

## Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung

Vorlagennummer: **STV/2074/2024**  
 Öffentlichkeitsstatus: öffentlich  
 Datum: 10.05.2024

Amt: Büro der Stadtverordnetenversammlung  
 Aktenzeichen/Telefon: - Al -/1032  
 Verfasser/-in: Finn Becker, Fraktion Gigg+Volt

Beratungsfolge	Termin	Zuständigkeit
Magistrat		Zur Kenntnisnahme
Ausschuss für Klima-, Umwelt- und Naturschutz, Stadtentwicklung, Energie und Verkehr		Beratung
Stadtverordnetenversammlung		Entscheidung

### Betreff:

**4. Satzung zur Änderung der „Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung)„  
 - Antrag der Fraktion Gigg+Volt vom 09.05.2024 -**

### Antrag:

„1. Der in der Anlage 1 beigefügte Entwurf einer 4. Satzung zur Änderung der ‚Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung)‘ wird beschlossen.

2. Der Magistrat wird beauftragt, die Änderung der Satzung öffentlich bekannt zu machen.“

### Begründung:

Der historische Ursprung der Stellplatzsatzung, die Reichsgaragenverordnung von 1939, diene ausdrücklich der Förderung des Kraftfahrzeugverkehrs. In Folge des zunehmenden Kfz-Verkehrs und seiner negativen Auswirkungen haben sich seit den 1980er Jahren weitere Instrumente zu der Stellplatzbaupflicht gesellt. Hintergrund war die zunehmende Erkenntnis, dass das Vorhandensein von Stellplätzen den Kfz-Verkehr überhaupt erst anzieht und auf diese Weise weitreichende städtebauliche und verkehrliche Folgen hat. (Leitfaden Musterstellplatzsatzung NRW, 2023, S. 8)

Heutzutage, in Zeiten von sich wandelnden Innenstädten, angespannten Wohnungsmärkten und der ganz klaren Notwendigkeit, die Mobilität klimagerecht

auszurichten, bedarf es vielmehr einer intelligenten und flexiblen „Mobilitätsmanagement-Satzung“ als einer Satzung zur zusätzlichen Förderung des Kfz-Verkehrs.

Ausgerichtet am Ziel 2035Null muss der Anteil des Autos an der Verkehrsleistung zur Erreichung der Klimaneutralität im Verkehrsbereich von 81 % auf 18 % sinken (Bericht „Klimaneutrales Gießen 2035“, 2020, S. 43). Um dies realistisch erreichen zu können, ist eine Kombination starker Angebotsplanungen als auch Push-Maßnahmen notwendig (VEP, Zielkonzept und Szenarien, 2021, S. 18). Der Stellplatzsatzung kommen hierbei zweierlei Funktionen zu. Sie muss sich für einen, aufgrund anderer ergriffener Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, sinkenden Bedarf an Stellplätzen im privaten Raum gegenüber öffnen. Zum anderen kann die Stellplatzsatzung aber auch selbst Impulsgeber für die anzustrebende Verlagerung des Modal Split-Anteils sein. Denn die Herstellungspflicht von Stellplätzen führt strukturell zu einer Förderung des motorisierten Individualverkehrs (Musterstellplatzsatzung NRW, 3. Auflage 2023, S. 14), somit wäre bei einer Abnahme der Stellplatzzahl auch eine Abnahme des KFZ-Verkehrs zu erwarten. Andererseits lässt sich aber auch insbesondere der Radverkehr durch qualitativ hochwertige Abstellanlagen in ausreichender Zahl fördern. Zudem kann eine moderne Stellplatzsatzung verstärkt Anreize an Private bieten, sich aktiv mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagements auseinander zu setzen.

Eine verminderte Stellplatzzahl kann dabei helfen, Baukosten zu senken und so insbesondere auch dem städtebaulichen Ziel der Förderung bezahlbaren Wohnraums zugutekommen: So lägen die Kosten je Stellplatz in Abhängigkeit der konkreten baulich-konstruktiven Ausgestaltung einschließlich anteiliger Zuwegung nach Angaben aus 2021 ohne Grundstückskosten für ebenerdige, offene Stellplätze bei 3.500 €, für Parkhochbauten bei 7.000 € bis 25.000 € und für Tiefgaragen bei 25.000 € bis 70.000 €; die Kosten würden dann regelmäßig auf alle Mietenden und Nutzenden umgelegt (Musterstellplatzsatzung NRW, 3. Auflage 2023, S. 13). Über die Kosten von Tiefgaragen schrieb schon 2015 eine von der Bundesregierung eingesetzte Kommission zur Senkung von Baukosten, dass bei einem typischen Mehrfamilienhaus diese knapp zehn Prozent der Gesamtbaukosten ausmachen (SZ, Parkplatzbau bei Neubauten „Tiefgaragen sind des Teufels“, 31.01.2024).

Auch können Flächen, die bislang an Stellplätze gebunden sind, durch eine Minderung der Stellplatzpflicht für eine weitere städtebauliche Entwicklung oder Entsiegelung und Begrünung zurückgewonnen werden. Jeder Stellplatz beansprucht einschließlich der Zuwegung eine Fläche von 20 m<sup>2</sup> bis 30 m<sup>2</sup>, was sowohl den Anforderungen an eine nachhaltige Flächennutzung als auch der städtebaulich begründeten Forderung nach Verdichtung von Siedlungsflächen entgegensteht (Musterstellplatzsatzung NRW, 3. Auflage 2023, S. 13). Eine Berechnung der taz zum Flächenrückgewinn durch die Verkehrswende am Beispiel von Hamburg prognostiziert, dass die Stadt Hamburg durch den Rückgang des Kfz-Verkehrs um „nur“ 13 % eine Fläche von 2.042.000 m<sup>2</sup>, die bislang an Stellplätze gebunden war, zurückerhalten wird (taz, „Was Städte durch weniger Autos gewinnen: So viel Platz“, 26.01.2024). Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Fläche Hamburgs fast 10-mal so groß ist wie die Gießens, wird doch

deutlich, dass in der Umnutzung von Stellplätzen ein beachtenswertes Potenzial schlummert.

Viele Städte und Gemeinden, so auch zum Beispiel Marburg, Frankfurt und Freiburg, haben in ihren Stellplatzsatzungen bereits ein breites Spektrum an Instrumenten aufgenommen, um den genannten Anforderungen gerecht zu werden. In Kassel wurde sich unterdessen jüngst dazu entschieden, die Stellplatzsatzung aufzuheben, sodass eine Stellplatzpflicht nur noch im Umfang des § 52 Abs. 1 HBO besteht.

In der aktuellen Entwurfsfassung des Endberichts des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Gießen wird zudem unter „F5“ die „Entwicklung einer überarbeiteten, modernen, zukunftsorientierten Stellplatzsatzung“ angeregt, „die Optionen ermöglicht, je nach stadträumlicher Lage des Vorhabens und dessen Anbindung an den Umweltverbund, unter bestimmten Voraussetzungen (bspw. Nähe zu Haltestellen/Mobilstationen, Sharing-Angeboten, Erarbeitung eigener Mobilitätskonzepte, etc.) auf einen Großteil oder vollständig auf die Neuanlage von Pkw-Stellplätzen zu verzichten und die Herstellung, Anzahl sowie die Qualität von Fahrrad-Abstellplätzen miteinschließt (vgl. Maßnahme B5.4 [tatsächlich B5.2]). Ebenso besteht Optimierungsbedarf hinsichtlich der Gestaltung von Stellplätzen vor dem Hintergrund der klimaangepassten Straßenraumgestaltung (Begrünung, Oberfläche, etc.). Des Weiteren könnte bei diversen Nutzungen ein Verzicht bzw. eine starke Reduzierung bei der Erstellung von Stellplätzen geprüft werden, z. B. bei Studentenwohnheimen, Dachgeschossausbau oder geförderten Wohnraum – so, wie es verschiedene deutsche Stellplatzsatzungen bereits handhaben. Eine Überarbeitung wird als wichtiges und wirksames steuerndes Element eingeschätzt, gerade um die Mobilitätsentwicklung im Neubau von vornherein zu lenken und neuen Verkehr erst gar nicht entstehen zu lassen.“

### **Anlass und Zielsetzung**

Neben der ursprünglichen Zielsetzung, den öffentlichen Straßenraum vom ruhenden Verkehr und Parksuchverkehr zu entlasten, indem Stellplätze auf Baugrundstücken geschaffen werden müssen, sollen mit der zu beschließenden Änderungssatzung weitere Ziele hinzukommen. Insbesondere die Öffnung der Stellplatzsatzung für das Ziel der Klimaneutralität, der Anpassung an die Bedürfnisse an eine zeitgemäße Entwicklung einer sich wandelnden Innenstadt, der Förderung alternativer Mobilitätskonzepte und des Fahrrads inklusive Sonderfahrräder sowie eine Erleichterung der Anwendung der Satzung für den Wohnungsbau sollen in den Vordergrund rücken.

Hierfür hat der Gesetzgeber in dem § 52 HBO mittlerweile verschiedene Regelungsmöglichkeiten geschaffen, die fortan auch in der Gießener Stellplatzsatzung Anwendung finden sollen.

Zudem soll die aus der gewachsenen Struktur der Satzung und aus den beiden Anlagen resultierende Unübersichtlichkeit durch redaktionelle Änderungen möglichst behoben werden.

Finn Becker

Anlagen:

Anlage 1 – Änderungssatzung

Anlage 2 - Synopse