

Vorlage		Vorlage-Nr:	B 03/0103/WP17
Federführende Dienststelle: Bauverwaltung		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: Fachbereich Bauaufsicht		AZ:	
Dezernat III		Datum:	31.01.2018
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Verfasser:	
Stellplatzsatzung der Stadt Aachen hier: Erprobung neuer Möglichkeiten			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
22.02.2018	Planungsausschuss	Anhörung/Empfehlung	
01.03.2018	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, bei Baumaßnahmen mit sozialem Wohnungsbau oder Studentenwohnheimen neue Modelle zur Ermittlung des Stellplatzbedarfes zu testen und die Ergebnisse in den Entwurf einer neuen Stellplatzsatzung, die zum 01.01.2020 in Kraft treten soll, einzuarbeiten.

Erläuterungen:

Die neue Landesbauordnung sieht vor, dass die Kommunen zukünftig den Stellplatzbedarf eigenständig über eine kommunale Satzung regeln können.

Dies bietet der Stadt Aachen die Option, mögliche neue Ansätze zur Ermittlung des notwendigen Stellplatzbedarfes im Rahmen eines Pilotversuches zu erproben.

Die Stadt Aachen hat bereits im Rahmen von CIVITAS DYN@MO zusammen mit der städtischen Tochter Gewoge die Entwicklung von wohnungsbezogenen Mobilitätsangeboten im Bestand erprobt.

Einerseits weisen Investoren bei aktuellen Bauvorhaben darauf hin, dass der Stellplatzschlüssel von 1:1 als nicht zeitgemäß anzusehen ist, andererseits ist feststellbar, dass sich das Mobilitätsverhalten von Menschen in den letzten Jahren gewandelt hat. War in den 70 er Jahren des vorherigen Jahrtausend noch der Führerschein mit 18 und das erste Auto ein „must have“, hat dieser Ansatz zugunsten von Smartphone und flexiblem Einsatz von Mobilitätsmöglichkeiten an Bedeutung verloren.

Weiterhin ist der öffentliche Parkdruck in Aachen extrem hoch. Indikator ist hierzu, dass fast die gesamte Innenstadt als Anwohnerparkzone ausgewiesen ist.

Der letzte Beschluss des Planungsausschusses zum Thema Stellplatzschlüssel stammt vom 28.08.2014 in dem der Stellplatzschlüssel von 1:1 nochmals bekräftigt wurde und lediglich als Ausnahmetatbestand Studentenwohnheime mit 1 Stellplatz je 50 m² Wohnfläche zugelassen wurde.

Auch die Thematik der Luftreinhaltung erhält hier einen Stellenwert. Bei der Verfolgung des Ziels, durch verbesserte Rahmenbedingungen auf den Einsatz eines Fahrzeuges bzw. eines Zweitwagens verzichten zu können, führt im Ergebnis zu weniger PKW-Verkehr.

Neben einem sich an Wohnungsgrößen orientierten Stellplatzschlüssel könnten Mobilitätsangebote von Seiten der Investoren erforderlich zu schaffende Stellplätze substituieren.

Auch können Regularien erprobt werden, die unter den bisherigen Regelungen der Landesbauordnung nicht möglich sind, beispielsweise ein Nebeneinander von zu schaffenden Stellplätzen und ggfls. zu zahlenden Ablösen, wenn der Stellplatznachweis nicht vollumfänglich nachweisbar ist.

Ziel ist es, Erfahrungen im Laufe dieses Jahres zu nutzen, um eine neue kommunale Satzung mit Regelungsmöglichkeiten auszustatten, die zum 01.01.2020 zur Anwendung kommen soll.

Folgende Regelungen könnten in die Erprobungsphase für eine neue Berechnung von Stellplatzverpflichtungen einfließen:

1. Die Verwaltung schlägt vor, zukünftig einen Schlüssel nach Wohnungsgrößen mit den entsprechenden Wohnflächen anzuwenden, der sich im Wesentlichen an den Wohnflächenobergrenzen des sozialen Wohnungsbaus orientiert.

Wohnungsgröße (Wohnfläche)	KFZ-Stellplatzschlüssel
unter 25 m ²	0,5
bis 47 m ²	0,6
bis 62 m ²	0,7
bis 77 m ²	0,8
bis 92 m ²	0,9
bis 107 m ²	1,0
bis 120 m ²	1,2
bis 150 m ²	1,5
> 150 m ²	2,0

2. Der Straßenraum in der Stadt ist nicht vergrößerbar. Ziel muss es daher sein, die Zahl der PKW in der Stadt zu verringern. Dies ist in erster Linie nur schwer über Verbote zu realisieren, erfolgversprechend sind in erster Linie Anreizsysteme.

Die Herstellung von Stellplätzen erfordert Kapitaleinsatz. Wenn dieser Kapitaleinsatz umgelenkt werden kann, um mobilitätspolitische Maßnahmen zu finanzieren, kann dies zur Zielerreichung beitragen.

Vor diesem Hintergrund schlägt die Verwaltung weiterhin vor, einen solchen und auch weitergehende Mobilitätsmaßnahmen bei der Ermittlung des Stellplatzbedarfes zu berücksichtigen.

So könnte die Errichtung von

- CAR-Sharing-Station,
- Bike-Sharing Station,
- Übernahme von Kostenanteilen für ÖPNV-Dauertickets für einen zu definierenden Zeitraum,
- Übernahme von Grundgebühren für Car- oder Bike-Sharing Angeboten für einen begrenzten Zeitraum,

mit einem Abminderungsfaktor versehen werden.

Dieser könnte sich an der Höhe der in der Stellplatzsatzung vorgesehen Ablösebeträge orientieren. Darüber hinaus sind allerdings entsprechende Sicherungsinstrumente vorzusehen. Der Vorschlag zum Berechnungsmodus ist als Anlage der Vorlage beigefügt.

3. Die aktuelle Stellplatzsatzung der Stadt Aachen sieht einen weiteren Abminderungsfaktor – allerdings nur für Nichtwohngebäude - in Abhängigkeit zur ÖPNV Anbindung vor.

Danach ist eine Abminderung um 10 % möglich, wenn das Bauvorhaben weniger als 400 Meter vom nächsten ÖPNV-Haltepunkt entfernt ist und (kumulativ) dieser Haltepunkt zwischen 6:00 Uhr und 19:00 Uhr in einem Takt von 20 Minuten bedient wird. Dieser soll so für Wohnbauprojekte übernommen werden.

4. Analysen des Stadtgebietes zum PKW-Besitz je Wohneinheit in Aachen kommen zu Werten zwischen 0,5 und 1,3 PKW je Wohneinheit. Von daher wäre es denkbar, neben dem ÖPNV-

Minderungsfaktor ggfls. einen lagebezogenen Zu- bzw. Abschlag vorzusehen. Dies bedarf jedoch eines genauen Monitorings der Entwicklung. Darüber hinaus wären diese Zonen kartografisch festzulegen.

5. Nach derzeitiger Landesbauordnung sind Stellplatzablösen nur im Einzelfall zulässig, wenn die Stellplätze auf dem Grundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich sind. Dies führt immer wieder zu Diskussionen.

Nicht gewollt ist, dass durch die Zahlung von Ablöse die Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen gänzlich substituiert wird. Um aber flexibel reagieren zu können und Bauvorhaben nicht wegen der Stellplatzproblematik scheitern zu lassen, wäre eine Regelung denkbar, die es erlaubt, dass bei einer tatsächlichen Schaffung von 70 % – 80 % der erforderlichen Stellplätze die restlichen Stellplätze abgelöst werden können. Bei einer Ablöse von mehr als 5 Stellplätzen ist eine Entscheidung des Mobilitätsausschusses erforderlich.

Die nach Ziffer 2 bis 4 weitergehenden möglichen Abminderungen sollen allerdings die notwendigen Stellplätze nach Ziffer 1 berechnet um maximal 25 % zusätzlich reduzieren.

Mit diesen vorgeschlagenen Regelungen wird es zu reduzierten Stellplatznachweisen kommen. Sollten dann Stellplätze nicht nachgewiesen werden können, bleibt nach wie vor das Instrument der Ablöse. Ein interkommunaler Vergleich hat ergeben, dass die Ablösebeträge, die seitens der Stadt gefordert werden, deutlich hinter denen vergleichbarer Städte zurückbleiben. Von daher hält die Verwaltung bei Berücksichtigung von Abminderungen eine Kompensation durch erhöhte Ablösebeträge für geboten. Die Verwaltung wird hierzu bei Umsetzung des neuen Stellplatzkonzeptes einen entsprechenden Vorschlag erarbeiten. Bis dahin sollte es bei der bisherigen satzungsrechtlichen Lösung bleiben.

Diese Regelungen sollen zunächst nur für Projekte mit sozialem Wohnungsbau und Studentenwohnheimen erprobt werden. Um eine qualifizierte Evaluation leisten zu können, ist es unabdingbar, dass die Investoren für die Dauer der Erprobung mit den „besseren Stellplatzschlüsseln“ im Gegenzug dazu ein Monitoring liefern, mit dem der tatsächliche Stellplatzbedarf ermittelt werden kann.

Anlage/n:

Musterrechnungen

Reduktionen