

12. Januar 2025

Die Neufassung der Stellplatzsatzung löst die Probleme nicht.

Wir haben bereits in diversen Stellungnahmen [1,2] auf die Problematik der aktuellen Stellplatzsatzung hingewiesen. Unrealistische Stellplatzforderungen führen zu Überkapazitäten und somit zu unnötigen Baukosten, höheren Mieten, hoher Flächenversiegelung und Emissionen. Es gibt zahlreiche bürokratische Hürden, den Parkraum effizient zu nutzen oder umzunutzen.

Unter anderem diese Probleme waren der Anlass für einen Evaluationsprozess der alten Satzung, auf dem die vorliegende Neufassung der Stellplatzsatzung aufbauen soll. Allerdings droht diese die Probleme der alten Satzung in Teilen weiter zu verschärfen und steht den Zielen der Mobilitätswende, der Stadtentwicklung und dem beschlossenen Klimanotstand weiterhin entgegen. Im Folgenden erläutern wir unsere Kritikpunkte gruppiert und sortiert nach Relevanz. Anschließend rechnen wir einige Fallbeispiele. Im Fazit fassen wir die wichtigsten Punkte zusammen.

Kritikpunkte

- **Begrenzte Möglichkeit der Ablösung**

Die Zahl der herzustellenden Stellplätze wird ermittelt durch einen Tabellenwert, der entsprechend der Zone reduziert wird. Von diesen Stellplätzen können bis zu 40% durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept verringert werden, sowie 10% weitere Stellplätze (in Zone I, welche alle Gebiete innerhalb des Alleenrings umfasst) durch Geldzahlungen abgelöst werden. Es ergibt sich für Zone I die Formel (Tabellenwert*0,5*(Verringerungsfaktoren+Ablöse)), also Tabellenwert*0,5*(0,4+0,1), was insgesamt der Herstellung von mindestens 25% der tabellarischen Stellplätze entspricht.

Das heißt, dass auch in der Innenstadt, die als sehr gut mit dem ÖPNV erreichbar gilt, mit Parkhäusern erschlossen ist, und eine geringe Flächenverfügbarkeit aufweist, weiterhin neue Stellplätze geschaffen werden müssen.

Daher sollten die Möglichkeiten zur Verringerung oder zur Ablöse deutlich angehoben werden, sodass in Zone I keine neuen Stellplätze entstehen.

- **Ermittlung der notwendigen Stellplätze**

Die pauschale Reduktion der notwendigen Stellplätze um 50% in der Zone I bzw 25% in Zone II führt in einigen Fällen zu einer Reduktion der herzustellenden Stellplätze. Insbesondere ist hierzu kein gesonderter Nachweis der ÖV-Anbindung notwendig, was sicherlich eine Vereinfachung darstellt.

Die Werte aus Tabelle 1 wurden gegenüber der alten Stellplatzsatzung kaum angepasst. Die Unterscheidung nach Zone wurde aufgehoben, was zu einer höheren Ausgangszahl für Stellplätze in Zone I führt (was der o.g. Reduktion entgegen wirkt). Weiterhin bleiben die realitätsfernen Ausgangszahlen bestehen, z. B. werden für Hörsäle (jetzt) genauso viele Kfz-Stellplätze wie Fahrradabstellplätze vorgeschrieben, für Bürogebäude sind weniger Kfz-Stellplätze nötig als für Hörsäle (pro Nutzfläche). Weiterhin befindet sich der Ansatz für studentische Wohnheime im Vergleich zur Musterstellplatzsatzung NRW am oberen Ende.

Die Möglichkeiten zur Verringerung wurden gegenüber der alten Satzung beschränkt und erschwert (siehe folgende Punkte).

- **Pauschale Verringerungsmöglichkeiten** (vormals Abminderungsfaktoren)

Ohne ein Mobilitätskonzept können jetzt nur noch 20% der Stellplätze verringert werden, in der alten Satzung waren 40% möglich. Weiterhin wurden die Möglichkeiten wie folgt beschränkt:

- Mit dem Semesterticket konnten bisher 40% der Stellplätze verringert werden, **diese Möglichkeit ist nun ganz entfallen.**
- Mit dem Bau zusätzlicher Fahrradabstellplätze konnten bisher bis zu 25% der Stellplätze ersetzt werden, **diese Möglichkeit ist nun ganz entfallen.**
- Die nun bestehenden Möglichkeiten sind alle verhältnismäßig aufwendig umzusetzen, und bringen deutlich weniger Verringerung.
- Das Job-Ticket kann nur in Kombination mit einer Parkraumbewirtschaftung zur Verringerung genutzt werden. Hier muss das Parkticket mindestens 50% teurer als das Job-Ticket sein. Die Hürde erscheint recht hoch bzw. teuer. Eine Aufteilung in zwei Maßnahmen (Job-Ticket und Parkraumbewirtschaftung) erscheint uns sinnvoll, da jede Maßnahme für sich allein genommen sinnvoll ist.
- Die Verringerung durch das Schaffen der Sharing-Angebote ist nicht immer sinnvoll, wenn eine solche Möglichkeit in näherer Umgebung bereits besteht. So werden Stationen nicht nach Bedarf, sondern nach Bautätigkeit verteilt, was die Entstehung eines sinnvollen Netzes ggf. nicht abbildet.

- **Qualifizierte Mobilitätskonzepte**

Nur mit einem Mobilitätskonzept können 40% der Stellplätze verringert werden. Der Aufwand erscheint durch die Konzepterstellung durch einen externen Gutachter sowie die jährliche Berichterstattung sehr bürokratisch, insbesondere für kleinere

Vorhaben. Zudem wirken die geforderten Garantien (Bürgschaften, ggf. Herstellung der Stellplätze falls eine Maßnahme scheitert) als hohe Hürde und tragen nicht unbedingt zu einer Senkung von Kosten bei. Eine Reduzierung der notwendigen Stellplätze würde dagegen zu einer Senkung der (Bau-)Kosten führen.

- **Zoneneinteilung**

- Die Berechnung der Zoneneinteilung erscheint intransparent, das Kriterium wird in der Satzung selbst nicht genannt.
- Verlautenheide hat beispielsweise unter der Woche einen 15-Minuten-Takt und somit entsprechend der Vorlage eine gute ÖV-Anbindung, befindet sich aber in Zone III. Eventuell wurde hier mit veralteten Fahrplandaten gerechnet.
- Weiterhin erscheint der gesonderte Nachweis für Flurstücke auf Zonengrenzen pedantisch.
- Die Abgrenzung der Zone I auf den Alleenring ist nicht sinnvoll: Die Zonengrenze verläuft durch den Campus Mitte, das C.A.R.L. und das Audimax liegen in verschiedenen Zonen. Das Frankenberger Viertel ist dank der Innenstadt-nähe und des ÖPNV, insbesondere der Bahnhöfe, überdurchschnittlich gut angebunden und weißt eine sehr dichte, innenstadttypische Bebauung auf. Somit sollte es in Zone I liegen.

- **Bagatellregelungen**

Die Bagatellregelungen wurden leicht ausgeweitet, sind aber immer noch stark beschränkt: So wurden lediglich kleine Einzelhandels- und Gastronomieflächen in Zone I sowie kleinere Umbauten im geförderten Wohnungsbau mit aufgenommen. Freifinanzierter Wohnungsbau profitiert hingegen nicht, ebenso wenig Büro- und Unigebäude. Es findet hier keine Entlastung von Bürokratie in der Breite statt.

- **Menge der Fahrradabstellplätze**

Die Zahl der Fahrradabstellplätze wird entsprechend der Zonierung reduziert, sodass die Zahl der herzustellenden Fahrradabstellplätze in Zone I nun geringer ausfällt, obwohl hier mit einem besonders hohem Radverkehrsanteil zu rechnen ist.

- **Qualität der Fahrradabstellplätze**

Die Qualität der Fahrradabstellplätze wurde angehoben: So sind nun Lastenräder berücksichtigt, die Entfernung zum Gebäude wurde reduziert, und die Abstellflächen müssen ebenerdig und leicht erreichbar sein. Allerdings sind einige Maßnahmen wie das Überdachen und die Abschließbarkeit weiterhin nur als Ver-ringerungsfaktoren und nicht verpflichtend aufgenommen; das Thema Pedelec-Lademöglichkeiten fehlt vollständig. Im kommunalen Vergleich bleibt damit die Aachener Satzung im Mittelfeld.

Rechenbeispiele

Wir haben fünf Beispiele im Uni-Kontext durchgerechnet. Für die neue Satzung haben wir vier Varianten: Verringerung mit pauschalen Maßnahmen, Verringerung mit zusätzlicher Ablöse, Verringerung mit Mobilitätskonzept, und Verringerung mit Mobilitätskonzept und zusätzlicher Ablöse. Wir geben diese Werte, da nach alter Stellplatzsatzung eine Ablöse nach größtmöglicher Verringerung (diese wird in allen Fällen erreicht) nicht mehr möglich war, nach neuer Satzung aber immer 10-15% der Stellplätze durch Geldzahlung abgelöst werden können.

Für die Flächen haben wir Schätzwerte genommen, dessen Genauigkeit für den Vergleich der beiden Satzungen unerheblich ist. In allen Fällen haben wir das praktisch maximal Mögliche an Verringerungen geltend gemacht; hierbei haben wir u. a. angenommen, dass Velocity immer eingerichtet werden kann, die Jobticket-Regelung haben wir als unrealistisch gesehen.

Fall	Kfz- Stellplätze alt	Kfz- Stellplätze neu	Kfz- Stellplätze neu mit Ablöse	Kfz- Stellplätze mit Mobili- tätskonzept	Kfz- Stellplätze mit Mobili- tätskonzept und Ablöse
CARL (7000m ²)	180	244	185	158	118
Audimax (5000m ²)	85	107	94	75	63
Wohnheim Seilgraben (87 WE, jeweils <25m ²)	18	14	12	10	9
Wohnheim Walter- Eilender-Haus (Turm) (274 WE, jeweils <25m ²)	59	66	58	49	41
Bürogebäude Melaten (5000m ²)	86 (77 mit Lage- gunst)	86	70	64	48

Es ist anzumerken, dass für das Mobilitätskonzept ein erheblicher Mehraufwand besteht, der insbesondere für Hörsäle und Wohnheime nicht gerechtfertigt erscheint. Auch die pauschalen Minderungsfaktoren sind in Teilen sehr aufwändig. Insbesondere für die Hörsäle fällt auf, dass wir ohne Mobilitätskonzept nur 14,5% der Stellplätze verringern können (nach alter Satzung waren dies 40%).

Für das Wohnheim Seilgraben haben wir eine Erhebung durchgeführt (n=61). Derzeit sind hochgerechnet 4 Autos und 44 Fahrräder im Besitz der Bewohner:innen. Laut neuer Sat-

zung wären lediglich 44 Fahrradabstellplätze herzustellen, der Bedarf für Besucher:innen ist nicht gedeckt. Die Kfz-Stellplätze sind dagegen deutlich über dem Bedarf. Ähnliches ist bei den Türmen und weiteren Studierendenwohnheimen anzunehmen.

Für den Campus Melaten ist selbst mit aufwendigem Mobilitätskonzept und Ablöse die Anzahl an Stellplätzen laut Erhebungen der RWTH (wir berichteten) über dem Bedarf. Dazu kommt, dass die bisherigen Überkapazitäten bei weiteren Bauanträgen wohl nicht berücksichtigt werden, sodass weiter **sinnlos Fläche verbraucht und versiegelt wird**.

Fazit

Die Neufassung der Stellplatzsatzung entspricht nicht den Ergebnissen und Handlungsempfehlung aus der Evaluation der alten Stellplatzsatzung. Ohne ein qualifiziertes Mobilitätskonzept, müssen in aller Regel **mehr Stellplätze als mit der bisherigen Stellplatzsatzung geschaffen werden**. Die Anwendung eines qualifizierten Mobilitätskonzeptes ist mit erheblichem **bürokratischem Aufwand** verbunden; insbesondere bei kleineren Vorhaben oder Umbauten erscheint dies **nicht verhältnismäßig** und die tatsächliche Anwendung in der Praxis fraglich. Selbst mit Mobilitätskonzept und Ablöse müssen in der **Innenstadt weiter Stellplätze in erheblichem Maße gebaut** werden. Weiterhin sind die Bagatellgrenzen eng abgesteckt und **entlasten nicht in der Breite**.

Für die **Fahrradabstellplätze** werden nun einige **Qualitätsanforderungen** gestellt; allerdings gibt es auch hier **Ausbaupotential**. Allerdings fordert die Neufassung **deutlich weniger Fahrradabstellplätze in Innenstadtnähe**, was nicht sinnvoll erscheint.

Zusammenfassend werden die oben genannten Probleme nicht gelöst, sondern die Gefahr besteht, dass diese **Probleme verschärft werden**. Somit würde der vorliegende Entwurf weiterhin zu deutlichen Überkapazitäten führen, fördert den Kfz-Verkehr, und **steht den Zielen der Mobilitätswende, der städtebaulichen Entwicklung und den Klimazielen entgegen**. Über die Stellplatzsatzung hinaus muss die Landesbauordnung dahingehend angepasst werden, dass bestehende Überkapazitäten anderweitig genutzt werden können, wie in Hessen geschehen [3]; dies setzt allerdings voraus, dass die Stellplatzsatzung keine weiteren Überkapazitäten erzeugt.

Eine Bewertung des vorliegenden Entwurfes durch Betroffene und Politik wird durch fehlende Fallbeispiele und einen kurzen Beratungszeitraum erschwert. Die Stellplatzsatzung ist zentral für die Entwicklung der Stadt; es ist wenig verständlich, dass **keine Beteiligung der Akteur:innen** stattfindet.

[1] <https://uum-ac.de/files/projects/mobilitaetskonzept/2021-06-22-stellungnahme-stellplatzsatzung.pdf>

[2] <https://uum-ac.de/blog/2023/07/17/stellplatzsatzung/>

[3] § 52 (6) Hessische Bauordnung (HBO) 2018 mit Änderung vom Juni 2023: "Sie dürfen Dritten zum Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern überlassen werden, solange

sie zum Abstellen der vorhandenen Kraftfahrzeuge und Fahrräder der Personen, die die Anlage ständig benutzen oder sie besuchen, nicht benötigt werden.“