

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0430/2020
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 19.02.2020	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 11.08.2020			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	08.09.2020	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	10.09.2020	Ö
Stadtrat	Entscheidung	23.09.2020	Ö

Betreff: Fortschreibung der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Mainz; hier: Aufnahme von besonderen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements	
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen	
Mainz, 10.07.2020	Mainz, 21.07.2020
gez. Eder	gez. Grosse
Katrin Eder Beigeordnete	Marianne Grosse Beigeordnete
Mainz, 12.08.2020	
gez. Ebling	
Michael Ebling Oberbürgermeister	

Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss** / der **Bau- und Sanierungsausschuss** empfiehlt, der **Stadtrat** beschließt die fortgeschriebene Stellplatzsatzung der Stadt Mainz (2020).

1. Sachverhalt

Das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit initiierte Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen fordert, dass bestehende „Stellplatzverordnungen flexibler ausgestaltet“ und um „Stellplatzanforderungen durch neue Mobilitätskonzepte ergänzt“ werden sollen. Die dahinter liegenden Motivationen seien wohnungspolitischer (bezahlbares Wohnen), verkehrspolitischer (weniger Autoverkehr) und ökologischer (Qualität des Wohnumfeldes) Natur.

Zu den neuen Mobilitätsangeboten gehören auch Car-Sharing Stationen und weitere Sharing-Angebote (Mieträder, Lastenräder) bzw. besondere tarifliche Angebote wie Mietertickets. Neue Mobilitätsangebote sollen beispielsweise Wohnen ohne eigenes Auto anregen ohne dass dabei Mobilitätseinbußen entstehen.

Auch der rheinland-pfälzische Gesetzgeber eröffnet den Kommunen die Möglichkeit, ihren jeweiligen individuellen Bedarf nach Stellplätzen zu erforschen und ausgehend vom Ergebnis dieser Ermittlung gestalterisch tätig zu werden; neben der Möglichkeit, die Zahl der notwendigen Stellplätze zu regeln (§ 88 Abs. 1 Nr. 8 LBauO), kann eine Gemeinde in bestimmten Fällen auch auf die Herstellung von notwendigen Stellplätzen verzichten, soweit z. B. ein Bedarf an Stellplätzen nicht besteht.

Die Reduzierung der Anzahl der zu errichtenden Stellplätze unter Berücksichtigung alternativer Mobilitätsformen ist zwar in vielen Städten bereits heute als Einzelfallregelung möglich. Dennoch ist eine direkte Aufnahme in die Stellplatzsatzung zu empfehlen, um diese Möglichkeiten besser zu kommunizieren und damit stärker in der Breite wirksam werden zu lassen. Mehrere Bundesländer wie NRW und Hessen haben ihre Landesbauordnungen dahingehend angepasst bzw. Musterstellplatzsatzungen mit den oben genannten Bausteinen erstellt. Etliche Kommunen wie Aachen, Dortmund, Rostock, Frankfurt, Offenbach, Leipzig, Tübingen etc. haben ihre Stellplatzsatzungen in diesem Sinne erfolgreich in jüngster Vergangenheit fortgeschrieben.

Der Deutsche Bundestag hat in seiner Drucksache (18/11975 - 18. Wahlperiode - 18.04.2017 – Stadtentwicklungsbericht der Bundesregierung 2016) zusätzlich ausgeführt, dass die bedarfsgerechte und flexible Ausgestaltung der Regelungen zur Stellplatzpflicht beim Neu- oder Ausbau von Wohngebäuden ein wichtiger Baustein städtebaulicher Entwicklungen sei. In Bezug auf alle Innenentwicklungspotenziale gelte hiernach, dass insbesondere eine aktive Ansprache und Beratung der Eigentümer bei der Aktivierung der Flächen von besonderer Bedeutung sei. Hierzu könne ein aktives, integriertes Innenentwicklungsmanagement bei den Kommunen einen wichtigen Beitrag liefern. Auch bauordnungsrechtlich könne nachhaltige Mobilität unterstützt werden, indem die Möglichkeit geschaffen wird, den Stellplatznachweis auch durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zu führen und durch die Stellplatzablöse eingenommene Mittel für dieses einzusetzen. So könnten gleichzeitig Baukosten gesenkt und klimagerechteres Verkehrsverhalten gefördert werden. Zudem könne die Einrichtung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge zusätzlich unterstützt werden.

Durch entsprechende Forschungen kam das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte-2015) zum ähnlichen Ergebnis, dass im Verzicht auf Stellplatzpflichten große Effekte zur Baukostensenkung gesehen würden. Diese müssten durch transparente und eindeutige Regelungen in entsprechenden Satzungen oder den Landesbauordnungen festgehalten werden, um Akzeptanz zu schaffen und den Mut möglicher zukünftiger Bauherren zu wecken, sich auch aus wirtschaftlichen Gründen für das Wachstum nachhaltiger Mobilitätsformen wie Carsharing und Elektromobilität zu entscheiden.

Laufende Modellprojekte zum Mobilitätsmanagement sind derzeit in der Evaluation, um Rückschlüsse auf das tatsächliche Stellplatzminderungspotential der Maßnahmen zu erlauben und um zukünftige Konzepte besser beurteilen zu können. Bestehende Evaluierungen z.B. für den Bereich Carsharing liegen aus früheren Studien bereits vor. Aufgrund der gesammelten Erfahrungen können konkrete Vorgaben und Prüfregeleln für Mobilitätskonzepte aufgestellt werden, die eine zuverlässige und für die Bauherren transparente Bewertung der Mobilitätsmanagementmaßnahmen ermöglichen. Diese sind Bestandteil der fortzuschreibenden Satzung.

2. Lösung

2.1 Situation und Begründung für Mainz

Die Stellplatzsatzung der Stadt Mainz wurde 2015 insbesondere um den Regelungsbereich „Fahrradabstellplätze“ erweitert, indem neben der Anzahl der unterzubringenden Fahrräder auch erstmalig die Qualität der Abstellanlagen aufgeführt wurde. In diesem Zusammenhang wurde der Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge bei Wohnungsneubauten angepasst und differenzierter und sachgerechter als in der Vergangenheit abgebildet.

Um den ruhenden Verkehr nicht weiter in den öffentlichen Raum zu verlagern, wurde mit der jetzigen Fortschreibung, anders als in anderen Großstädten/Metropolen, die gänzlich auf eine Stellplatzsatzung verzichten, in Mainz die 2015 erarbeitete Stellplatzregelung beibehalten und behutsam ergänzt und angepasst.

Ziel ist es, stellplatzmindernde Maßnahmen seitens der Bauvorhabenträger entsprechend zu honorieren und, wie in der Ausgangslage beschrieben, Bauprojekte kostengünstiger zu entwickeln. Im Zuge der Fortschreibung 2020 wurden darüber hinaus kleinere Textanpassungen vorgenommen, um im Prüfverfahren eine bessere Verständlichkeit herbeizuführen.

In den vergangenen Jahren haben sich etliche Tarif- und intermodale Mobilitätsangebote (Job-Ticket, meinRad, zusätzliche Carsharing-Angebote, Mitfahrbörsen/Pendlerportale, Lastenfahrräder etc.) etabliert. Zusätzlich ist konkret geplant, Carsharing-Systeme in den nächsten drei Jahren stark auszubauen. Die Zahl der nutzbaren Fahrzeuge wird sich in Mainz mehr als verdreifachen und an Qualität gewinnen. Neue Antriebsformen wie Elektromobilität macht Ladeinfrastruktur notwendig, die bislang in der vorhandenen Satzung nicht verankert ist.

Dieser Sachverhalt führt zu der Erkenntnis, dass die in der 2015 verabschiedeten Satzung bereits aufgeführten Regelungen fortentwickelt und angepasst werden sollten, dies v. a. vor dem Hintergrund, weiter Kosten und Flächen zugunsten von bezahlbarem Wohnraum einzusparen sowie einer verkehrsverträglichen städtebaulichen Entwicklung. Denn es zeichnet sich ab: 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-Belastung, überwiegend im Hauptstraßennetz der Stadt Mainz, festzustellen. Weiterhin ist eine extreme Zunahme des Radverkehrs und 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 belegt.

Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2019 belegen den sehr hohen Bekanntheits- und Nutzungsgrad der Bike- und Carsharing-Systeme in Mainz. Der Bekanntheitsgrad von „MVGmeinRad“ ist mit 91 % der Befragten sehr hoch. Immerhin 13 % nutzen das Angebot bis zu einmal pro Monat.

Auch jeder Zweite kennt Carsharing und immerhin 9 % nutzen das Angebot zumindest bis zu einmal pro Monat. Neben dem sehr hohen Fahrradanteil ist 2019 auch noch einmal signifikant der Anteil an hochwertigen Fahrrädern (v. a. Pedelecs) gestiegen, die im besonderen Maße sichere und ausreichende Abstellmöglichkeiten benötigen.

Der Stadt Mainz war und ist es rechtlich möglich, ihre Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellplätzen anzupassen bzw. zu ergänzen. Die Wirksamkeit muss in jedem Fall ausreichend begründet werden, wie in der Anpassung vor über vier Jahren und auch hier geschehen.

In dem vom Bundesverkehrsministerium geförderten Projekt „Mainz gemeinsam Elektromobilität“ wurde 2018 herausgearbeitet, dass eines der wichtigsten Stellschrauben für Neuquartiere die Anpassung der Stellplatzsatzung durch die Themen „Berücksichtigung von Ladeinfrastruktur“ die „Einrichtung von Carsharing“ sowie „quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement“ ist. Sowohl im Masterplan 100 % Klimaschutz als auch im Masterplan M³ (Saubere Luft) wurden Carsharing, Elektromobilität und Mobilitätsmanagement als tragende Säulen einer Mobilitätswende herausgearbeitet und entsprechend gefördert.

Neben anderen Instrumenten (z. B. Bebauungsplan, städtebaulicher Vertrag) schafft eine solche fortgeschriebene Stellplatzsatzung für alle Neubaumaßnahmen einen verbindlichen Handlungsrahmen.

Die Verkehrsverwaltung wird parallel zur Einführung der vorliegenden fortgeschriebenen Stellplatzsatzung mögliche direkte und indirekte Effekte zusätzlich evaluieren und entsprechend reagieren, z. B. in Form einer angepassten Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum.

Dem Bauherrn bzw. der Bauherrin bleibt es weiterhin unbenommen, eine über die Richtzahlen hinausgehende Zahl von Stellplätzen zu errichten, sofern nicht baurechtliche Vorschriften entgegenstehen.

2.2 Neu aufgenommene Punkte bzw. Modifizierungen

Neu in die Stellplatzsatzung aufgenommene Punkte:

Folgende zwei Komponenten sind besonders zu erwähnen:

1.) Es wurde eine Klausel eingeführt, die die Errichtung von weiter entfernten Stellplätzen zulässt, wenn diese durch innovative Mobilitätsdienste bedient werden. Die Zumutbarkeit notwendiger Stellplätze, die über den fußläufigen Maximalradius von 300 m hinausgehen, kann durch innovative, lokal emissionsfreie Mobilitätsdienste (z.B. in Form von Elektro-Shuttles, durch Bike-Sharing, E-Car-Pooling etc.) hergestellt werden.

2.) Besondere Maßnahmen, wie Mobilitätsservices wirken stellplatzmindernd. Solche Mobilitätsservices müssen dazu geeignet sein, den zur Erhaltung der Mobilität der Anwohner und Anwohnerinnen notwendigen Verkehr durch Privatfahrzeuge zu mindern ohne die individuelle Mobilität des Einzelnen dabei einzuschränken. Die Potentiale wurden konservativ mit 10 % zusätzlicher Minderung (nach Anwendung des Stellplatznormbedarfs und des ÖPNV-Bonus) geschätzt, um einerseits einen Anreiz für solche Maßnahmen zu schaffen, Wohnraum günstiger anbieten zu können und auf der anderen Seite den Gestaltungsspielraum sowohl der Kommune als auch der Bauherren zu wahren.

Als mobilitätsverbessernde Maßnahmen gelten:

- die Errichtung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Fahrradanhänger oder Lastenfahrräder um mehr als 50 % über die Zahl der nach dieser Satzung zu schaffenden Fahrradabstellplätze hinaus und entsprechend den Vorgaben dieser Satzung,
- die Vorhaltung eines privaten oder öffentlichen Carsharing-Modells für die Nutzer und Nutzerinnen des Vorhabens, wobei die Carsharingstation auf dem Grundstück oder in fußläufiger Erreichbarkeit in einer Entfernung von höchstens 300 m, gemessen vom jeweils nächstliegenden Gebäudezugang, erreichbar sein muss,
- die Nutzung von Zeitkarten für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für Beschäftigte, Bewohnerinnen und Bewohner oder/und andere Nutzerinnen und Nutzer des Vorhabens (z. B. Jobticket, ÖPNV-Abo, Kombiticket, Quartiersticket),
- das Angebot öffentlich zugänglicher Sharingsysteme für Fahrräder, Pedelecs, Lastenräder oder anderer umweltfreundlicher Mikromobilitätsformen auf dem Baugrundstück oder in fußläufiger Erreichbarkeit in einer Entfernung von höchstens 100 m, gemessen vom jeweils nächstliegenden Gebäudezugang.

Es müssen mindestens zwei der vier genannten Maßnahmen zur Mobilitätsverbesserung umgesetzt werden.

In Einzelfällen kann bis zu 30% reduziert werden, wenn das Reduktionspotential über ein qualifiziertes Mobilitätskonzept vom Bauherrn / von der Bauherrin differenziert und umfassend nachgewiesen wird. Dieses Gutachten muss den genauen Nachweis über die Verringerung des Stellplatzbedarfs durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements erbringen. Die fachtechnische Prüfung erfolgt über die Verkehrsverwaltung und Bauaufsicht.

Zusätzlich zur eigentlichen Stellplatzsatzung wird seitens der Verwaltung ein Leitfaden entwickelt, der weitere Hilfestellungen im laufenden Betrieb sowohl für Bauherren und Bauherrinnen als auch Bauverwaltung liefern wird, ergänzt durch Best-Practice-Beispiele.

Modifizierungen:

Der Titel der bisherigen „Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellplätzen“ wurde in „Stellplatzsatzung“ vereinfacht. Darüber hinaus wurden kleinere Textpassagen in der Satzung angepasst und in der Anlage zur Stellplatzsatzung eine übersichtlichere Darstellung gewählt.

3. Alternativen

Keine Anpassung der Stellplatzsatzung mit der Problematik, die zuvor genannten Zukunftsthemen nicht ausreichend berücksichtigen zu können.

4. Ausgaben / Finanzierung

Keine.

5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

keine