

Protokoll

Überarbeitung der Stellplatzsatzung der Stadt Erlangen Workshop

Ort: Amt für Stadtplanung und Mobilität Erlangen
Datum: 25.10.2022
Uhrzeit: 17:30 – 19:30 Uhr
Anwesende: siehe nachfolgende Tabelle

Name	Institution
Christine Heinrich	Bündnis 90 / Die Grünen
Marcus Bazant	Bündnis 90 / Die Grünen
Lars Kittel	FDP
Dr. Andreas Richter	SPD
Harald Bußmann	CarSharing Erlangen e. V.
Theresa Bleiziffer	Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
Paulus Guter	Studierendenvertretung –Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
Andreas Brock	VCD Erlangen
Gabriele Engel	Siemens AG
Markus Müller	Siemens AG
Shila Nemeth-Heim	Gleichstellungsstelle, Inklusionsbeauftragte
Esther Schuck	Bündnis Verkehr - BI Schwabachtal
Josef Weber	Referent für Planen und Bauen
Dr. Christian Korda	Amt für Stadtplanung und Mobilität
Julia Baumgärtner	Amt für Stadtplanung und Mobilität
Lukas Bernet	Amt für Stadtplanung und Mobilität
Harald Einwag	Amt für Stadtplanung und Mobilität
Björn Weigand	Amt für Stadtplanung und Mobilität

TOP 1 Begrüßung und Vorstellungsrunde

- Zu Beginn der Veranstaltung begrüßt Herr Weber die Teilnehmende und gibt einen kurzen Ausblick auf den heutigen Abend. Daraufhin stellen sich die Teilnehmenden der Reihe nach vor. Abschließend übergibt Herr Weber das Wort an Frau Dr. Kirschner von der Planersocietät.

TOP 2 Einordnung und Einführung

- Ursächlich für die Überarbeitung der 2016 in Kraft getretenen Stellplatzsatzung ist der Beschluss des Erlanger Stadtrates zum VEP aus dem Jahr 2021. Die Änderung der Stellplatzsatzung erfolgt in erster Linie aus verkehrslenkenden Gründen (u. a. Klimaschutz),. Aufgabe ist es, zu prüfen, welche Bestandteile der derzeitigen Satzung entfallen können,

hinzugefügt oder angepasst werden müssen. Der heutige Workshop dient der Information sowie der Diskussion ausgewählter Maßnahmen. Diese Maßnahmen wurden bereits juristisch geprüft, sind also aus rechtlicher Sicht umsetzbar.

- Nachfolgend spezifiziert Frau Dr. Kirschner die Zielsetzung bzw. den Wandel der Zielsetzung zwischen alter und überarbeiteter Stellplatzsatzung. So war bisher das ausschließliche Ziel die Herstellung von Parkmöglichkeiten außerhalb des öffentlichen Raumes. Hinzu kommen nun Aspekte des Flächenverbrauchs und der Stärkung des Umweltverbundes.
- Danach wird § 81, Abs. 1 Satz 4 der BayBO vorgestellt. Dieser erlaubt es Gemeinden, durch eine Satzung örtliche Bauvorschriften zu erlassen. Zudem werden Attribute genannt, welche im Rahmen von Stellplatzsatzungen geregelt werden können. Jedoch beschränkt sich die Wirkung der Stellplatzsatzung auf den Neubau sowie Umbau im privaten Raum.
- Abschließend erläutert Frau Dr. Kirschner den Aufbau von Stellplatzsatzungen (Satzungstext, Richtzahlentabelle, Ablösesatzung) und geht auf Schwerpunkte der aktuell gültigen Erlanger Stellplatzsatzung ein. Dieses sind laut Gutachterbüro die Begründung in §4, die Hinweise zur Qualität der Fahrradabstellanlagen in §4 und die bereits aufgenommenen Vorgaben zur Anzahl von Fahrradabstellplätzen in der Richtzahlentabelle.
- Zum ersten Teil des Inputs gibt es seitens der Teilnehmenden keine Rückfragen.

TOP 3 Anpassungsmöglichkeiten

- Zu Beginn des zweiten Teils wird eine Auswahl möglicher Stellschrauben für die Überarbeitung der Stellplatzsatzung und der juristischen Einschätzung vorgestellt.

Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf Null

Liegt keine kommunale Stellplatzsatzung vor, so ist der Stellplatzschlüssel der Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) heranzuziehen. Im Rahmen von Stellplatzsatzungen kann der Stellplatzschlüssel sowohl erhöht als auch verringert werden. Hierbei gilt es zu beachten, dass lediglich das Minimum der herzustellenden Stellplätze definiert werden kann und eine Obergrenze nicht zulässig ist. Die juristische Einschätzung kam zudem zum Ergebnis, dass eine Nullsetzung einer sachgerechten Abwägung unterliegen muss. Das Gutachterbüro schlägt vor, die Nullsetzung bei Studierendenwohnheimen und beim Ausbau von Dachgeschossen zu Wohnungen umzusetzen.

Flexible Regelung der Stellplatzpflicht nach Anbindung

Im Rahmen des juristischen Gutachtens wurde eine Minderung der herzustellenden Stellplätze auf Basis der Anbindung in Abhängigkeit des lokalen Carsharing-, Radverkehrs- oder ÖPNV-Angebotes geprüft. Hierzu wird im Gutachten auf die Vollzugshinweise zur BayBO 2021 verwiesen. So ist der Begriff der örtlichen Verkehrsinfrastruktur denkbar weit zu fassen und umfasst daher das Carsharing-, Radverkehrs- und ÖPNV-Angebot. Für die Anbindung an die Radinfrastruktur gibt es deutschlandweit derzeit noch keinen Präzedenzfall. Laut Vorschlag des Gutachterbüros sollte die neue Satzung eine prozentuale Minderung für

nachzuweisende Stellplätze enthalten, sofern das Bauvorhaben fußläufig von den genannten Angeboten entfernt ist. Dazu soll es in der Satzung eine Tabelle mit den Prozentangaben und der genauen Definition geben.

Flexible Regelung der Stellplatzpflicht mittels Mobilitätskonzept

Auch dieser Baustein ist gemäß der juristischen Einschätzung rechtlich haltbar. Aufgrund der Individualität von Mobilitätskonzepten ist es jedoch schwer, eine pauschale Reduzierung der Stellplatzanforderungen für jede Art von Mobilitätskonzepten festzulegen. Folglich wird von juristischer Seite empfohlen, einen Hinweis auf die Möglichkeit der Abweichung in die Stellplatzsatzung aufzunehmen. Konkrete Beispiele könnten in einer Anlage ergänzt werden. Das Gutachterbüro empfiehlt, den Hinweis auf Mobilitätskonzepte aufzunehmen sowie eine Handreichung für die Verwaltung und Bauherr*innen als Anlage hinzuzufügen.

Mindestverpflichtung zur Einrichtung von Ladeinfrastruktur

Ziel der Nationalen Leitstelle für Ladeinfrastruktur ist es, dass 60 – 85 % der Ladevorgänge bis 2030 im privaten Raum stattfinden. Um dazu erforderliche Ladeinfrastruktur zu schaffen, gibt es das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG), welches Vorgaben zum Schaffen von Leitungs- und Ladeinfrastruktur im Neubau sowie bei größeren Renovierungen und von großen Parkflächen im Bestand regelt. Das GEIG findet bspw. im Wohnungsneubau bei Vorhaben mit weniger als sechs herzustellenden Stellplätzen keine Anwendung. Bei gewerblichen Neubauten wird ab sieben herzustellenden Stellplätzen, unabhängig der Größe, mindestens ein Ladepunkt gefordert. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob Erlangen über die Vorgaben des Bundesgesetzes hinaus weiterführende Vorgaben in die Stellplatzsatzung aufnimmt. Gemäß der juristischen Einschätzung ist dies möglich.

Qualität der herzustellenden Fahrradabstellanlagen

Unter Berücksichtigung von Artikel 81 BayBO können ausdrücklich die Größe und Beschaffenheit von Fahrradabstellanlagen in die Satzung integriert werden. Im Rahmen der sachlichen Begründung und der Abwägungsgerechtigkeit kann auch die erforderliche Qualität definiert werden. Das Gutachterbüro empfiehlt hier, die Angaben in §4 noch weiter zu ergänzen.

TOP 4 Arbeit in Kleingruppen

Im Rahmen der Arbeit in Kleingruppen sollen die Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf Null bei Studierendenheimen und beim Dachgeschossausbau, die flexible Regelung der Stellplatzpflicht mittels Mobilitätskonzept sowie die Mindestverpflichtung zur Einrichtung von Ladeinfrastruktur thematisiert werden.

Die Ergebnisse werden stichpunktartig aufgeführt.

Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf Null

- Hinsichtlich der realen Pkw-Nutzung der Erlanger Studierenden soll beim Studierendenwerk

angefragt werden.

- Ist eine Umsetzbarkeit bei privaten Wohnungen, die auch an Studierende vermietet werden, möglich?
- Grundlage der Nullsetzung könnte eine gute ÖPNV-Anbindung sein.
- Autos der Studierenden könnten unter der Woche auf dem Großparkplatz abgestellt werden.
- Das 49€- Ticket könnte ein Anschlag für Studierende sein, autofrei zu leben.
- Eingesparte Flächen könnten für weitere Studierendenwohnungen genutzt werden.
- Die Umsetzung erfordert eine konsequente Parkraumbewirtschaftung im näheren Umfeld.
- Ggf. kann die Nullsetzung zu einer zu starken Verdichtung führen.
- Einnahmen der Verwaltung durch die Ablöse fallen bei der Nullsetzung weg.
- Kann bei Umbauten im Gewerbe ebenfalls eine Nullsetzung erfolgen?
- Vorschlag: Mit einer Zonierung arbeiten und die gesamte Innenstadt auf Null setzen.
- Behindertenstellplätze sind unabhängig von der Satzung herzustellen.

Bezüglich der Nullsetzung für Studierendenwohnheime zeigt sich ein zweigeteiltes Bild. Einige Teilnehmende befürworten die Nullsetzung, da hierdurch Flächen eingespart werden können. Es wurde darüber gesprochen, dass Studierende heutzutage weniger eigene Pkw besitzen und dass diejenigen, die welche haben, diese etwas weiter außerhalb auf Großparkplätzen parken könnten. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Nullsetzung erst gut funktionieren wird, wenn im öffentlichen Straßenraum bewirtschaftet wird. Kritische Stimmen merkten an, dass durch die Nullsetzung der Stadt die Einnahmen aus der Ablöse fehlen würden, die derzeit zur Mitfinanzierung des ÖPNV genutzt werden.

Stellplatzablöse beim Dachgeschossausbau

- Die Umsetzung führt zu einer Flächeneinsparung.
- Leerstand von Garagenplätzen → Im Moment gibt es besteht keine Verpflichtung, Stellplätze mit Anmietung einer Wohnung auch anzumieten.
- Es muss geklärt werden, welcher Zeitraum zwischen Bau und Ausbau liegen muss, sodass der Dachgeschossausbau nicht kurzfristig nach Fertigstellung des Gebäudes erfolgen kann.
- Der Umzug als Zeitpunkt für Verhaltensänderung muss genutzt werden.
- Es muss klar definiert werden, was unter Dachgeschossausbau zu verstehen ist.

Bei der Nullsetzung des Dachgeschossausbaus für Wohnnutzung waren sich fast alle Teilnehmenden einig, dass dies ein gute Instrument darstelle, um Flächen einzusparen und gleichzeitig den Wohnungsbau zu fördern. Hierbei wurde betont, dass es essentiell sei, den Dachgeschossausbau

ordentlich zu definieren, sodass es nicht zu einem Aufsatz kommt, sondern die Außenhülle des Daches intakt bleiben muss.

Flexible Regelung der Stellplatzpflicht mittels Mobilitätskonzept

- Die möglichen Minderungsfaktoren könnten gleichgewichtet werden und bei Bedarf auf Basis einer Evaluierung angepasst werden.
- Eine Erfolgskontrolle ist in der Praxis nicht umsetzbar, jedoch soll die Einhaltung der Mobilitätskonzepte geprüft werden.
- Wie sieht der Prozess bei einer Einbindung von ÖPNV-Tickets in ein Mobilitätskonzept aus?
- Hinsichtlich der Umsetzbarkeit von Mobilitätskonzepten sollte das Umfeld einbezogen werden (z. B. Wie viele Parkstände gibt es im öffentlichen Raum?)
- Ist eine maximale Minderung anzusetzen? Wie hoch kann diese angesetzt werden?
- Minderungsmöglichkeiten sollten der Stellplatzsatzung als Anlage beigefügt werden.
- Die Schwierigkeit besteht darin, die Anlage kompakt und dennoch flexibel zu halten. Ein Ansatzpunkt könnte die Checkliste der Münchener Stellplatzsatzung sein.
- ÖPNV-Tickets sind auch bei Wohngebäuden denkbar.
- Parkraumbewirtschaftung / Mobilitätspauschalen können im gewerblichen Kontext einbezogen werden. Zudem können Dienstwagen durch Carsharing ersetzt werden. Auch Carpooling könnte sich mindernd auswirken.
- Hinsichtlich des Carsharings ist die Nutzungsdauer möglichst hoch anzusetzen.
- Wenn die Anzahl der Stellplätze unter 1,0 sinkt, ist zu klären, wem welcher Stellplatz zugewiesen wird.

In beiden Gruppen bestand ein Konsens hinsichtlich der Integration von Mobilitätskonzepten als Minderungsfaktor der herzustellenden Stellplätze. Die vorgestellten Bausteine wurden von den Teilnehmenden als positiv bewertet. Eine Checkliste soll sowohl transparent als auch verständlich und umfassend sein. Das Beispiel der Stadt München kann hier als Orientierung dienen, jedoch soll eine Unterscheidung zwischen Wohnen und Gewerbe erfolgen. Ebenso sollen diese nicht ausschließlich im Wohnen bzw. im Gewerbe Anwendungen finden. Als zusätzliche Beispiele wurden die Themen Carpooling und die Bewirtschaftung gewerblicher Parkflächen bzw. Mobilitätspauschalen genannt. Mobilitätskonzepte sollen zudem auf ihre Umsetzung geprüft werden.

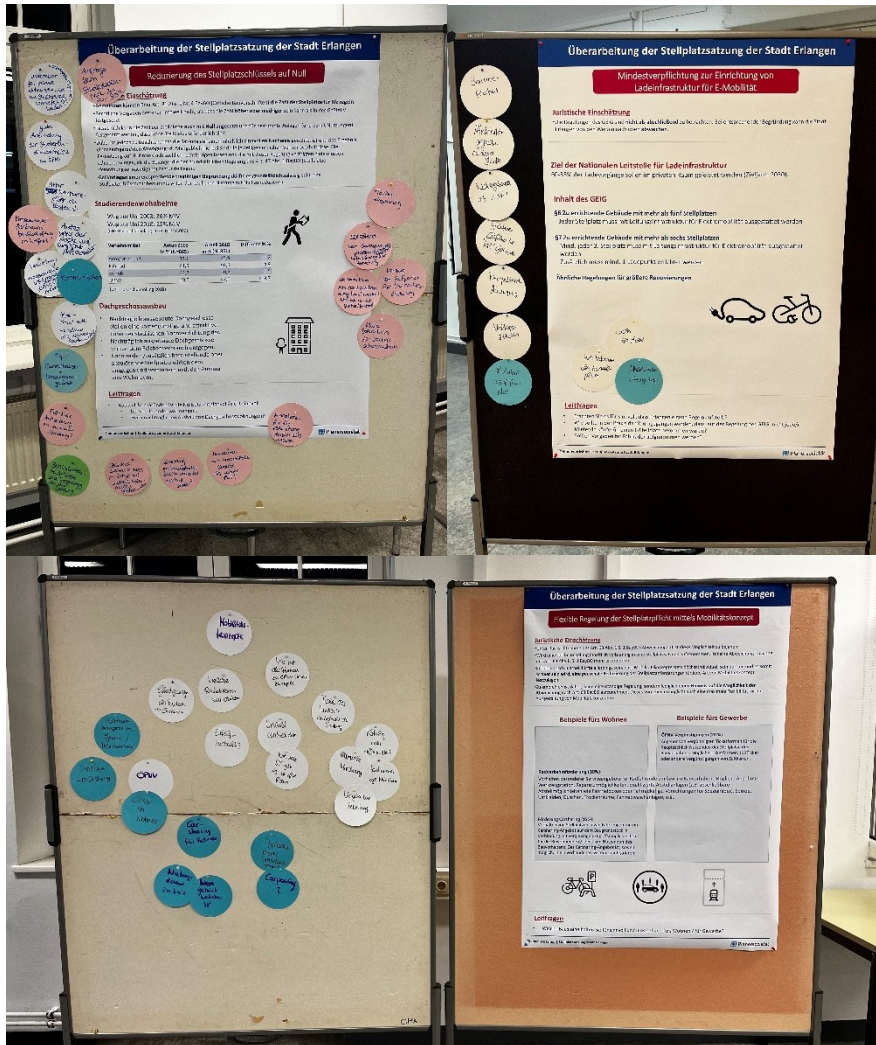
Mindestverpflichtung zur Einrichtung von Ladeinfrastruktur

- Bei der E-Ladeinfrastruktur ist das Thema Barrierefreiheit zu berücksichtigen.
- Zu hohe Vorgaben können die Attraktivität gegenüber anderen Städten mindern.
- Wohngebäude sollten ab einem herzustellenden Stellplatz zur Herstellung von Leitungsinfrastruktur verpflichtet werden.

- Bei kleineren Gebäuden ist die nachträgliche Herstellung von Leitungsinfrastruktur kein Kostenfaktor.
- Die Netzkapazitäten sind für die Umsetzung nicht ausreichend.
- Im gewerblichen Kontext sollte hinsichtlich der Ladepunkte ein prozentualer Wert angesetzt werden.
- Ladeinfrastruktur für Fahrräder stellt eine Attraktivitätssteigerung dar.
- Fahrräder werden in der Wohnung geladen.
- Wer bekommt den Fahrradstellplatz mit Ladeinfrastruktur?

Eine Verschärfung der Angaben des GEIG wurden im Teilnehmerfeld kontrovers diskutiert. Dafür spricht in erster Linie die Förderung des Ladeinfrastrukturausbaus auch bei kleineren Wohnbauprojekten sowie bei größeren Bauvorhaben von gewerblicher Seite. Größtes Gegenargument sind möglicherweise unzureichende Netzkapazitäten. Auch die Integration von Ladeinfrastruktur für den Radverkehr wird gegensätzlich diskutiert. Einig ist man sich, dass bei einer möglichen Integration festgelegt werden muss, ob Ladepunkte personenbezogen oder frei verfügbar sind.

Abbildung 1: Ergebnisse der Gruppenarbeit



TOP 5 Ausblick

Im Nachgang zum Workshop werden die Ergebnisse des Workshops aufbereitet und geprüft, inwiefern die Satzung bezüglich dieser diskutierten Punkte angepasst wird. Schließlich werden der Satzungstext sowie die Richtzahlentabelle ausgearbeitet. Abschließend erfolgt eine juristische Prüfung durch die Stadt Erlangen sowie der politische Beschluss.

Karlsruhe/München, 15. November 2022

gez. Planersocietät