

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1843/2015
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 29.10.2015	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 10.11.2015			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	19.11.2015	Ö
Verkehrsausschuss	Vorberatung	01.12.2015	Ö
Stadtrat	Entscheidung	02.12.2015	Ö

Betreff: Satzung der Landeshauptstadt Mainz über die Herstellung und Bereitstellung von Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung) -Erlass einer Satzung gemäß § 24 Gemeindeordnung (GemO) i. V. m. § 88 Abs. 1 Nr. 8, Abs. 3 Nrn. 2 und 4 Landesbauordnung (LBauO)	
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen Mainz, 04.11.2015 gez. Eder Katrin Eder Beigeordnete	Mainz, 03.11.2015 gez. Grosse Marianne Grosse Beigeordnete
Mainz, 12.11.2015 gez. Ebling Michael Ebling Oberbürgermeister	

Beschlussvorschlag:

Der **Stadtvorstand** / der **Bau- und Sanierungsausschuss** / der **Verkehrsausschuss** empfiehlt, der **Stadtrat** beschließt die Satzung über die Herstellung und Bereitstellung von Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung 2015)

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

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.

Das Bauamt der Stadt Mainz hat bislang nach der Vorgabe der VwV gehandelt und für Wohnungen in Mehrfamilienhäusern den gesteckten Rahmen der VwV (1-1,5 Stellplätze pro Wohnung) im Regelfall dahingehend angewendet, dass für Wohnungen bis 60 m² je 1 Stellplatz, bei Wohnungsgrößen darüber 1,5 Stellplätze nachzuweisen waren und sind. Eine Differenzierung (z.B. privater Investor, geförderter Wohnungsbau) erfolgte bislang nicht.

Zum Zeitpunkt des Erlasses der VwV konnte dieser Schlüssel als geeignet und realitätsnah eingestuft werden. Mittlerweile stehen jedoch viele Kommunen in Deutschland, so auch die Landeshauptstadt Mainz, 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 Mainz überlagern sich dabei relativ hohe Bodenpreise mit hohen Herstellungskosten für Stellplatzanlagen. Bei Bebauungsdichten, die in einer Landeshauptstadt üblich sind - 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. Des Weiteren liegen Erkenntnisse aus der Erhebung Srv08/ Srv13¹ vor, dass im Geschosswohnungsbau im Schnitt weniger Stellplätze nachgefragt werden, als die Stadt Mainz im Rahmen von Baugenehmigungen von Bauwerbern aktuell verlangt. Diese Erkenntnis wird von der Wohnbau Mainz vollumfänglich bestätigt.

In den vergangenen 15 Jahren stellte die Verkehrsverwaltung grundsätzlich eine Änderung des Mobilitätsverhaltens fest. Auffällig sind hier folgende Effekte:

- Trotz steigender Einwohnerzahlen ist sowohl eine Stagnation im Kfz-Bestand der in Mainz gemeldeten Fahrzeuge als auch ein seit rund 10 Jahren stetiger Rückgang der MIV-Verkehrsbelastung, überwiegend im Hauptstraßennetz der Stadt Mainz, festzustellen.
- Weiterhin ist eine stetige Zunahme der Fahrgastzahlen im ÖPNV (auf Basis der Auswertungen der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH) zu verzeichnen, die deutlich über den Zuwächsen im bundesdeutschen Vergleich liegt und auch unter Berücksichtigung des Bevölkerungszuwachses einen überproportionalen Zuwachs der ÖPNV-Nutzung belegt.

Darüber hinaus sei angemerkt, dass sich in jüngerer Zeit weitere Tarif- und Mobilitätsangebote (Jobticket/Studierendenticket; MVGmeinRad; Car-Sharing, Mitfahrbörsen/Pendlerportale etc.) etabliert haben, die die Erkenntnisse stützen, dass sich die Haushaltsmotorisierung aktuell unterhalb der bislang unterstellten Prognose entwickelt hat und weiter entwickeln wird.

¹ Srv: System repräsentativer Verkehrsbefragungen; seit den 1970er Jahren von der TU Dresden kontinuierlich durchgeführte Verkehrserhebungen im Stadtverkehr (seit 1990 deutschlandweit)

Dieser Sachverhalt führt zu der Erkenntnis, dass die der VwV zugrunde liegenden Parameter zur Stellplatzermittlung nicht mehr sachgerecht sind und durch eine auf das Mainzer Stadtgebiet und seine sehr günstigen Rahmenbedingungen zugeschnittene Regelung fortentwickelt werden sollten.

Hierbei ist zu bedenken, dass durch Stellplatzforderungen in sachlich nicht begründbaren Dimensionen unnötiger Flächenverbrauch und Baukosten entstehen. Gerade im sozialen bzw. geförderten Wohnungsbau gehen solche „verlorenen“ Kosten und Flächen zu Lasten potenziell herstellbarer Wohnflächen, die bekanntermaßen in Mainz dringend benötigt werden. Vor diesem Hintergrund sieht die Verwaltung die Notwendigkeit, den Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge bei Wohnungsneubauten so realitätsnah wie möglich zu bestimmen.

Ergänzend hierzu verfolgt die Verwaltung neben der Förderung des ÖPNV das Ziel, die Benutzung des Fahrrads attraktiver zu machen. Die Kombination beider Steuerungsinstrumente soll dabei einen „Push-and-Pull“-Effekt erzielen, der möglichst viele Fahrten anstelle der Kfz-Benutzung auf das Fahrrad verlagert.

Auch für den Bereich der Fahrradabstellplätze ist festzustellen, dass die bisherigen Vorgaben recht unverbindlich sind, da sie bislang nur in Form von „Hinweisen“ vorliegen. Zudem spiegeln diese Hinweise die aktuellen Anforderungen an Abstellflächen und der Zugänglichkeit sowie sichere Anschlussmöglichkeiten nur unzureichend wider.

Mit dem Erlass der Stellplatzsatzung 2015 und insbesondere für den Regelungsbereich der Fahrradabstellplätze setzt die Stadt Mainz die Möglichkeiten der neuen Landesbauordnung vom 15.06.2015 um: § 47 der Landesbauordnung wurde von einer ‚Kannvorschrift‘ für das Herstellen von Fahrradabstellplätzen zu einer ‚Sollvorschrift‘ umgewandelt. Außerdem wurde in § 88 Abs. 3 Nr. 4 LBauO die Satzungsbefugnis der Kommune dahingehend erweitert, dass nun auch die Anzahl der unterzubringenden Fahrräder in einer Satzung geregelt werden können.

2. Lösung

2.1 Allgemeines

Die Landesbauordnung 2015 eröffnet in § 88 den Gemeinden die Möglichkeit, durch Satzung Vorschriften über die Zahl der notwendigen Stellplätze zu erlassen. Zu diesem Zweck hat die Verwaltung die vorliegende Stellplatzsatzung erstmalig für das Mainzer Stadtgebiet erarbeitet. Sie verbindet 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 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 ÖPNV-Bonus, hier

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. 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.

2.2 Herleitung und Inhalt der Stellplatzsatzung

Zur Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze hat die Stadt Mainz empirische Untersuchungen für den Bereich Kfz-Stellplätze durchgeführt (Anlage 3), die sowohl einem insgesamt rückläufigen Kfz-Stellplatzbedarf für Wohnnutzungen als auch einer Differenzierung innerhalb des Stadtgebietes Rechnung tragen. Im Ergebnis stellen die daraus gewonnenen Richtwerte „Kfz-Stellplätze/Wohneinheit“ ein solides Berechnungsmodell dar, das eine ausreichende Kfz-Stellplatzversorgung mit einem verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen verbindet.

Als neues Instrument für die Berücksichtigung guter Rahmenbedingungen im Umweltverbund soll bei der Ermittlung des notwendigen Stellplatzbedarfs künftig auch für Wohnnutzungen ein ÖPNV-Bonus gewährt werden können. Die Kriterien für die Einteilung der Gebietszonen sind in Anlage 2 zu dieser Beschlussvorlage beschrieben.

Für den Bereich der Fahrradabstellplätze werden mit dem vorgelegten Satzungsentwurf die bisherigen Hinweise über die Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder nunmehr verbindlich festgelegt und um qualitative Festlegungen zur Lage, Erreichbarkeit und Ausstattung ergänzt. Als Basis dienen bisherige umfangreiche Erfahrungen sowie eine Auswertung der vergleichbaren Richtzahlen und Satzungen anderer Städte und diverser Fachliteratur. Die Fahrradabstellsatzung gilt im gesamten Stadtgebiet für Wohngebäude mit mehr als zwei Wohneinheiten und für gewerblich genutzte Gebäude und ist künftig sowohl bei der Errichtung von Bauvorhaben, der wesentlichen Änderung von baulichen Anlagen als auch bei der wesentlichen Änderung der Nutzung anzuwenden.

Wesentliche Neuerung gegenüber den bisher geltenden Hinweisen ist die Überarbeitung und Konkretisierung der qualitativen Vorgaben sowohl für die gute Erreichbarkeit als auch für eine gut nutzbare und Diebstähle erschwerende Ausstattung der Abstellplätze. Neu ist auch die Unterscheidung zwischen Stammnutzern und Besuchern und deren unterschiedliche Bedürfnisse in Bezug auf Zugänglichkeit der Abstellanlagen und Diebstahlschutz. Nach wie vor sind aber auch Ausnahmen zulässig, wenn Abstellplätze nur mit unverhältnismäßigem Mehraufwand hergestellt

werden können, z. B. bei Umbauten im Bestand (Schaffung zusätzlichen Wohnraumes durch Dachausbau etc.).

Der Satzungsinhalt ist mit den stadtnahen Gesellschaften/Projektentwicklern abgestimmt. Gerade im Hinblick auf die Projekte Heiligkreuz Areal und Peter-Jordan-Schule wird der Erlass der Satzung von den Projektentwicklern für dringend notwendig gehalten.

3. Alternativen

Für die Kfz-Stellplatznachweise im Bereich Wohnnutzung wird weiterhin nach der VwV gearbeitet. Somit würde ein Angebot im Bereich von Kfz-Stellplätzen entstehen, das nicht den realen Bedarf abdeckt, was zur Folge hätte, dass den Bauherren unnötige Kosten entstehen und unnötig Flächen in Anspruch genommen werden würden. Die Zielerreichung, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, würde erschwert.

Die Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder würde weiterhin nach den bisher verwendeten Hinweisen gehandhabt. Die Hinweise entsprechen jedoch nicht mehr dem Stand der Technik, was z. B. zur Folge hätte, dass die dort aufgeführten Dimensionen wesentlich geringer sind, als man sie heute fordern müsste. Ebenfalls wird in den bisherigen Hinweisen nicht ausreichend auf die Qualität der Abstellanlagen eingegangen. Im Gegensatz zu einer Satzung hätten Hinweise eine geringere Verbindlichkeit. Bei Erlass der Satzung erfolgt eine Gleichbehandlung aller Bauwerber.

Bei einem einseitigen Verzicht auf eine Fahrradabstellsatzung ginge auch die positive Wechselwirkung auf das Kfz-Mobilitätsverhalten verloren, da das Fahrrad dann nicht mehr seine Vorteile als Alternative zur Kfz-Nutzung ausspielen kann.

4. Ausgaben / Finanzierung

Keine.