

Erläuterungen und Anmerkungen

zur

1. Änderung der
Satzung der Stadt Koblenz
über die Herstellung von Fahrradabstellplätzen sowie
die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge

Bezogen auf den
Änderungssat-
zungsentwurf
vom 14.02.2024

Ergänzungen und Aktualisierung gegenüber der Fassung von 2020 werden in diesem Dokument durch blaue Textpassagen mit Einrahmung kenntlich gemacht.

Inhaltliche Satzungsbezugnis

Diese Satzung leitet sich hauptsächlich ab aus § 88 „Örtliche Bauvorschriften“ der Landesbauordnung (LBauO), der u.a. folgende Ermächtigungen enthält:

(1) Die Gemeinden können durch Satzung Vorschriften erlassen über (...)

3. die **Gestaltung (...)** der **Stellplätze (...)**,

7. die **Begrünung** baulicher Anlagen sowie die Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern,

8. die **Zahl der notwendigen Stellplätze** nach § 47. (...)

(3) Die Gemeinden können ferner für abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets oder für bestimmte Fälle durch Satzung (...)

2. 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,

3. die Herstellung von **Stellplätzen untersagen oder einschränken**, soweit Bedürfnisse des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern,

4. die Herstellung von **Abstellplätzen für Fahrräder verlangen**, wenn Bedürfnisse des Verkehrs dies erfordern; die erforderliche Größe, die Lage, die Ausstattung und die Anzahl der unterzubringenden Fahrräder können in der Satzung festgelegt werden.

Satzungstitel

Gegenstand der Satzung sind auch Fahrradabstellplätze, was sowohl im vollständigen Titel als auch im Kurztitel bewusst zuerst genannt wird (programmatische Reihenfolge gleichrangiger Sachverhalte).

§ 2 Abs. 8 der LBauO definiert „Stellplätze“ als „Flächen zum Abstellen von Kraftfahrzeugen außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen“. Zur Klarstellung verwendet die hiesige Satzung „Kfz-Stellplätze“, bei Bedarf auch „Pkw-Stellplätze“.

Zu § 1 (Örtlicher und sachlicher Anwendungsbereich)

Die programmatische Reihenfolge aus dem Langtitel der Satzung wird in ihrem § 1 Absatz 2 wiederholt (Nennung der Fahrradabstellanlagen vor den Kfz-Stellplätzen). Bei den nachfolgenden Bestimmungen wird zunächst der Kfz-Verkehr abgehandelt, um den diesbezüglich größeren Regelungsbedarf weitgehend in einem Block aufeinanderfolgender Paragraphen abzuhandeln.

Zu § 2 (Bereitstellung und Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze / Fahrradabstellplätze)

§ 2 gibt in den Absätzen 1, 2 und 4 geltendes Landesrecht wieder, um die Verständlichkeit der nachfolgenden örtlichen Regelungen zu gewährleisten. Die Zahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellanlagen bestimmt sich nach Maßgabe des § 47 Abs. 1 LBauO in Abhängigkeit von den vorgesehenen Nutzungen des Vorhabens.

§ 2 Absatz 3 der Satzung präzisiert eine bewährte Praxis für Vorhaben mit mehreren Nutzungsarten und zeitlich versetzter Nachfragewirkung bezüglich des ruhenden Verkehrs, um Flächen und Kosten einzusparen. Mit diesem Anliegen wird darüber hinaus ausdrücklich klargestellt, dass und unter welchen Bedingungen die Anwendung auch bei verschiedenen Vorhaben, die den ruhenden Verkehr in einer Stellplatzanlage oder Fahrradabstellanlage bündeln, möglich ist.

Die Absätze 5 und 6 konkretisieren und standardisieren die landesrechtliche Vorgabe, bei der Ermittlung der Anzahl notwendiger Stellplätze die Möglichkeit der Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel zu berücksichtigen (§47 LBauO). Hier nutzt die Stadt Koblenz die Satzungsermächtigung in § 88 Abs. 3 Nr. 2 LBauO, um unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse gebiets- oder fallgruppenbezogene Festlegungen zu treffen.

Als Orientierungsrahmen sind zunächst die vom Land vorgegebenen Richtzahlen für die Kfz-Stellplätze heranzuziehen (Anlage zur Verwaltungsvorschrift über die Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kfz; Gültigkeit wird 2021 voraussichtlich fast inhaltsgleich verlängert).

Exkurs: Zu **Anlage 1** (Kfz-Stellplatz- und Fahrradabstellplatz-Normbedarf)

Die Anlage 1 zur Koblenzer Satzung bezieht zusätzlich zu den Richtzahlen und Bauvorhabenarten der vorgenannten Landes-Richtzahlen-Tabelle Werte aus der betreffenden Anlage zur Stellplatzsatzung der Stadt Mainz vom Dezember 2015 ein, und zwar zur Quantifizierung

- der Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze (fehlende Landes-Richtzahlen) und
- der Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze bei neuartigen Nutzungen (dito).

[Ergänzung / Aktualisierung 2023]

Davon abweichende Werte finden sich bei der Quantifizierung

- a) notwendiger Kfz-Stellplätze für „Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen“ sowie „Geförderten Wohnungsbau“ und
- b) notwendiger Fahrradabstellplätze bei bestimmten Wohn-, Dienstleistungs-, Versammlungs- und Sportstätten- sowie Bildungseinrichtungsbauvorhaben.

Zu a): Bei diesen Wohnbauvorhaben hat der Koblenzer Stadtrat schon beim Satzungsbeschluss 2020 abweichende eigene Vorgaben getroffen, die über den Mainzer Werten liegen (die auf Kostensenkung und Kfz-Verkehrsminderung zielen und bei „Mehrfamilienhäusern ...“ 1,0 und bei „Gefördertem Wohnungsbau“ 0,8 Stellplätze pro Wohneinheit betragen).

Zu b) Bei einigen Vorhabenarten erfolgt im Rahmen der Satzungsänderung 2023 eine Erhöhung bei der Anzahl der herzustellenden Notwendigen Fahrradabstellplätze (lfd. Nr. 1.2 bis 1.4, 2.2, 3.1, 3.2, 4.2, 5.3, 5.4, 8.1, 8.2, 8.4 und 8.6) zwecks Förderung des Radverkehrs. Die neuen Werte orientieren sich an den Hinweisen zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, Ausgabe 2012), und zwar i.d.R. jeweils am dort genannten höchsten Radverkehrszielwert.

Zudem wurden Spaßbäder, Vereinsheime und Hostels neu aufgenommen und eine Dopplung bei Fitnesscentern beseitigt.

[Sämtliche Änderungen sind in beigefügter Version der Änderungsfassung farblich und durch Unterstreichung gekennzeichnet (siehe dort)].

Exkurs: Zu **Anlage 2** (Übersichtskarte zum ÖPNV-Bonus)

Anlage 2 zur Koblenzer Satzung differenziert das Stadtgebiet kartografisch hinsichtlich der gemäß § 2 Absatz 5 und 6 der Satzung anzuwendenden ÖPNV-Bonus-Regelung. Die Kriterien für die ÖPNV-Erschließungsqualität wurden Koblenz-spezifisch vom ansässigen Ingenieurbüro BPV Consult auf Basis der aktuellen ÖPNV-Fahrzeiten und dem ab 2022 vorhandenen Fahrten- und Linienangebot entwickelt (Einbeziehung von Verbesserungen bei den Regionalbuslinien wegen des neuen ÖPNV-Konzepts für den Landkreis Mayen-Koblenz). Bahnstationen werten umgebende Bushaltestellen um eine Stufe auf. Die in Kartenform vorgelegte gutachterliche Stellungnahme „ÖPNV-Analyse Angebotsqualität“ bewertet die Bushaltestellen zum einen bezüglich der Nähe zur Innenstadt (5, 10 und 15 Minuten Fahrzeit) sowie die Fahrtenhäufigkeit in der werktäglichen Nachmittagsspitzenstunde (vgl. Abbildung):

Zur bauordnungsrechtlichen Anwendung im Hinblick auf den ÖPNV-Bonus wird folgende Zuordnung getroffen:

- Gebietszone 1 umfasst eine Fußwegentfernung von ca. 600 m um die drei zentralen ÖPNV-Stationen Hbf, Bf Stadtmitte/ Löhr-Center und Zentralplatz/Forum.
- Gebietszone 2 umfasst den fußläufigen Einzugsbereich der übrigen Haltestellen in der Innenstadt (Stadtteile Altstadt und Mitte) sowie von sonstigen Bushaltestellen in 5 Minuten Fahrzeitentfernung zu einer der drei vorgenannten zentralen ÖPNV-Stationen.
- Gebietszone 3 umfasst die Haltestellen in 6 und 10 Minuten Fahrzeitentfernung zu einer der drei innerstädtischen Referenzhaltestellen, die mindestens 4 Fahrten pro Stunde und Richtung aufweisen.

Die betreffenden Abminderungen der Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze werden durch das optimierte Angebot im städtischen ÖPNV ab Dezember 2020 möglich. Sie tragen auch dazu bei, den ÖPNV durch Anreize zu seiner verstärkten Nutzung zu fördern.

[Ergänzung / Aktualisierung 2023]

Anlage 2 wurde vom Gutachter, der im Auftrag der Stadt den Nahverkehrsplan erstellt und 2020 die der Anlage zugrundeliegende Angebotsanalyse erstellt hat, im Juli 2023 auf Aktualität geprüft. Diese wurde bestätigt. Bei der Erstellung wurden bereits die geplanten und inzwischen umgesetzten neuen Angebote berücksichtigt, die mit den Fahrplanjahren 2021 und 2022 eingeführt worden sind. Insofern wird Anlage 2 nicht geändert.

Zu § 3 (Aussetzung der Herstellungspflicht für notwendige Kfz-Stellplätze)

§ 3 der Satzung schafft Spielräume für vorhabenbezogenes Engagement zur Aufkommensminderung des ruhenden - und somit indirekt auch des fließenden - Kfz-Verkehrs. Da die Allgemeinheit davon profitiert, z.B. stadtoökologisch, kann bei rechtlicher Absicherung und regelmäßigem Nachweis der Funktionsfähigkeit der entsprechenden Maßnahmen eine Aussetzung der Herstellungspflicht für einen Teil notwendigen Kfz-Stellplätze erfolgen. Die Bauherrschaft bzw. die Nutzer/innen des Vorhabens sparen bei den Ausgaben und dem verkehrsbezogenen Flächenbedarf. Falls die Maßnahmen zur Förderung alternativer Mobilität nicht realisiert werden oder entfallen, wird die Herstellungspflicht für die betreffenden Kfz-Stellplätze aktiviert bzw. die Ablösepflicht (§ 8), wenn die Herstellung nicht möglich ist.

Absatz 1 bezieht sich ausschließlich auf Zusatzangebote beim Fahrradparken. Entsprechende Regelungsoptionen sehen etwa die Muster-Stellplatzsatzung NRW sowie die Landesbauordnung Baden-Württemberg vor.

Absatz 2 ermöglicht innovative und kostengünstige Vorhaben, wenn bestimmte Maßnahmen realisiert, verbindlich vereinbart und dauerhaft nachgewiesen werden. Solche Regelungen finden sich schon erfolgreich in einigen Städten, und die übrigen ziehen derzeit im Allgemeinen nach. Auch die Stadt Koblenz hat sich im Verkehrsentwicklungsplan „Koblenz 2030“ entsprechend positioniert. Die Satzungsregelungen werden durch eine Anlage konkretisiert. Beides wurde unter Einbeziehung von Beispielen anderer Städte sowie von Regelungen aus der Musterstellplatzsatzung NRW (2018) formuliert und auf Koblenzer Verhältnisse angepasst. Der Maximalwert von optional „bis zu 80 Prozent“ Abminderung zielt auf innovative und kostengünstige Vorhaben mit „autofreiem“ Wohnen.

[Ergänzung / Aktualisierung 2023]

Mobilitätskonzeptmaßnahmen gemäß § 3 (2) bedürfen einer rechtlichen Absicherung. Diesbezüglich werden nun weitere Optionen genannt. Der städtebauliche Vertrag wird vorzugsweise bei größeren Projekten zur Anwendung kommen.

In der Baugenehmigung wird i.d.R. zusätzlich Folgendes zur Auflage gemacht: „Die Verpflichtung zum Nachweis der Mobilitätskonzeptmaßnahmen, zur Information und rechtlichen Absicherung sind vertraglich an etwaige Rechtsnachfolger/innen bzw. die künftigen Eigentümer/innen mit Weitergabeverpflichtung zu übertragen und die Bauaufsichtsbehörde umgehend darüber in Kenntnis zu setzen.“

Exkurs: Zu Anlage 3 (Mobilitätskonzeptmaßnahmen)

Anlage 3 gibt sowohl den Vorhabenträger/innen als auch der Verwaltung nähere Anhaltspunkte für die Konzeption der projektbezogenen Mobilitätskonzepte.

[Ergänzung / Aktualisierung 2023]

Anlage 3 erfährt eine erweiterte Benennung: „Mobilitätskonzeptmaßnahmen und -voraussetzungen“ (anstatt bisher nur „Mobilitätskonzeptmaßnahmen“). Der Erfolg von Mobilitätskonzepten hängt von der Einhaltung bzw. Schaffung bestimmter Bedingungen ab.

Darüber hinaus wird die Anlage umfassend ergänzt:

- a) Konkretisierung und Erweiterung der inhaltlichen und verfahrensmäßigen Anforderungen (u.a. qualitative Standards für die Unterlagen, Betonung der Bedeutung des Nahversorgungs- und ÖPNV-Angebots sowie von Kommunikationsmaßnahmen, Vorgabe eines Mindestmaßnahmenvolumens),
- b) Begrenzung der Nachweispflicht hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Mobilitätskonzeptmaßnahmen auf 10 Jahre (Minderung des Aufwands für alle Beteiligten unter der Annahme, dass erfolgreiche Konzeptbausteine sich nach diesem Zeitraum etablieren),
- c) Konkretisierung und Erweiterung der Liste beispielhafter Mobilitätskonzeptmaßnahmen (zur Erleichterung der Mobilitätskonzeptentwicklung):

„Mehrbereitstellung von Fahrradabstellanlagen“: Hier geht es in Abgrenzung zu § 6 Abs. 9 um die Umsetzung unmittelbar mit der Vorhabenumsetzung (Neu-/ Umbau, Nutzungsänderung) und einen Baustein projektspezifischer „Mobilitätskonzepte“; fahrradfreundliche Wohnobjekte bieten die Möglichkeit, dass die Nutzer/innen auch Zweit-Fahrräder abstellen können (z.B. ein Pedelec, Renn- oder Reiserad).

„Verpachtung / Verkauf der Pkw-Stellplätze in gesonderten Verträgen (unabhängig vom Miet-/ Kaufvertrag für die Wohn-/Gewerbeinheit)“: Hier geht es zum einen Kostenwahrheit und nutzungsbezogene Abrechnungen (keine Umlage auf alle Mieter/innen bzw. Käufer/innen) und zum anderen Impulssetzungen zur Minderung des Kfz-Bestands.

„Bereitstellung von Duschen und Spinden für radfahrende Beschäftigte“: Dies ist ein bewährter Standardbaustein des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

„Bereitstellung privilegierter Pkw-Parkstände für Fahrgemeinschaften“: Hier geht es um die räumliche Nähe und eine finanzielle Bevorzugung von überdurchschnittlich besetzten Pkw. „Verortung notwendiger Kfz-Stellplätze im 300-m-Radius um das Vorhaben (z.B. Quartiersgaragen)“: Quartiersgaragen mindern durch die i.M. längere Zuwegung zwischen Pkw-Stellplatz und dem Bauvorhaben die Bevorzugung des Pkw bei der Verkehrsmittelwahl und schaffen günstigere „Wettbewerbsbedingungen“ für den ÖPNV, dessen Haltestellen i.A. in ähnlicher Entfernung liegen.

Bei den beispielhaft aufgeführten ÖPNV-Tickets wurde eine Erweiterung und Aktualisierung unternommen.

Zu § 4 Verzicht auf notwendige Kfz-Stellplätze

Dieser Satzungsparagraf gründet auf der Option des § 88 (3) Nr. 2 LBauO. Motivation der örtlichen Bauvorschrift ist die Förderung der Wohnnutzung und des Einzelhandels in der Altstadt. Beide Nutzungen stehen in starker Konkurrenz zu anderen Dienstleistungen, z.B. Gastronomie. Ein lebendiges Stadtzentrum braucht Wohnbevölkerung und örtlichen Handel, der durch den Onlinehandel immer mehr unter Druck gerät. Die Regelung soll darüber hinaus behutsame Nachverdichtungen fördern und entsprechende Projekte in einem Bereich mit hohem Bodenwert ökonomisch erleichtern. Wenn die Bedingungen im Satzungstext erfüllt sind, kann ggf. auf die Ablösung der hier ohnehin nicht unmittelbar auf dem Grundstück herstellbaren Kfz-Stellplätze verzichtet werden. Die Altstadt eignet sich hinsichtlich der guten ÖV-Erschließung, der Lagezentralität und dem guten Versorgungsangebot im Quartier und Umfeld ohnehin besonders gut für ein autofreies Wohnen.

Die Ausführungen zum entfallenden Anspruch auf etwaige Bewohnerparkausweise in obigem Exkurs „Zu Anlage 3 (Mobilitätskonzeptmaßnahmen)“ gelten entsprechend.

[Ergänzung / Aktualisierung 2023]

Bei § 4 Abs. 1 wird eine Klarstellung zu „Boardinghouses“ eingefügt, weil diese juristisch in der Grauzone zwischen Wohnnutzung und gewerblichem Beherbergungsbetrieb liegen (Mischform zwischen Hotel und Wohnung).

Zu § 5 (Einschränkung und Untersagung von Kfz-Stellplätzen)

Die Absätze 1 und 2 von § 5 der Satzung leiten sich aus der Ermächtigung des § 88 (3) Nr. 3. LBauO ab. Sie dienen dem Schutz der Altstadt, dem zentralen historischen Stadtkern, im Spannungsfeld zwischen Verkehr und Städtebau. Dieser Stadtteil ist für ganz Koblenz von identitätsstiftender, kultureller und ökonomischer Bedeutung und sowohl wichtiges Ziel als auch ein belasteter Transitbereich.

Die Absätze 3 und 4 des § 5 standardisieren bzw. objektivieren die betreffenden Gründe bzw. kritischen Ausgangsbelastungen unter Bezugnahme auf andere Rechtsnormen (städtebauliche Gründe) bzw. bundesweit allgemein anerkannte sachverständige technische Regelwerke (verkehrliche Bedürfnisse).

Absatz 5 stellt die Rechtslage dar, um Missverständnissen bezüglich der weiterhin geltenden Ablösepflcht vorzubeugen.

Zu § 6 (Lage, Beschaffenheit und Gestaltung von Kfz-Stellplätzen)

Absatz 1 definiert fallbezogene Entfernungen, die als zumutbar gelten, wenn Kfz-Stellplätze auf anderen Grundstücken hergestellt werden. Die Werte mögen auf den ersten Blick hoch erscheinen, sind aber erfahrungsgemäß praxistauglich und auch anerkannter Standard für die entsprechenden Zugangsdistancen beim Linienbusverkehr. In Gebieten mit hohem Parkdruck limitiert die Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraums i.d.R. dessen potentielle Mehrbelastung durch einzelne Kfz-Fahrer/innen, die eine näher gelegene Parkmöglichkeit suchen.

Absatz 2 verweist auf das städtebaulich sehr sinnvolle Instrument der „Quartiersgarage“ (Sammel-Stellplatzanlagen auf anderen Grundstücken im fußläufigen Umfeld), das Überdimensionierungen entgegenwirkt und somit Flächenverbrauch und Kosten einspart. Quartiersgaragen können auch dazu beitragen, die Wettbewerbsbedingungen zwischen ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr bezüglich der Zugangsentfernung anzugleichen sowie das fließende und ruhende Kfz-Aufkommen in Teilräumen durch Bündelung an anderer, besser geeigneter Stelle zu vermindern.

[Ergänzung / Aktualisierung 2023]

Absatz 2a ist neu und dient dazu, die besonderen Lageansprüche der i.d.R. nachzuweisenden Kfz-Stellplätze für Gäste klarzustellen und die entsprechende Prüfbarkeit der einzureichenden Unterlagen zu ermöglichen bzw. erleichtern.

Absatz 3 umfasst bislang zwei verschiedene Sachverhalte. Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und Lesefreundlichkeit wird der bisherige Satz 2 nun als eigener Absatz 3a geführt.

Die Regelung im verbleibenden Absatz 3 [bisher Absatz 3 Satz 1] soll verhindern, dass die Nutzbarkeit des öffentlichen Straßenraums durch überdimensionierte oder zahlreiche Zu-/Abfahrten auf das Grundstück übermäßig beeinträchtigt wird.

Absatz 3 a [zuvor Absatz 3 Satz 2] und die Absätze 4 bis 5 haben einen stadttökologischen und -gestalterischen Hintergrund und sind aus hiesigen Bebauungsplanfestsetzungen sowie entsprechenden Ausführungs- bzw. Begrünnungsvorgaben in Stellplatzsatzungen anderer Städte abgeleitet.

[Ergänzung / Aktualisierung 2023]

Absatz 4 erfährt stadttökologische Konkretisierungen, die v.a. auf „Klimaanpassung“ ausgerichtet sind (z.B. Kühlung durch Verschattung und Starkregenspufferung). Es ergeben sich auch weitere Nutzen, z.B. Naturschutz und Stadtgestalt. Es wird nun eine Hecke mit bestimmten botanischen Kriterien und einer Mindesthöhe gefordert, um auszuschließen, dass sie lediglich als Bodendecker fungiert. Zu den Bäumen wird gefordert, diese im engen räumlichen Zusammenhang zu setzen, um zur Beschattung und so zur Abkühlung des Parkplatzes beizutragen. Die Bäume sollten bereits bei Fertigstellung des Parkplatzes eine gewisse Mindestqualität aufweisen. Um Fläche zu sparen, kann die Baumpflanzung auch innerhalb des Heckenstreifens vorgenommen werden. Wichtig ist, dass die Pflanzgrube ein entsprechendes Mindestvolumen aufweist, das die Satzung nun definiert. Zur etwaigen Verortung auf Fremdgrundstücken wird ein Verfahrenshinweis eingefügt. Soweit der Parkplatz zur Energiegewinnung mit Solarpaneelen „überdacht“ wird, kann auf die Pflanzung von hochstämmigen Bäumen verzichtet werden.

Die Pflanzung von Hecken ist dennoch möglich. Zur besseren Pflege und um eine höhere Anwachsquote wird für Neuanpflanzungen eine Ausführung empfohlen, die gute Bedingungen für die Nährstoff- und Wasserversorgung schafft.

Absatz 5 wird erweitert um eine Vorgabe zum Vogelschutz bei verglasten Anlagen.

Absatz 6 erklärt sich aus entsprechender Praxisrelevanz.

Absatz 7 enthält Regelungen, die aufgrund praktischer Erfahrungen der Verwaltung (Straßenbau- lasträger und Straßenverkehrsbehörde) eingefügt werden und zu diesem Zweck bereits in den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) „Koblenz 2030“ aufgenommen worden waren. Anders als in der korrespondierenden Regelung in § 2 Abs. 4 geht es hier um baulich-technische Ansprüche.

Absatz 8 [bisherige Anmerkungen und Erläuterungen gestrichen, da überholt]

[Ergänzung / Aktualisierung 2023]

Absatz 8 wird neugefasst: Die neue Formulierung verweist auf das inzwischen erlassene Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG), dessen Regelungen vorgehen.

Absatz 9 ist eine Koblenzer Innovation, die nach aktuellem Kenntnisstand noch keine Parallele in anderen Städten hat. Falls sich die Regelung nicht bewähren sollte, erfolgt zu gegebener Zeit eine Anpassung oder ggf. auch Streichung.

[Ergänzung / Aktualisierung 2023]

In Absatz 9 erfolgt nun eine Verfahrensanpassung zur nachträgliche Umnutzung von bis zu 25 Prozent der notwendigen Pkw-Stellplätze durch Herstellung von jeweils mindestens vier Fahrradabstellplätzen: Aus „angezeigt“ wird „beantragt“. Ein Genehmigungsvorbehalt war schon bisher gegeben, jedoch verfahrensmäßig unstimmtig bzw. nicht anwendbar angesichts der bisher gegeben bloßen Mitteilungspflicht.

Die örtlichen Bauvorschriften dieses Satzungsparagrafen gründen auf § 88 Abs. 1 der LBauO.

Zu § 7 (Lage, Beschaffenheit und Gestaltung von Fahrradabstellplätzen)

Die Förderung des Fahrradverkehrs hat vielerlei Nutzen, z.B. werden Lärm- und Abgasemissionen reduziert.

Mit der Stellplatzsatzung werden stadtweite Qualitätsanforderungen an Fahrradabstellanlagen im Zusammenhang mit Bauvorhaben und Nutzungsänderungen vorgegeben, insbesondere zur Zugänglichkeit, zum Witterungs- und Diebstahlschutz. Mit zunehmendem Durchschnittskaufpreis der Fahrzeuge erhöhen sich die Ansprüche an die Abstellanlagen. Umgekehrt wirkt ein Mangel an qualifizierten Fahrradparkmöglichkeiten hemmend auf die angestrebte Alltagsnutzung des

Fahrrads. Die leichte und möglichst kurzwegige Zugänglichkeit der Abstellanlagen ist ebenfalls von enormer Bedeutung für die Inanspruchnahme des Fahrrads und somit für die angestrebten Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl. Darüber hinaus werden auch Ansprüche von Pedelecs sowie Lastenrädern behandelt und gewürdigt.

Die seit einigen Jahren gegebene Verfügbarkeit von Pedelecs rechtfertigt die stadtweite Anwendung dieses Paragraphen, da das Radfahren nun auch in den Höhenstadtteilen allgemein praktikabel geworden ist.

[Ergänzung / Aktualisierung 2023]

Der neue Absatz 2a wird aufgrund von Praxiserfahrungen auf Veranlassung der Bauaufsicht eingefügt. Anlass ist entsprechender Regelungsbedarf bzw. Entscheidungsspielraum bei schwierigen Fällen im Baubestand. Ermächtigungsgrundlage ist § 88 (3) Nr. 4 LBauO. Hinsichtlich bestimmter privilegierter Wohnraumänderungen greift im Übrigen § 47 Abs. 2 Satz 2 LBauO, der über § 47 Abs. 1 Satz 6 LBauO Anwendung findet.

Absatz 3 wird bezüglich der Vorgaben für etwaige Schieberillen bzw. Aufzüge, die Fahrradabstellanlagen erschließen, konkretisiert, um eine tatsächliche Benutzbarkeit sicherzustellen. Zudem wird ergänzt, dass Notwendige Fahrradabstellplätze nicht auf mehrere kleine „private“ Räume verteilt werden dürfen, um Zweckentfremdungen vorzubeugen.

Absatz 4 erfährt eine Ergänzung, die sicherstellt, dass etwaige Wandhängesysteme für Fahrräder alltagstauglich und nutzerfreundlich gestaltet werden.

Absatz 5 erhält angepasste Werte für Lastenrad-/Anhänger-Abstellplätze, da hier großes Wachstumspotenzial besteht.

Absatz 8 stellt nun, was beim Radverkehr besonders wichtig ist, die besonderen Lageansprüche der i.d.R. nachzuweisenden Abstellanlagen für Gäste-Fahrräder klar. Darüber hinaus wird die entsprechende Prüfbarkeit (und somit Qualität) der einzureichenden Unterlagen verbessert. Viele Gebäudeplanungen waren diesbezüglich defizitär.

Die Regelungen basieren auf der Ermächtigung des § 88 Absatz 3 Nr. 4. und beziehen sich auf die in der Satzung und in Anlage 1 bestimmten Fälle.

Zu § 8 (Stellplatzablösung)

Die Ablöse von Kfz-Stellplätzen ist bisher Gegenstand einer gesonderten örtlichen Satzung (gewesen). Die betreffende Satzung der Stadt Koblenz über Ablösung der Stellplatzpflicht aus dem Jahr 1986, zuletzt 2001 geändert, wurde im Rahmen einer Prüfung durch den Landesrechnungshof Rheinland-Pfalz beanstandet. Und zwar weil erstens die Ablösebeträge letztmalig im Jahr 2000 kalkuliert worden waren und zweitens jeweils ein durchschnittlicher Bodenrichtwert für vier Zonen des Stadtgebietes verwendet wurde, ohne eine Gewichtung nach dem Anteil der Flächen in den jeweiligen Bodenrichtwertzonen vorzunehmen.

Mit der nun erfolgenden Integration der Ablösethematik in die neue Stellplatzsatzung erfolgt eine Anpassung des Ortsrechts an die Erwartungen des Rechnungshofs: Zukünftig wird bei der

Berechnung des Ablösebetrages die jeweils aktuelle Bodenrichtwertkarte des Gutachterausschusses für Grundstückswerte für den Bereich der Stadt Koblenz herangezogen. Dabei ist die Zone der Bodenrichtwertkarte maßgeblich, in der das Flurstück liegt, auf dem die Stellplätze eigentlich herzustellen wären. Die Berücksichtigung des individuellen Bodenrichtwertes führt zu einer differenzierteren Ermittlung des Ablösebetrages und bildet darüber hinaus die Schwankungen am Immobilienmarkt ab. Die bisherige Einteilung des Stadtgebietes in vier unterschiedliche Zonen gemäß der alten Stellplatzablösesatzung entfällt.

Die betreffende Satzungsermächtigung findet sich in § 47 Abs. 4 LBauO.

Zur Umsetzung der Handlungsaufträge des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) „Koblenz 2030“ (Ratsbeschluss vom 30. August 2018)

Nachfolgende Tabelle zeigt exemplarisch, welche „Empfohlenen Bausteine“ aus dem VEP-Maßnahmenfeld 1.8 „Neueinführung einer kommunalen Stellplatzsatzung“ im vorliegenden Satzungsentwurf enthalten sind:

Definition von konkreten Stellplatzbaupflichten je nach Art der Nutzung in einer differenzierten Richtzahntabelle	ja Anlage 1
Aufnahme einer Bagatellgrenze für kleine Bau-/ Umbauvorhaben (u. a., um Nachverdichtungen im Bestand zu erleichtern)	ja § 4 (1)
Vorgaben zu Qualitäten von Fahrradabstellanlagen (Anzahl, ebenerdiger Zugang, Notwendigkeit einer Überdachung, ...)	ja § 7
Aufnahme einer Kompensationsmöglichkeit der Herstellung von Kfz-Abstellplätzen durch die Schaffung von Fahrradabstellplätzen (...)	ja §§ 3 u. 6 (9)
Berücksichtigung der Lage und der ÖPNV-Erschließung (bspw. über die Festlegung von Gebietszonen in der Stadt, für die bei guter ÖPNV-Erschließung/ integrierter Lage prozentuale Abschläge der Stellplatz-Richtzahlen gelten)	ja §2 (5) u. (6)
Anteilige Aussetzung der Pflicht zur Herstellung v. Stellplätzen bei besonderen Maßnahmen im Mobilitätsmanagement und vertragliche Festsetzung: Carsharing, Nachbarschaftsautos, Mietertickets, Jobtickets, Verzicht auf Kfz-Nutzung	ja § 3 (2)
Lenkung des Parkverkehrs in verdichteten Neubaugebieten in Parkbauten/ Quartiersgaragen: wenn in zumutbarer Entfernung Parkhäuser/ -plätze/ oder -garagen zur Verfügung stehen, soll eine Mindestanzahl von Bewohnerstellplätzen dort aufgenommen werden	teils § 6 (2)
Finanzierung von Quartiersgaragen u. a. über Stellplatzablösebeiträge	teils § 8 (3)
Berücksichtigung von ggf. notwendigen Stellplätzen für Wirtschaftsverkehre bei Büro- oder Geschäftsbauten (...): Beim Neubau insbesondere von Büro- und Geschäftsbauten in der Innenstadt und in verdichteten Quartieren ist über die Stellplatzsatzung und Baugenehmigung sicherzustellen, dass durch den Bauherrn ausreichend Stellplätze (Anzahl, Größe) für die (...) Dienstleistungsverkehre geschaffen und vorgehalten werden. Werden die Stellplätze in Tiefgaragen geschaffen, so sind insbes. ausreichende Durchfahrthöhen sowie Stellplatzbreiten für Transporter und kleine Lkw sicherzustellen.	ja § 6 (7)