Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

☐ **Änderungsantrag**
☐ **Ergänzungsantrag**
☒ **Neue Fassung**

zur Drucksache Nr.
19/SVV/1091

☒ öffentlich

Einreicher: **Fraktion Bündnis 90/Die Grünen**

Betreff: Änderung der Stellplatzsatzung

Erstellungsdatum	11.12.2020
Eingang 922:	

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
19.01.2021	SBWL		X
16.02.2021	GSWI		X
25.02.2021	KUM		X
03.03.2021	SVV		X

~~Änderungs-/Ergänzungsvorschlag~~ **Neue Fassung**:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Stellplatzsatzung dahingehend zu ändern, dass die Möglichkeit der Reduktion von notwendigen Stellplätzen gestärkt wird. Dabei sollen Bauherren mit einem geeigneten qualifizierten Mobilitätskonzept nachweisen können, wie die Anzahl notwendiger Stellplätze auf null reduziert werden kann. Dabei sollen vornehmlich Maßnahmen zum Einsatz kommen, die vom Bauherrn finanziert werden.

Die Verwaltung soll hierzu Vorgaben machen, welche Maßnahmen in ein qualifiziertes Mobilitätskonzept eingebracht werden können und welche Qualitätsstandards dabei einzuhalten sind. Zu den Maßnahmen gehören unter anderem über die Anzahl notwendiger Fahrrad-Abstellplätze hinausgehende Fahrrad-Abstellplätze, Abstellplätze für Sonderfahrräder (Lastenräder, Dreiräder, Fahrradanhänger), ÖV-Tickets für Beschäftigte oder Mieter, Mobilitätsfonds, Carsharing-Stellplätze und -Dienste, Vermietung von Lastenrädern und anderen Transporthilfen. Die Möglichkeit der Ablöse soll bestehen bleiben.

Für alle Nutzungsarten ist ein sinnvolles Verhältnis von Kfz-Stellplätzen und Fahrrad-Abstellplätzen vorzuschreiben, das den erwarteten Modal Split berücksichtigt. Eine Reduktion notwendiger Fahrrad-Abstellplätze soll nicht möglich sein.

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

Fortsetzung umseitig:

Fortsetzung Begründung:

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 KFZStellplatzpflicht 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 Abweichungsmöglickeiten 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_deze.pdf

abgerufen werden.

_____

Unterschrift