamt eine soziale, ökonomische und ökologische Ausrichtung.

Es ist gesetzlich vorgesehen, dass Verkehrserzeuger (u.a. Bauherr/innen und Vorhabenträger/innen) auf dem Grundstück oder in der Nähe Parkmöglichkeiten für das zugeordnete bzw. verursachte Kfz-Aufkommen bereitstellen und finanzieren. Dies entlastet zunächst auch den öffentlichen Straßenraum. Allerdings können sich auch gegenteilige Effekte ergeben, da jeder Stellplatz zusätzliche Fahrten erzeugt, mit den allseits bekannten Nachteilen bis hin zu Beeinträchtigungen für die Verkehrssicherheit. Der zur Verfügung stehende Parkraum für Kfz (sowie seine Nutzungsbedingungen) hat jeweils großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und das Verkehrsaufkommen. Ein großzügiges Pkw-Parkraumangebot schafft Anreize zur Pkw-Nutzung. Umgekehrt hat ein mengenmäßig beschränktes Pkw-Parkraumangebot eine steuernde Wirkung hinsichtlich der Nutzung alternativer Mobilitätsformen.

Entsprechend tragen zusätzliche Abstellmöglichkeiten für den Fahrradverkehr zu dessen verstärkter Nutzung bei, was ausdrücklich gewünscht ist.

Diese Satzung trifft Regelungen für die durch baulichen Anlagen auf Privatgrundstücken ausgelösten Bedarfe. Sie ergänzt das Parkraummanagement für den öffentlichen Straßenraum.

Mit dem Erlass dieser Satzung realisiert die Stadt die zwei betreffenden Maßnahmenbausteine des Verkehrsentwicklungsplans „Koblenz 2030“ („Aufstellung Stellplatzsatzung“ und „Aufstellung Fahrradabstellsatzung“, Ratsbeschluss vom 30.08.2018).

Darüber hinaus soll die Stellplatzsatzung das bauaufsichtliche Verwaltungshandeln erleichtern, z.B. durch gewisse Standardisierungen und die optimierte Vermittlung der Rechtslage.

Weitere Informationen, Begründungen und Abwägungsüberlegungen finden sich in den dieser Beschlussvorlage beigefügten „Erläuterungen und Anmerkungen zur Satzung der Stadt Koblenz über die Herstellung von Fahrradabstellplätzen sowie die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge“.

Anlagen:

- Erläuterungen und Anmerkungen zur Satzung – Anlage zur BV/0380/2020 –
- Fahrrad- und Kfz-Stellplatzsatzung
- (Satzungs-)Anlage 1: Kfz-Stellplatz- und Fahrradabstellplatz-Normbedarf (zu § 2 Abs.1)
- (Satzungs-)Anlage 2: Übersichtskarte zum ÖPNV-Bonus (zu § 2 Abs. 5 und 6)
- (Satzungs-)Anlage 3: Besondere Mobilitätskonzept-Maßnahmen (zu § 3 Abs. 2)

Historie:

1986: Beschluss der bisherigen Stellplatzablösesatzung

2001: Änderung der bisherigen Stellplatzablösesatzung

2018: Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans Koblenz 2030

18.08.2020 Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität: Ohne Beschlussempfehlung in den Haupt- und Finanzausschuss verwiesen

24.08.2020 Haupt- und Finanzausschuss: Ohne Beschlussempfehlung in den Stadtrat verwiesen.

03.09.2020 Stadtrat: Verweisung der Vorlage in den Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Die Fahrrad- und Kfz-Stellplatzsatzung vermindert die verkehrserzeugende Wirkung von Kfz-Stellplätzen, indem sie den Umfang ihrer Neuherstellung im Allgemeinen abmindert. Sie verbessert gleichzeitig die Bedingungen zur Abstellung von Fahrrädern und fördert somit den Radverkehr, was wiederum zu einer Minimierung des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs beiträgt. Dies wiederum unterstützt die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Insgesamt gesehen wird der Zuwachs bei der Treibhausgaserzeugung durch Bauvorhaben und die Gebäudeumnutzungen gebremst um mittel- bis langfristig ggf. sogar die Gesamtemission gegenüber dem Ausgangszustand reduziert.

Anlage 3 (§ 3 Abs. 2)

zur Satzung der Stadt Koblenz über die Herstellung von Fahrradabstellplätzen sowie die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge vom ____ 2020
Mobilitätskonzeptmaßnahmen

Das Mobilitätskonzept soll und muss den tatsächlichen Bedarf an Kfz-Stellplätzen dauerhaft verringern. Der Besitz und die Nutzung von Privat-Pkw wird durch einfache Verfügbarkeit alternativer Mobilitäts- und Transportangebote reduziert.

Dazu zählen insbesondere:

- Teilnahme an Car-, Pedelec- und Bikesharing-Projekten, wobei die Carsharing-Station auf dem Grundstück oder in fußläufiger Entfernung von höchstens 300 m erreichbar sein muss und das Pedelec- und Bikesharing-Angebot auf dem Baugrundstück oder in fußläufiger Entfernung von höchstens 100 m erreichbar sein muss, beides gemessen vom jeweils nächstliegenden Gebäudezugang,
- Bereitstellung von Abstellplätzen für Lastenfahräder und Fahrradanhänger,
- Bereitstellung von Lastenfahrrädern und Fahrradanhängern,
- Bereitstellung von vorhabenbezogenen übertragbaren Zeitkarten, die lokal und regional im ÖPNV gelten,
- Bereitstellung von Gemeinschaftslösungen für die Paketzustellung und -aufgabe, Lebensmittellieferungen etc.,
- Bereitstellung von Fahrradreparaturangeboten,
- objektferne Verortung notwendiger Kfz-Stellplätze (z.B. Quartiersgaragen).

Die einzelnen Elemente sind bezüglich Art und Umfang detailliert darzulegen und, soweit möglich, räumlich in Lageplänen zu verorten. Erweiterungs- und Nachrüstoptionen sind aufzuzeigen, ebenso die Verfügbarkeit von Nahversorgungsangeboten im Umfeld sowie die Fußwegentfernungen dorthin sowie zu den maßgebenden Stationen des ÖPNV. Es ist auch darzulegen, wie die Nutzerinnen und Nutzer, insbesondere Mieterinnen und Mieter, informiert und zur Einhaltung etwaiger Bindungen verpflichtet werden.

Das städtebaulich und verkehrsplanerisch abgestimmte Mobilitätskonzept wird als Teil des Stellplatznachweises Bestandteil der Baugenehmigung.

Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts ist durch geeignete Maßnahmen laufend und dauerhaft sicherzustellen. Diesbezügliche Informationspflichten gegenüber der Stadtverwaltung Koblenz sind zu erfüllen.

Im Antragsverfahren, ein Jahr nach Projektrealisierung und dann alle zwei Jahre sind unaufgefordert Nachweise zu erbringen, dass die Voraussetzungen für die Verringerung der Zahl der Stellplätze durch die Maßnahmen und Angebote des Mobilitätskonzepts und deren Bereitstellung noch gewährleistet sind. Die Baugenehmigung wird mit einer entsprechenden Auflage verbunden.

Sind wesentliche Änderungen des Mobilitätskonzepts beabsichtigt oder zu erwarten, ist ein neues Mobilitätskonzept als Gesamtkonzeption zur Prüfung und Genehmigung einzureichen. Hierzu ergeht ggf. ein Änderungsbescheid zur Baugenehmigung.

Bei Nichteinhaltung der o.g. Voraussetzungen wird die Verpflichtung zur Herstellung bzw. Ablöse der betreffenden notwendigen Kfz-Stellplätze aktiviert.

**Satzung der Stadt Koblenz
über
die Herstellung von Fahrradabstellplätzen sowie
die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge
(Fahrrad-/Kfz-Stellplatzsatzung)
vom ____ 2020**

Aufgrund des § 24 der Gemeindeordnung (GemO) in der Fassung vom 31. Januar 1994 (GVBl. S. 153), zuletzt geändert durch Artikel 37 des Gesetzes vom 19.12.2018 (GVBl. S. 448), in Verbindung mit § 47 Abs. 4 und § 88 Abs. 1 Nrn. 3., 7. und 8. sowie Abs. 3 Nrn. 2. bis 4. der Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) vom 24. November 1998 (GVBl. S. 365), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.05.2019 (GVBl. S. 112), hat der Stadtrat am _____ folgende Satzung beschlossen:

§ 1 Örtlicher und sachlicher Anwendungsbereich

(1) Diese Satzung gilt für das gesamte Stadtgebiet Koblenz, soweit nicht nachfolgend oder durch Bebauungspläne oder sonstige städtebauliche Satzungen abweichende Regelungen getroffen werden.

(2) Die Satzung regelt

- a) die Anzahl, Lage und Beschaffenheit für Fahrradabstellplätze,
- b) die Anzahl, Lage und Gestaltung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Kfz),
- c) die Untersagung oder Einschränkung der Herstellung von Kfz-Stellplätzen aus städtebaulichen oder verkehrlichen Gründen und
- d) die Zahlung eines Geldbetrags zur Ablösung von nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten herstellbaren oder nach dieser Satzung untersagten bzw. eingeschränkten notwendigen Kfz-Stellplätzen und Garagen.

(3) Im Übrigen bleibt es bei den gesetzlichen Regelungen der §§ 47 und 51 LBauO, der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen vom 24. Juli 2000 über die Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge sowie der Garagenverordnung vom 13. Juli 1990.

§ 2 Bereitstellung und Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze

(1) Die Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und der Fahrradabstellplätze richtet sich nach Art und Anzahl der vorhandenen und der zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder der Benutzerinnen und Benutzer sowie der Besucher und Besucherinnen der baulichen Anlage und ergibt sich aus der **Anlage 1** zu dieser Satzung (**Stellplatznormbedarf**) sowie den nachfolgenden Regelungen.

(2) Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage 1 nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die dort für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Orientierungswerte heranzuziehen.

(3) Bei baulichen Anlagen, die unterschiedliche Nutzungsarten enthalten, erfolgt die Ermittlung getrennt nach den jeweiligen Nutzungsarten. Wenn die wechselseitige Benutzung dauerhaft sichergestellt ist, bemisst sich die Gesamtzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf. Für verschiedene Vorhaben kann entsprechend verfahren werden, wenn eine solche wechselseitige Benutzung zumutbar möglich ist und öffentlich-rechtlich gesichert ist.

(4) Bei der Ermittlung der notwendigen Kfz-Stellplätze ist im Allgemeinen von zweispurigen Personenkraftwagen (Pkw) auszugehen. Einstellplätze für Lastkraftwagen und Autobusse sind bei Anlagen mit einem entsprechenden An- oder Auslieferverkehr oder speziellen Besucher-verkehr zusätzlich nachzuweisen. Entsprechendes gilt auch für etwaige Kfz-Stellplätze für Pflegedienste. Für einspurige Kraftfahrzeuge sind bei Bedarf zusätzliche Abstellmöglichkeiten vorzusehen.

(5) Die nach der **Anlage 1** ermittelte Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze (Stellplatznormbedarf) wird für Kfz unter Berücksichtigung integrativer Lagen und der unterschiedlichen Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (sog. **ÖPNV-Bonus**) wie folgt verringert:

1. in der Gebietszone I um 30 Prozent,
2. in der Gebietszone II um 20 Prozent.
3. in der Gebietszone III um 10 Prozent.

Dies gilt nicht für Kfz-Werkstätten, Tank- bzw. Ladestellen mit Kfz-Pflegeplätzen, Kfz-Waschstraßen sowie Kfz-Waschplätze zur Selbstbedienung.

(6) Die Abgrenzung der Gebietszonen zur Anwendung des ÖPNV-Bonus nach Absatz 5 ist der **Anlage 2** zu entnehmen. Eine parzellenscharfe Detailkarte kann in der jeweils aktuellen Fassung unter <https://geoportal.koblenz.de> (Rubrik „Bauen & Wohnen“, Themenauswahl „Stellplatzbestimmungen“) abgerufen werden bzw. im Bauberatungszentrum zu dessen Öffnungszeiten eingesehen werden.

(7) Ergeben sich bei der Ermittlung der Zahl der Kfz-Stellplätze Nachkommastellen, ist auf ganze Zahlen ab- oder aufzurunden; bei Fahrradabstellplätzen ist aufzurunden. Rundungen erfolgen bei der Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze erst nach Anwendung von Absatz 5.

§ 3 Aussetzung der Herstellungspflicht für notwendige Kfz-Stellplätze

(1) Die **Pflicht zur Herstellung** der notwendigen Kfz-Stellplätze kann auf Antrag bis zu 25 Prozent **ausgesetzt werden**, soweit und solange nachgewiesen wird, dass für jeden entsprechend nicht hergestellten Stellplatz dauerhaft mindestens vier Fahrradabstellplätze hergestellt werden. Diese dürfen nicht auf die Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze angerechnet werden. Sie müssen hinsichtlich der Lage und Beschaffenheit den Anforderungen des § 7 genügen und öffentlich-rechtlich gesichert werden (Baulast oder städtebaulicher Vertrag).

(2) Die **Pflicht zur Herstellung** der notwendigen Kfz-Stellplätze wird auf Antrag bis zu 80 Prozent **ausgesetzt**, soweit und solange nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen eines einvernehmlich mit der Stadt abgestimmten Mobilitätskonzepts

gemäß **Anlage 3** nachhaltig verringert wird und gemäß § 2 Absatz 5 mindestens 5 Stellplätze notwendig wären. Die besonderen Maßnahmen sind öffentlich-rechtlich zu sichern.

(3) Die Regelungen der Abs. 1 und 2 sind nicht nebeneinander anwendbar. Die dort jeweils vorgesehene Aussetzung ist zu widerrufen, wenn der Nachweis, dass die Voraussetzungen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht noch erfüllt sind, nicht mehr erbracht wird. Sofern ausgesetzte Stellplätze abgelöst werden sollen, gilt der zum Zeitpunkt der Ablösung maßgebliche Ablösungsbetrag.

§ 4 Verzicht auf notwendige Kfz-Stellplätze

(1) Im **Stadtteil Altstadt** wird bei

1. der Errichtung von Neubauten zur Baulückenbebauung sowie
2. der Aufstockung und Erweiterung von Bestandsgebäuden
für Wohnnutzung oder Einzelhandel, die ausschließlich in einem festgesetzten oder angeordneten **Fußgängerbereich** liegen, auf die Herstellung und Ablösung notwendiger Kfz-Stellplätze **verzichtet**, wenn ein Bedarf an solchen nicht besteht und verkehrliche Bedürfnisse nicht entgegenstehen.

(2) Abweichende Festsetzungen in Bebauungsplänen oder anderen städtebaulichen Satzungen gehen dieser Regelung vor.

§ 5 Einschränkung und Untersagung von Kfz-Stellplätzen

(1) Die maximale Zahl zulässiger Kfz-Stellplätze wird **im Stadtteil Altstadt** aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen auf die Anzahl der notwendigen Stellplätze begrenzt (**Stellplatzobergrenze**). Wenn bei der Stellplatzanzahl ein Rahmen vorgegeben wird, darf der obere Wert nicht überschritten werden.

(2) Soweit Bedürfnisse des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern, kann die Bauaufsichtsbehörde die Herstellung von Kfz-Stellplätzen **im Stadtteil Altstadt** weitergehend **einschränken oder untersagen**. Dies gilt nicht für Kfz-Stellplätze, deren Nutzung Menschen mit Behinderungen vorbehalten ist.

(3) Städtebauliche Gründe im Sinne der Absätze 1 und 2 sind insbesondere eine schon in der Ausgangssituation bestehende übermäßige Beeinträchtigung der Wohnfunktion oder der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum in zu- und abführenden Straßenabschnitten im Nahbereich durch das bereits vorhandene hohe Kfz-Aufkommen (z.B. Überschreitung von kritischen Immissionswerten gemäß § 48a BImSchG oder Lärmkarten gemäß § 47c BImSchG).

(4) Verkehrliche Gründe im Sinne der Absätze 1 und 2 sind insbesondere schon in der Ausgangssituation bestehende „ungenügende“ oder „mangelhafte“ Verkehrsqualitäten an Knotenpunkten und Überquerungsstellen von zu- und abführenden Straßenabschnitten im Nahbereich durch das bereits vorhandene hohe Kfz-Aufkommen. Hinsichtlich der Definition der betreffenden Verkehrsqualitätsstufen (E und F) wird auf das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.

(5) Auch bei Einschränkung und Untersagung der Herstellung notwendiger Kfz-Stellplätze sind die Regelungen des § 8 anzuwenden (Stellplatzablösung).

§ 6 Lage, Beschaffenheit und Gestaltung von Kfz-Stellplätzen

(1) Kfz-Stellplätze sind auf dem Baugrundstück oder auf einem Grundstück in zumutbarer Entfernung, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist, herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. Zwischen der baulichen Anlage und auf einem anderen Grundstück gelegenen notwendigen Stellplätzen gelten als zumutbare fußläufige Entfernung im Sinne des § 47 Abs. 3 S. 1 LBauO für Wohnen 300 m und für sonstige Nutzungen 400 m. Im Einzelfall sind die konkreten Umstände, insbesondere der vorhandene Parkraumdruck im öffentlichen Straßenraum, städtebauliche Gestaltungsbelange und die soziale Kontrolle der Wegestrecke zu würdigen.

(2) Als Herstellung auf einem anderen Grundstück ist auch die Beteiligung an einer vorhandenen Anlage zu verstehen, wenn diese die in Absatz 1 genannten Voraussetzungen erfüllt. Weitere Voraussetzung ist, dass die betreffenden Stellplätze nicht bereits als notwendige Stellplätze eines anderen Vorhabens gelten.

(3) Für jedes Grundstück ist grundsätzlich zur Andienung von Stellplätzen und Garagen nur die Herstellung einer Zu-/Abfahrt mit einer Breite von in der Regel 3,50 m zulässig. Bei der Herstellung der Fahrgassen und der nicht überdachten oberirdischen Kfz-Stellplätze sollen grundsätzlich ökologisch verträgliche, wasserdurchlässige Befestigungsarten verwendet werden, soweit sich durch andere Vorschriften nichts Abweichendes ergibt.

(4) Das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern bei Stellplatzanlagen kann unabhängig von ihrer Größe verlangt werden, insbesondere zur Abschirmung in Wohngebieten oder aus stadtökologischen Gründen (z.B. als Klimaanpassungsmaßnahme). Stellplatzflächen mit mehr als 5 Kfz-Stellplätzen sind mit einem mindestens 1,50 m breiten Pflanzstreifen intensiv und dauerhaft mit Sträuchern zu begrünen und bei mehr als 20 Kfz-Stellplätzen mit Gehölzen einzufassen. Für je 5 Stellplätze ist ein Laubbaum zweiter Wuchsordnung (Hochstamm) auf einer nicht versiegelten Fläche von mindestens 12 qm zu pflanzen, dauerhaft zu unterhalten und mit wirksamen Anfahrtschutz zu sichern; wurzelschützende und bodenverdichtungshemmende luft- und wasserdurchlässigen Abdeckungen zum Begehen und Befahren sind zulässig. Ausnahmsweise kann der Nachweis der ermittelten Baumanzahl bis zu einem Drittel auf anderen nahegelegenen Grünflächen erbracht werden, wenn der unmittelbare räumliche Zusammenhang gegeben ist. Eine Abdeckung von Grünflächen mit Folien und/oder Mineralstoffen wie Kies, Schotter o.ä. stellt keine Pflanzstreifen im Sinne dieser Satzung dar. Weitergehende örtliche Bauvorschriften bzw. bauleitplanerische Festsetzungen gemäß Baugesetzbuch gehen vor.

(5) Die Fassaden von mehrgeschossigen Garagenanlagen sind zu begrünen, wenn nicht im Einzelfall Belange des Straßen-, Orts- und Landschaftsbildes oder des Denkmalschutzes entgegenstehen. Nicht selbst als Einstellfläche genutzte Flachdächer und flachgeneigte Dächer (bis 20 Grad Dachneigung) von Garagenanlagen einschließlich Carports müssen begrünt und dauerhaft fachgerecht unterhalten werden. Davon ausgenommen sind verglaste Flächen und technische Aufbauten, nicht jedoch Flächen unterhalb von aufgeständerten Solaranlagen. Weitergehende oder ggf. entgegenstehende örtliche Bauvorschriften bzw. bauleitplanerische Festsetzungen gemäß Baugesetzbuch gehen vor.

(6) Sind Kfz-Stellplätze nur über einen davor gelegenen Kfz-Stellplatz von der öffentlichen Verkehrsfläche aus zu erreichen (sog. gefangene Stellplätze), können diese ausnahmsweise dann zugelassen werden, wenn es sich um ein Einfamilienhaus (auch in Form eines Doppel- oder Reihenhauses) handelt und diese Stellplätze nicht auf andere Weise hergestellt werden können.

(7) Beim Neubau insbesondere von Büro- und Geschäftsbauten in der Innenstadt und in verdichteten Quartieren ist sicherzustellen, dass ausreichend Kfz-Stellplätze (Anzahl, Größe) für die mit dem Betrieb einhergehenden Dienstleistungsverkehre geschaffen und vorgehalten werden; werden diese Stellplätze in Tiefgaragen geschaffen, so sind ausreichende Durchfahrthöhen sowie Stellplatzbreiten für Transporter und ggf. kleine Lkw sicherzustellen.

(8) Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Pkw sind zu berücksichtigen. Bei Anlagen mit mehr als 10 Stellplätzen muss

- bei Wohnnutzung jeder und
- bei sonstigen Nutzungen mindestens jeder dritte Stellplatz einen Aufladestand und eine Verkabelung erhalten. Diese Regelung gilt unbeschadet § 62 LBauO.

(9) Eine nachträgliche Umnutzung von bis zu 25 Prozent der notwendigen Pkw-Stellplätze durch Herstellung von jeweils mindestens vier Fahrradabstellplätzen gilt nicht als Zweckentfremdung gem. § 47 Abs. 9 LBauO, wenn sie gegenüber der Bauaufsichtsbehörde schriftlich angezeigt und genehmigt wird.

(10) Die notwendigen Stellplätze oder Garagen sind mit den baulichen Anlagen herzustellen.

§ 7 Lage, Beschaffenheit und Gestaltung von Fahrradabstellplätzen

(1) Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. Ist dies nicht möglich, können sie auf einem Grundstück in der näheren Umgebung nachgewiesen werden, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich durch Baulast gesichert ist. Als nähere Umgebung gilt bei Fahrradabstellplätzen die unmittelbare Nähe, z.B. ein benachbartes Grundstück, ggf. auch das Grundstück auf der gegenüberliegenden Straßenseite, wenn die Fahrbahn in der Regel einfach und sicher zu überschreiten ist.

(2) Als Herstellung auf einem anderen Grundstück ist auch die Beteiligung an einer vorhandenen Anlage zu verstehen, wenn diese die in Absatz 1 genannten Voraussetzungen erfüllt.

(3) Fahrradabstellplätze sind im Regelfall auf dem Niveau der öffentlichen Verkehrsfläche einzurichten. Alternativ ist eine Anordnung maximal ein Geschoss unter oder über der öffentlichen Verkehrsfläche zulässig, sofern eine Erschließung über Rampen (Neigung max. 15 Prozent), über Schieberillen entlang Treppen oder ausreichend große Aufzüge gewährleistet ist. Fahrradabstellplätze, die nicht direkt an der öffentlichen Verkehrsfläche liegen, müssen über einen ausreichend breiten Erschließungsweg erreichbar sein. Der Erschließungsweg sollte mindestens 1,20 m breit sein und darf insgesamt nicht mehr als drei Türen, Tore oder Engstellen aufweisen. Jeder einzelne Fahrradabstellplatz muss leicht und direkt zugänglich sein; hintereinander gelegene (gefangene) Fahrradabstellplätze sind nur in Ausnahmefällen und lediglich bei Fahrradabstellplätzen in Bestandsgebäuden, die gemeinsam einer Wohneinheit zugeordnet sind, zulässig.

(4) Fahrradabstellplätze müssen eine Fläche von mindestens 1,43 qm pro Fahrrad (mindestens 1,90 x 0,75 m) zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche aufweisen (mindestens 1,30

m Tiefe, bei Senkrechtaufstellung mindestens 1,80 m), falls keine mechanischen Systeme mit geringerem Flächenbedarf eingesetzt werden. Solche (z.B. Doppelstockparker) sind zulässig, wenn sie einfach und ohne großen Kraftaufwand zu bedienen sind.

(5) In größeren Fahrradabstellanlagen ist außerhalb der Bewegungsfläche zusätzlich eine Fläche von 2,50 qm pro 20 Abstellplätze für Kinder- oder Lastenanhänger, Lastenräder und ähnliches vorzusehen und entsprechend zu kennzeichnen.

(6) Fahrradabstellplätze müssen einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen. Ist eine Unterbringung der Stellplätze im Gebäude nicht möglich, müssen qualifizierte Anlagen zum An- oder Abschließen von Fahrrädern vorhanden sein (Anlehnbügel, Poller mit Rahmenanschließmöglichkeit, Vorderradhalter nur in Kombination mit stabilisierender Rahmenanschließmöglichkeit; jeweils mit fester Verankerung im Boden). Reine Vorderradhalter genügen diesen Ansprüchen nicht.

(7) Fahrradabstellanlagen im Freien für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Beschäftigte müssen, Fahrradabstellanlagen für sonstigen Nutzergruppen sollen witterungsgeschützt ausgeführt sein.

(8) Bei Fahrradabstellplätzen für Besucherinnen und Besucher ist in besonderem Maße auf eine gute Auffindbarkeit und leichte Zugänglichkeit zu achten. Sie sollen möglichst in der Nähe der Eingangsbereiche angeordnet werden und direkt von der öffentlichen Verkehrsfläche und auf gleichem Niveau zu erreichen sein. Auf Türen bzw. Tore soll verzichtet werden.

(9) Fahrradabstellplätze müssen beleuchtet sein. Der mittel- und langfristig zu erwartende Bedarf an elektrischer Infrastruktur ist zu berücksichtigen.

(10) Hinsichtlich des Stands der Technik zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen sind ergänzend entsprechende Empfehlungen, Hinweis- oder Merkblätter der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

(11) Die notwendigen Fahrradabstellplätze sind mit den baulichen Anlagen herzustellen.

§ 8 Stellplatzablösung

(1) Ist die Herstellung notwendiger Pkw-Stellplätze oder Garagen auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich oder ist sie aufgrund dieser Satzung untersagt oder eingeschränkt, so kann die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen nach § 47 Abs. 1 bis 3 LBauO auf Antrag durch Zahlung eines Geldbetrages nach Maßgabe dieser Satzung an die Stadt Koblenz abgelöst werden. Mit der Zahlung des Ablösebetrages entfällt die Herstellungspflicht. Über die Ablösung entscheidet die Stadt. Ein Anspruch auf Ablösung der Stellplatzverpflichtung besteht nicht. Die Ablösung erfolgt durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit der Stadt Koblenz. Durch die Zahlung des festgesetzten Ablösebetrages wird kein Nutzungsrecht an öffentlichen Stellplätzen erworben.

(2) Die Höhe des Ablösebetrages je Pkw-Stellplatz beträgt 60 Prozent der durchschnittlichen Herstellungskosten eines ebenerdigen Parkplatzes zuzüglich 60 Prozent der Grunderwerbskosten. Er berechnet sich nach der Formel:

$$\text{Ablösebetrag} = (\text{Grunderwerbskosten} + \text{Herstellungskosten}) \times 0,60.$$

Für die Berechnung der Grunderwerbskosten ist ein fiktiver Flächenbedarf pro Pkw-Stellplatz von 25 qm anzusetzen. Der Flächenbedarf beinhaltet dabei neben der eigentlichen Stellfläche auch den anteiligen Flächenbedarf für die erforderliche Verkehrsfläche und die üblichen Nebenflächen. Die ermittelte Stellplatzfläche ist mit dem Bodenwert des Baugrundstücks je qm zu vervielfältigen. Maßgebend hierfür ist die aktuell gültige Bodenrichtwertkarte des Gutachterausschusses für Grundstückswerte für den Bereich der Stadt Koblenz. Liegt das Baugrundstück nicht in einer Richtwertzone oder ist die Zuordnung zu den Richtwertzonen nicht eindeutig, ist die Auskunft des Gutachterausschusses für Grundstückswerte für den Bereich der Stadt Koblenz maßgebend. Die durchschnittlichen Kosten für die Herstellung eines ebenerdigen öffentlichen Pkw-Stellplatzes werden auf 2.000,00 € festgestellt.

(3) Die Stadt wird den Geldbetrag gemäß § 47 Abs. 5 LBauO in jeweils angemessenem Verhältnis und angemessener Reihenfolge für folgende Zwecke verwenden:

1. Herstellung, Instandhaltung und Modernisierung von Parkeinrichtungen,
2. investive Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs,
3. investive Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs,
4. sonstige Maßnahmen, die den Bedarf an Parkeinrichtungen verringern.

Vorrangig soll der Geldbetrag verwendet werden für Maßnahmen nach Ziffer 3.

§ 9 Inkrafttreten, Übergangsregelung

(1) Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Satzung der Stadt Koblenz über Ablösung der Stellplatzpflicht vom 28. November 1986 einschließlich der Änderungssatzung vom 15.02.2001 außer Kraft.

(2) Diese Satzung findet keine Anwendung auf Bauvorhaben, für die der Bauantrag bereits vor Inkrafttreten dieser Satzung gestellt worden ist. Entsprechendes gilt bei Genehmigungsverfahren mit dem Zeitpunkt der Einreichung der erforderlichen Unterlagen. Auf verfahrensfreie Bauvorhaben ist diese Satzung nicht anzuwenden, soweit mit deren Bau im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Satzung bereits begonnen wurde.

Gemäß § 24 Abs. 6 GemO wird darauf hingewiesen, dass Satzungen, die unter Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften der GemO oder aufgrund der GemO erlassener Verfahrens- oder Formvorschriften zustande gekommen sind, ein Jahr nach der Bekanntmachung als von Anfang an gültig zustande gekommen gelten. Dies gilt nicht, wenn

1. die Bestimmungen über die Öffentlichkeit der Sitzung, der Genehmigung, die Ausfertigung oder die Bekanntmachung der Satzung verletzt worden sind oder
2. vor Ablauf der in Satz 1 genannten Frist die Aufsichtsbehörde den Beschluss beanstandet oder jemand die Verletzung

der Verfahrens- oder Formvorschriften gegenüber der Stadtverwaltung Koblenz unter Bezeichnung des Sachverhaltes, der die Verletzung begründen soll, schriftlich geltend gemacht hat. Hat jemand eine Verletzung nach Satz 2 Nr. 2 geltend gemacht, so kann auch nach Ablauf der in Satz 1 genannten Frist jede/r andere diese Verletzung geltend machen.

(Koblenz, den _____)

(Oberbürgermeister)

- ANLAGE 1: Kfz-Stellplatz- und Fahrradabstellplatz-Normbedarf (§ 2 Abs.1)**
ANLAGE 2: Übersichtskarte zum ÖPNV-Bonus (§ 2 Abs. 5 und 6)
ANLAGE 3: Mobilitätskonzeptmaßnahmen (§ 3 Abs. 2)

[Redaktionelle Erläuterung zu den Unterstreichungen für Gremienberatung:

- einfache Unterstreichung:
Änderung nach dem ASM vom 18.8.2020;
- doppelte Unterstreichung:
Änderung nach dem ASM vom 8.9.2020]