

TOP:

Viernheim, den 11.10.2017

Federführendes Amt

61 Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

Aktenzeichen:	
Diktatzeichen:	Ah/JF
Drucksache:	VL-124-2017/XVIII
Anlagen:	2
Produkt/Kostenstelle:	
Stand der Haushaltsmittel:	
Benötigte Mittel:	
Protokollauszüge an:	ASU

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Magistrat	23.10.2017	<i>vorberatend</i>
Ausschuss Umwelt, Energie, Bauen (Stadtentwicklung, Agenda 21)	24.10.2017	<i>vorberatend</i>
Stadtverordneten-Versammlung	03.11.2017	<i>beschließend</i>

Beschlussvorlage

Neue Stellplatzsatzung

Beschlussvorschlag:

Der anliegende Entwurf zu einer neuen Stellplatzsatzung wird beschlossen. Die Satzung ist öffentlich bekannt zu geben.

Begründung (Sachverhalt, Erläuterung):

Die aktuell geltende Stellplatz- und Ablösesatzung der Stadt Viernheim läuft zum Ende des Jahres aus. Es liegt darüber hinaus eine Stellungnahme des hessischen Städte- und Gemeindebundes vor, in welcher die Rechtsgrundlagen für verschiedene Stellplatzregelungen nochmals eingehend dargelegt werden.

Auf Empfehlung des Städte- und Gemeindebundes wurden daher Regelungen für die neue Satzung herausgenommen, welche vom Charakter her bodenrechtliche Regelungen nach BauGB sind. Dies betrifft den Versiegelungsgrad von Vorgartenflächen sowie den Abstand der Stellplätze von der Straße in Verbindung mit der Stellung der Hauptgebäude.

In die Satzung wurde der Block „Ordnungswidrigkeiten“ neu aufgenommen. Die hessische Bauordnung ermächtigt die Gemeinden, Ordnungswidrigkeit-Verfahren in eigener Regie durchführen zu können. Mit der Aufnahme in die Satzung können die aufgeführten Verstöße von der Stadt verfolgt werden. Zwar können nach wie vor keine Beseitigungsverfügun-

gen für illegale Stellplätze oder andere Verfügungen zur Veränderung des Zustandes gemacht werden - dies bleibt weiterhin dem Bauaufsichtsamt vorbehalten - aber die Stadt kann bei Verstößen durch die Androhung eines OWI-Verfahrens in den direkten Dialog mit dem Verursacher eintreten.

Ebenfalls neu aufgenommen wurde die Regelung zum Standort außerhalb des Baugrundstücks. Damit wird der Bauherrschaft ermöglicht, erforderliche Stellplätze auch in einer Entfernung bis zu 300 m herzustellen, wenn dies über Baulasteintragung gesichert wird.

Neu in die Satzung wurde die Verpflichtung aufgenommen, bei großen Parkieranlagen auch die Infrastruktur für Ladestationen vorzusehen. Die rechtliche Formulierung entspricht einer Empfehlung einer Arbeitsgruppe zu den Länderbauordnungen. Eine ähnliche Verpflichtung gibt es bereits in der Hessischen Garagenverordnung.

Die übrigen Änderungen im Text sind vorwiegend redaktioneller Art. Die Änderungen können in der beiliegenden Synopse im Einzelnen nachverfolgt werden.

In der Anlage 2 der Stellplatz- und Ablösesatzung wird wie bisher der Bedarf an Stellplätze für die verschiedensten Nutzungen dargelegt. In Aufbau und Reihenfolge wird keine Änderung vorgenommen.

Die Zahl der Stellplätze wird in der laufenden Nummern 1.2 „*Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen*“ jedoch herabgesetzt. Während bisher 1,5 Stellplätze pro Wohnung (> 80 m²) und 1,0 Stellplätze pro Wohnung (<80 m²) gefordert wurden, sollen nun 1,2 bzw. 0,8 je Wohnung verbindlich werden. Mit dieser Erleichterung soll der Situation am Wohnungsmarkt Rechnung getragen werden. Sowohl in Viernheim als auch in der Region Rhein-Neckar wird für die Zukunft ein zunehmender Bedarf an Wohnungen erwartet. Bei der Schaffung zusätzlicher Wohnungen ist die Bereitstellung von Stellplätzen nicht nur eine räumliche Frage, sondern auch eine erhebliche finanzielle Belastung. Eine Verringerung der Stellplatzzahl pro Wohnung erscheint vor dem Hintergrund der weiter wachsenden Wohnflächenzahl pro Person und der noch immer kleiner werdenden Haushaltsgröße vertretbar.

Neu aufgenommen wurde die laufende Nummer 1.9 „*Geförderte Wohnungen für berechtigten Personenkreis*.“ Hier werden 1,0 Stellplätze pro Wohnung gefordert (bzw. 0,5 je Wohnung bis einschl. 80 m²). Eine Differenzierung der Stellplatzanzahl zwischen normalen Wohnungen und Sozialwohnungen ist sinnvoll, da die Bewohner von Sozialwohnungen im statistischen Mittel weniger Fahrzeuge als im Durchschnitt der Bevölkerung besitzen („*Überprüfung der Auswirkung der Einstellplatzsatzung der Stadt Darmstadt auf die geförderten Mietwohnungen der bauverein AG*“ - *Institut für Wohnen und Umwelt, Darmstadt Mai 2007*).

Auch wenn der soziale Wohnungsbau in Viernheim in den vergangenen Jahren faktisch zum Erliegen gekommen ist, wird für die Zukunft wieder eine Bedeutung erwartet. Die Förderung des Wohnungsbaus durch das Land ist jedoch an die Mitförderung durch die Kommune geknüpft. Sozialer Wohnungsbau ist in der Regel Geschosswohnungsbau. Weil dort in der heute üblichen Dichte für die Stellplätze der Bau von Tiefgaragen erforderlich ist, hat die Stellplatzzahl pro Wohnung einen höheren Einfluss auf die Erstellungskosten als andere Stellschrauben zur Kostensenkung. Personen, welche durch den Kreis Wohngeld erhalten, bekommen den dazu gehörigen Stellplatz nicht gefördert. Bei einer freien Vermietung der Stellplätze (unabhängig von der Wohnung) würden daher viele Haushalte

auf die Anmietung eines Stellplatzes verzichten. Bei einer Koppelung von Stellplatz und Wohnung durch den Mietvertrag der geförderten Wohnung kommt es zu einem Leerstand der Stellplätze bei den Haushalten ohne Auto. Angesichts der hohen Kosten von Tiefgaragen (20.000 – 25.000,-€ pro Stellplatz bei einfachen Verhältnissen) bedeutet jeder Leerstand eines TG-Stellplatzes eine Fehlinvestition öffentlicher Mittel.

Das Instrument einer Stellplatzsatzung der Gemeinde erfährt in den vergangenen Jahren eine geänderte Bedeutung. Die heutigen Städte sind weitgehend bebaut, d.h. über eine Änderung der Stellplatzsatzung ergibt sich für bebaute Bereiche nur eine geringe langfristige Änderung des Parkangebots. Dort, wo in vorhandenen Vierteln schon erheblicher Parkdruck herrscht, kann die öffentliche Ordnung (Verhinderung wilden Parkens, Parken auf Geh- und Radwegen, Parken auf Grünstreifen, Behinderungen des fließenden Verkehrs, Behinderung von Rettungsfahrzeugen) nur durch klare Regelungen, Verkehrskontrollen und Absperrungen durch Poller aufrechterhalten werden. In vielen großen Städten wurden deshalb für verdichtete Bereiche die Stellplatzsatzungen entweder abgeschafft oder mit umgekehrtem Vorzeichen als Stellplatzeinschränkungssatzung beschlossen. Der Mobilitätssektor steht mehr als andere Bereiche der Stadtplanung vor gewaltigen Änderungen und Herausforderungen. Die absehbare Abschaffung des Verbrennungsmotors, die Einführung selbstfahrender Fahrzeuge und ein geändertes Mobilitätsverhalten werden zu neuen Problemen und neuen Lösungen führen. Vermutlich wird das Instrument der Stellplatzsatzung eine geringe Bedeutung haben.