



öffentlich

Betreff:
Änderung der Stellplatzsatzung

Einreicher: Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD	Erstellungsdatum	09.10.2019
	Eingang 502:	

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
06.11.2019	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Stellplatzsatzung dahingehend ändern zu lassen, dass für Wohngebäude keine Mindestanzahl von KFZ-Stellplätzen vorgeschrieben wird. Nach dem Vorbild der Hamburger Bauordnung (HbauO) ist in §3 hinter (1) folgender Abschnitt (1a) einzufügen: „Die Verpflichtung zur Herstellung oder zum Nachweis von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge gilt abweichend von Absatz 1 nicht für Wohnungen oder Wohnheime. Bei Wohnungen oder Wohnheimen entscheiden die Bauherrinnen und Bauherren in eigener Verantwortung über die Herstellung von Stellplätzen in angemessenem Umfang, wobei sie neben dem Stellplatzbedarf der Bewohnerinnen und Bewohner, den örtlichen Verkehrsverhältnissen, der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr insbesondere die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen sollen.“ Die Richtzahlen für Fahrradstellplätze in Anlage 2, Spalte 4 sind wie folgt anzupassen: Unter Punkt 1 (Wohngebäude) ist 1 Fahrradstellplatz pro Wohnung mit bis zu 50 m² Wohnfläche bereitzustellen; für jede Wohnung zwischen 50 und 100 m² sind 2 Stellplätze, und für jede Wohnung mit mehr als 100 m² sind 3 Stellplätze einzurichten. Weiterhin ist in Spalte 4 die Zahl 15 unter der lfd. Nr. 1.2 und die Zahl 1 unter der lfd. Nr. 1.3 einzutragen.

Janny Armbruster
Fraktionsvorsitzende/r

Gert Zöllner

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgebblätter beifügen

Begründung:

Die Vorgabe einer Mindestanzahl von KFZ-Stellplätzen stellt eine unnötige und mittlerweile unzeitgemäße Regulierung für Bauherrinnen und Bauherren dar. Eine Deregulierung führt zu einer Flexibilisierung von Bauvorhaben, senkt Baukosten, und vereinfacht Genehmigungsverfahren. Im Gegensatz zu KFZ-Stellplätzen sind Fahrradstellplätze platzsparend, preisgünstig und nicht mit Flächenversiegelung verbunden. Dem zunehmenden Bedarf an Fahrradstellplätzen soll daher durch eine moderate Anpassung und Differenzierung der Richtzahlen Rechnung getragen werden.

In wachsenden Städten werden Flächen immer knapper und wertvoller. Gleichzeitig wird Mobilität dort zunehmend durch den ÖPNV und das Fahrrad abgedeckt, während das eigene Kraftfahrzeug mit seinem hohen Platzbedarf im fließenden und ruhenden Verkehr an Bedeutung verliert. In der Folge sind an vielen Orten ungenutzte Stellplätze zu beobachten, die nur deshalb existieren, weil sie von der Stellplatzsatzung vorgeschrieben wurden. Neben der Verschwendung knapper Flächen werden somit auch Baukosten unnötig in die Höhe getrieben. Dieser Missstand wurde in der Freien und Hansestadt Hamburg bereits vor Jahren erkannt und führte 2014 zur Aufhebung der KFZ-Stellplatzpflicht für Wohnungen und Wohnheime. Statt starrer Vorgaben können dort Stellplätze gebaut werden, wo sie gebraucht werden, während z.B. an Orten mit guter ÖPNV-Anbindung ganz darauf verzichtet werden kann. Der Evaluierungsbericht von 2016 stellt dazu fest: „Die erfolgte Deregulierung unterstützt flexible, differenzierte und vorhabenbezogene Lösungen der Stellplatzfrage, die starre gesetzliche Regelungen nicht abbilden können. Der Verzicht auf starre Quoten ermöglicht den Bauherren flexible, vorhabenspezifische und ortsindividuelle Stellplatzlösungen und ermöglicht das flexible Reagieren auf sich verändernde Mobilitätsbedarfe“. Weiter heißt es in der Auswertung: „Gleichzeitig belegt die Evaluation, dass Bauherrinnen und Bauherren ihre Eigenverantwortung wahrnehmen und bedarfsgerecht Stellplätze realisieren. Klares Indiz dafür ist, dass sich die realisierten Stellplatzzahlen nach den Erhebungen der Wohnungswirtschaft gegenüber der ursprünglichen Regelung, seit dem Wegfall der gesetzlichen Vorgabe, in der Summe nicht verändert haben. Die gewünschten Ziele der Aufhebung der Stellplatzpflicht hinsichtlich der Entlastung des Baugenehmigungsverfahrens und der Baukostensenkung sind erfüllt worden“.

Die derzeitige Potsdamer Stellplatzsatzung geht davon aus, dass das private Kraftfahrzeug vorrangiges Fortbewegungsmittel ist und bietet in §3(4) lediglich geringe Abweichungsmöglichkeiten von den starren Richtzahlen der Stellplätze für Lagen mit guter ÖPNV-Versorgung. Allerdings ist im Mobilitätsverhalten der Potsdamer Bürgerinnen und Bürger eine deutliche Hinwendung zum Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad) und insbesondere zu komplexen und vernetzten Mobilitätskonzepten unter Einbeziehung mehrerer Verkehrsmittel (Park & Ride, Bike & Ride,

Carsharing etc.) zu verzeichnen. Diese Entwicklung wird durch den Beschluss und die Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr (StEK Verkehr) im Umweltszenario für die Zukunft weiter gefördert und sollte daher mit einer Flexibilisierung des Baus von Stellplätzen begleitet werden.

Der vollständige Evaluierungsbericht zur Aufhebung der Kfz-Stellplatzpflicht im Wohnungsbau der Freien und Hansestadt Hamburg kann unter:

http://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/60582/evaluierungsbericht_zur_aufhebung_der_kfz_stellplatzpflicht_im_wohnungsbau_sowie_stellungnahme_des_senats_zu_dem_ersuchen_der_buergerschaft_vom_2_dezember_2014

abgerufen werden.