

ANLAGE 1 zur Vorlage Nr. 343/20

Anregungen/Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung des Entwurfes der Stellplatzsatzung

I. Abwägungsbeschluss

1. Anlieger des Friedrich-Ebert-Ringes XX, 48429 Rheine:
Mail vom 30. Juni 2020

Inhalt:

„In den Erläuterungen zu der neuen Stellplatzsatzung wird Frau Schauer mit Überlegungen zitiert, wonach man die Zahl der Stellplätze reduzieren könne. Mein Eindruck ist jedoch, dass die Anzahl der benötigten Stellplätze je Wohneinheit im Laufe der Jahre zunimmt:

- *Beide Ehepartner müssen/wollen mobil sein, um den jeweiligen Berufen nachgehen zu können (teilweise erst nach der Kinderbetreuungsphase)*
- *erwachsene, aber noch im Elternhaus lebende Kinder legen sich ihre erstes Auto zu*

und der bei Einzug in Haus oder Wohnung vorgeschriebene eine Stellplatz reicht nicht aus, um den Bedarf zu decken. In der Folge wird der öffentliche Raum als Parkfläche beansprucht. Daher stehe ich einer Reduzierung der erforderlichen Stellplatzzahl sehr kritisch gegenüber. Bitte lassen Sie diese gegenteiligen Aspekte in Ihre Überlegungen einfließen.“

Abwägungsvorschlag:

Der Entwurf der Stellplatzsatzung beinhaltet gegenüber der zurzeit bestehenden Zahl der nachzuweisenden Stellplätze keine generelle Reduzierung. Gegenwärtig wird grundsätzlich ein Stellplatz je Wohneinheit gefordert. Zukünftig soll sich die Zahl der Stellplätze an der Gebäudegröße orientieren. Damit wird berücksichtigt, dass für kleinere Wohnungen in der Regel ein geringerer Stellplatzbedarf besteht als bei größeren Wohnungen. Mit dem Bezug auf die Bruttogrundfläche (BGF) wird hier bedarfsgerechter gesteuert (je 100 m² BGF bei Mehrfamilienhäusern 1,2 Stellplätze). 100 m² Bruttogrundfläche entsprechen ca. 65 - 75 m² Wohnfläche. Das bedeutet, für eine 3-Zimmerwohnung muss gem. Satzungsentwurf i. d. R. mehr als ein Stellplatz nachgewiesen werden. Für Einfamilienhäuser werden in der Regel 2 Stellplätze oder mehr erforderlich. Diese Beispiele belegen, dass eine generelle Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze nicht geplant ist, vielmehr wird die Zahl der notwendigen Stellplätze gegenüber der jetzigen Genehmigungspraxis auf Grund der Inhalte der Stellplatzsatzung bedarfsgerecht gesteuert.

2. Anlieger der Oberstraße XX, 48431 Rheine:
Mail vom 1. Juli 2020

Inhalt:

„Mein Vorschlag/Einwand:

Es sind mindestens 2 Stellplätze pro Wohneinheit in verkehrs-/beruhigten Wohngebieten vorzusehen.“

Abwägungsvorschlag:

Der Entwurf der Stellplatzsatzung macht die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze an der Bruttogrundfläche von Gebäuden fest. Je nach Gebäude-/Wohnungsgröße ergibt sich somit

ein Wert, der – in Abhängigkeit von der Größe des Bauvorhabens - in der Regel über dem heute geforderten einem Stellplatz pro Wohneinheit liegt. Eine Differenzierung der nachzuweisenden Stellplätze nach Art des (Wohn-)Gebietes sieht der Satzungsentwurf nicht vor, dies wäre auch nicht zielführend, da eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen – unabhängig von öffentlichen Parkmöglichkeiten im Umfeld – zunächst auf dem Grundstück zu regeln ist. Die Satzung gibt jedoch vor, dass für Einfamilienhäuser für 150 m² Bruttogeschossfläche 1,2 Stellplätze erforderlich sind. Dies wird i.d.R. zwei oder mehr Stellplätze erfordern. Da dieser Wohnungstyp in verkehrsberuhigten Bereichen die vorherrschende Bauform darstellt, wird der Anregung dahingehend entsprochen.

3. Ingenieurbüro XXX Bevergener Straße XX, 48429 Rheine;
Mail vom 15. Juli 2020.

Inhalt:

*„Die Anregung bezieht sich auf den Entwurf der Stellplatzsatzung, insbesondere in den Richtzahlen unter *1 die Definition der Bruttogrundfläche (BGF): Die BGF ist die Summe der Grundfläche aller Grundrissebenen eines Bauwerkes mit Nutzungen nach DIN 277-2... Wenn wir bspw. Ein Mehrfamilienhaus mit einer Tiefgarage planen, in der sich Stellplätze befinden und diese Grundrissebene mit in die BGF für den Stellplatznachweis einfließt, dann weisen wir Stellplätze für die Stellplätze nach. Dieser Ansatz ist aus meiner Sicht nicht korrekt und sollte noch einmal berücksichtigt/überarbeitet werden.“*

Abwägungsvorschlag:

Der Anregung wird gefolgt; die Definition der Bruttogrundfläche in der Satzung wird wie folgt ergänzt:

*1) Die Bruttogrundfläche (BGF) ermittelt sich gemäß DIN 277-1:2016-1 "Zur BGF gehören die nutzbaren Netto-Raumflächen (NRF) und die Konstruktions-Grundflächen (KGF) aller Grundrissebenen eines Bauwerkes."

Ausnahme: Bruttogrundflächen von Tiefgaragen sowie von Zufahrten zu Tiefgaragen bleiben bei der Ermittlung der BGF unberücksichtigt.

4. Anlieger der Sacharowstraße XX, 48432 Rheine;
Mail vom 30. Juni 2020.

Inhalt:

*„Ich rege an, die folgenden Inhalte der Stellplatzmustersatzung auf die Stadt Rheine zu übertragen:
<https://www.agfs-nrw.de/fachthemen/parken-und-abstellen/stellplatz-mustersatzung>
"Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat die gemeinsam mit dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW, der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS), und mit kommunalen Experten erarbeitete Musterstellplatzsatzung NRW sowie den begleitenden Leitfaden zur Erstellung von Stellplatzsatzungen im Herbst 2019 überarbeitet und an die aktuelle Landesbauordnung NRW angepasst, um die Kommunen vor Ort bei ihrer Arbeit zu unterstützen."
Quelle: <https://www.agfs-nrw.de/fachthemen/parken-und-abstellen/stellplatz-mustersatzung>
Das überarbeitete Handbuch "Kommunale Stellplatzsatzungen - Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW" https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Fachthemen/Parken-Abstellen/Stellplatz-Mustersatzung/znm_nrw_stellplatzsatzung_handbuch_2019_final.pdf wird als Anregung eingebracht. Es gebeten, die entsprechenden Anpassungen für die Stadt Rheine vorzunehmen.“*

Abwägungsvorschlag:

Der Entwurf der Stellplatzsatzung der Stadt Rheine wurde aus der angeführten Musterstellplatzsatzung entwickelt; auch die in der Satzung enthaltenen Richtwertzahlen sind - auf die Bedingungen in der Stadt Rheine bezogen – aus der Musterstellplatzsatzung abgeleitet. Es wird klar empfohlen die Inhalte der Musterstellplatzsatzung den örtlichen Gegebenheiten anzupassen.

5. Eigentümer Grundstück Gartenstraße XX, 48431 Rheine;
Mail vom 31. Juli 2020

Inhalt:

„auf dem bislang unbebauten Grundstück „Gartenstraß 21“ planen wir die Errichtung eines Mehrfamilienhauses.

Insofern wären wir von der neuen Stellplatzsatzung direkt betroffen.

Daher möchten wir Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur geplanten Stellplatzsatzung folgende Anmerkungen beitragen:

1. die einheitliche, leicht anwendbare und transparente Gestaltung bei der Berechnung notwendiger Stellplätze ist grundsätzlich sicherlich wünschenswert.
2. tendenziell mag die Aussage richtig sein, dass bei größeren Wohnungen eher ein etwas höherer Stellplatzbedarf gegeben ist.

Aus aktuellen Entwicklungen und Erfahrungen sollte dieser Aspekt u.E. aber nicht überbewertet werden.

Unsere Erfahrung aus verschiedenen Objekten zeigt, dass

- bei „älteren“ Bewohnern schlicht aus Gründen fehlender Notwendigkeit ein sogenannter Zweitwagen **nicht** mehr im Haushalt vorhanden ist. Wenn überhaupt, so ist regelmäßig tatsächlich „nur“ 1 Fahrzeug pro Haushalt vorhanden.
- bei „jüngeren“ Bewohnern haben eigene Fahrzeuge – auch gesellschaftlich – nicht mehr den Stellenwert und die Bedeutung. Das komplette Thema Mobilität wird nicht mehr über „eigene“ Fahrzeuge definiert.

Die Stichworte Car-Sharing, E-Bike, ÖPNV etc. seien hier genannt.

Als konkretes Beispiel dürfen wir z.B. unser Objekt „Gartenstraße 30“

In diesem Mehrfamilienhaus haben tatsächlich „nur“ 3 von insgesamt 4 Haushalten überhaupt ein Fahrzeug.
Einen sogenannten Zweitwagen hat kein Haushalt.

3. Grundsätzlich sollte vielleicht überdacht werden, ob die BGF Brutto-Grundfläche eine geeignete und praktikable Basis zur Berechnung des Stellplatzbedarfs ist.

Bei Gebäuden, die z.B. großzügige Flure, (Keller)-Abstellräume, Treppenhäuser, zusätzliche Aufzugsanlagen etc. haben, würde die theoretische Notwendigkeit von Stellplätzen zwar erhöht. Tatsächlich ist hier aber sicherlich kein Zusammenhang zu sehen.

Hier wäre es eventuell sinnvoller, statt möglicherweise aufwendiger Korrektur-Rechnungen, z.B. direkt die bei jedem Bauantrag bereits vorliegende Netto-Wohnflächen-Berechnung als Basis anzusetzen.

4. In dem vorliegenden Entwurf wird die gesamte BGF Brutto-Grundfläche als Basis genommen.

Dieses würde bedeuten, dass z.B. bereits geplante Tiefgaragen-Plätze wiederum in die Berechnung von notwendigen Parkplätzen einfließen und den theoretischen Bedarf somit – quasi als „Endlosschleife“ – nochmals erhöhen.

Ein sicherlich nicht zielführender und sicherlich auch nicht gewünschter Konflikt.

5. Gerne fügen wir anliegend eine Beispielrechnung nach den Vorgaben der neuen Stellplatzordnung bei.

Hier haben wir die Werte einer Planung für das vorstehend genannte Grundstück „Gartenstraße 21“ angesetzt.

a) Bei Ansatz der kompletten BGF Brutto-Grundfläche würde sich ein

PKW-Stellplatzbedarf von (gerundet) 23 und ein
Fahrrad-Stellplatzbedarf von (gerundet) 55 ergeben..

Dieses würde – bei 12 Wohneinheiten – ein Verhältnis von

1,9 PKW-Stellplätzen je Wohnung und
4,6 Fahrrad-Stellplätzen je Wohnung bedeuten.

Sie werden zustimmen, dass diese Werte nicht
realistisch und sicherlich auch politisch nicht gewollt sind.

- b) Bei Ansatz der BGF Brutto-Grundfläche, **reduziert** um
Stellplätze/Verkehrswege und **reduziert** um
Treppenhaus/Verkehrswege würde sich ein

PKW-Stellplatzbedarf von (gerundet) 15 und ein
Fahrrad-Stellplatzbedarf von (gerundet) 37 ergeben..

Dieses würde – bei 12 Wohneinheiten – ein Verhältnis von
1,3 PKW-Stellplätzen je Wohnung und
3,1 Fahrrad-Stellplätzen je Wohnung bedeuten.

Diese Werte – **nach Korrekturen** – erscheinen immer noch sehr „komfortabel“,
liegen sicherlich deutlich über fast allen bereits bestehenden, im Bau befindlichen
bzw. bereits genehmigten Mehrfamilienhäusern im Stadtgebiet.

Insofern halten wir bei der BGF Brutto-Grundfläche als Berechnungsbasis,

mindestens die Korrekturen / Abzüge für geplante Stellplätze, Treppenhäuser, Verkehrswege etc. für angebracht und eher zielführend.

6. Die mit der Stallplatzsatzung verfolgten Ziele sind u.E. unstrittig und richtig.

Jedoch wäre es sicherlich gesellschaftlich und politisch wenig zielführend, wenn durch übermäßige Anforderungen an die Anzahl von Stellplätzen, Objekte zur Reduzierung der immer noch recht hohen „Wohnungsnot“ verhindert würden.

Zumindest die Reduzierung der Berechnungs-Basis um die genannten Stellplätze, Verkehrswege etc. ist u.E. sinnvoll und angemessen. Wir regen die Berücksichtigung der vorgetragenen Punkte an.

Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung und verbleiben mit freundlichen Grüßen“

Anmerkung: Die Anregung wurde ergänzt um die Berechnung der unter 5. a) und b) angegebenen Stellplatzbedarfe.

Abwägungsvorschlag:

Zu 1. Und 2.

Die Stellplatzsatzung wurde für das gesamte Stadtgebiet erarbeitet, um eine möglichst eindeutige und transparente Handhabung zu erzielen. Dabei sind die Erfahrungen der Vergangenheit, grundsätzlich einen Stellplatz pro Wohnung zu fordern, eingeflossen. Über das gesamte Stadtgebiet verteilt zeigt sich i, dass dieser Wert in vielen Fällen nicht ausreicht, um den realen Stellplatzbedarf zu decken. In diesen Fällen erhöht sich der Parkdruck im öffentlichen Raum. Aus einer differenzierten Betrachtung der Situation ergibt sich, dass in größeren Wohnungen auch tendenziell mehr Personen leben, auch Personen, die über ein Auto verfügen (z.B. ältere Kinder, Mitglieder von Wohngemeinschaften).

Die Hinweise darauf, dass älteren Bewohner kein Fahrzeug besitzen bzw. benötigen oder bei jüngeren Bewohnern das Fahrzeug nicht mehr den früheren Stellenwert besitzt, mögen Beleg dafür sein, dass die Notwendigkeit der Anlage von Stellplätzen im Einzelfall ggf. nicht zwingend erforderlich erscheint. Der Nachweis von Stellplätzen ist jedoch nicht an die Lebenssituation der jeweils aktuell in einer Wohnung lebenden Personen gekoppelt, sondern an die mögliche Nutzung der Wohnung. Beispielsweise kann z. B. bei Umzug von älteren Menschen in kleinere Wohnungen durch Nachvermietung an dann in der Wohnung lebende Personen in einer anderen Lebenssituation eine deutliche Erhöhung des Bedarfes an Stellplätzen stattfinden, die Anzahl der Fahrzeuge pro Wohnung erhöht sich, ohne dass dies etwa durch ein Baugenehmigungsverfahren dokumentiert wird..

Das aufgeführte Beispiel mit 3 Fahrzeugen bei vier Wohneinheiten ist als Einzelfall zu werten, der jedoch nicht verallgemeinert werden kann. Zusätzlich ist berücksichtigen, dass auch Stellplätze für Besucher erforderlich sind, um den öffentlichen Straßenraum von Parkverkehr zu entlasten.

Zu 3.

Die Bruttogrundfläche ist ein geeigneter Maßstab für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs.

Auf dieser Grundlage kann von allen Planungs- und Baubeteiligten bereits frühzeitig eingeschätzt werden, welcher Stellplatzbedarf entsteht. Die gewählten Parameter m^2 und Anzahl der Stellplätze je m^2 sind mit gängigen Wohnungsgrößen abgeglichen und beziehen die Nutzbarkeit Nebenräumen – insbesondere Kellerräumen – anstelle von Abstellräumen in der Wohnung mit ein. Man gelangt zu einer ganzheitlichen Betrachtung.

Die Berechnung der Bruttogrundfläche ist bei der Stellung eines Bauantrages/Freistellungsverfahrens ohnehin grundsätzlich zu ermitteln, da die Brutto-

Grundfläche Grundlage für die Einteilung von Gebäuden in Gebäudeklassen nach § 2 (3) BauO NRW ist. Es muss deshalb keine zusätzliche Berechnung erfolgen, um den Stellplatznachweis führen zu können. Darüber hinaus schlägt auch der Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW die Berechnung der nachzuweisenden Stellplätze an der Bruttogrundfläche vor.

Zu 4.

Der Anregung bezüglich der Nicht-Berücksichtigung von Tiefgaragen bei der Berechnung der Bruttogrundfläche wird gefolgt, der Entwurf der Stellplatzsatzung wird entsprechend geändert.

Zu 5.

Es wird festgestellt, dass sich bereits bei Nichtberücksichtigung der Tiefgaragenplätze einschließlich Zufahrtsrampen eine deutliche Reduzierung des Stellplatzbedarfs ergibt, wie das vorgelegte Rechenbeispiel belegt: in diesem Fall sind 17 Stellplätze und 43 Abstellplätze für Fahrräder nachzuweisen. Für die geplanten 12 Wohnungen ergibt sich hieraus ein Stellplatzschlüssel von 1,4 Stellplätzen und 3,6 Abstellplätzen für Fahrräder je Wohnung. Dieser Wert wird – bei einer Bruttogrundfläche von 136 m² je Wohnung (ohne Treppenhäuser und Abstellräumen) – für angemessen angesehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch Stellflächen bzw. Abstellflächen für Besucher vorgehalten werden sollen. Es soll deshalb auch weiterhin die Verkehrsflächen in den Wohnebenen und die Flächen von Abstellräumen/Technikräumen bei der Ermittlung der Bruttogrundfläche berücksichtigt werden.

Zu 6.

Der Forderung nach einer Reduzierung der Berechnungsbasis wird insofern gefolgt, dass bei der Berechnung Tiefgaragenplätze einschließlich Zufahrten nicht mehr berücksichtigt werden sollen.

6. Anlieger der Resselstraße XX, 48431 Rheine;
Mail vom 4. Juli 2020

Inhalt:

„Folgend meine Stellungnahme zur Stellplatzsatzung:

Zu: Richtzahlen für den Stellplatz- und Abstellplatzbedarf, 4.1 Versammlungsstätten (z.B. Kino, Theater etc.), Zahl der Abstellplätze (Fahrräder): 1 Abstpl. Je 25 Sitzplätze:

Die Zahl der Abstellplätze halte ich z.B. für Kinos für zu wenig. Insbesondere Kinos werden von vielen Jugendlichen und auch Erwachsenen mit dem Fahrrad besucht.

Bei den Versammlungsstätten sollte mehr nach Art unterschieden werden.“

Abwägungsvorschlag:

Es wird festgestellt, dass es sich bei den genannten Nutzungen um nur sehr selten neu entstehende Objekte handelt: Sowohl der letzte Neubau eines Kinos als auch die Eröffnung der Stadthalle mit Theaternutzung liegen bereits Jahrzehnte zurück. Für entsprechende Objekte wird - unabhängig von den Vorgaben der Stellplatzsatzung – i. d. R. ein Verkehrs- und Stellplatzgutachten erstellt. Dabei gehen die exakten Standortdaten in die Berechnung ein. Da entsprechende Objekte meistens im Stadtzentrum angesiedelt werden, können dann die in der Umgebung bereits vorhandenen Stellplatzangebote oder auch „Doppelnutzungen“ berücksichtigt werden. Es wird deshalb keine Notwendigkeit gesehen, die Stellplatzzahlen heraufzusetzen oder nach Art der Versammlungsstätten zu unterscheiden.

7. Beirat für Menschen mit Behinderung, Rheine:
Mail vom 24. August 2020

Inhalt:

„Der Beirat für Menschen mit Behinderung in Rheine, schlägt folgende Ergänzung der Stellplatzsatzung vor.

Nach § 50 Absatz 2 Bauordnung NRW (in der Fassung, die am 28.12.2017 in Kraft treten sollte) müssen geeignete PKW-Parkplätze als Behindertenparkplätze in ausreichender Zahl und Größe hergestellt werden, sofern Wohnungen nach § 54 Abs. 1 errichtet oder geändert werden. (Besondere Regelungen für Versammlungsstätten usw. beachten.) Die Parkplätze sollen in der Nähe der barrierefreien Eingänge angeordnet werden. Bedarfsgerecht ist gemäß DIN 18040 Teil 3 ein Anteil von 3 % der PKW-Stellplätze je Stellplatzanlage bzw. mindestens ein Stellplatz die Möglichkeit für den Seiteneinstieg UND mindestens ein Stellplatz für den Heckausstieg bietet.

Uns ist bekannt dass die o.g. Landesbauordnung so nicht in Kraft getreten ist.

Die neue Landesbauordnung sieht hier weniger Stellplätze vor.

Auf der Website der Stadt Rheine steht sinngemäß das die Kommunen die Stellplatzsatzung selber festlegen können.

Insofern kann auch eine bedarfsgemäße Ausstattung mit barrierefreien Stellplätzen realisiert werden. Auf Stellplätze für behinderte Menschen sollten nicht die prozentualen Kürzungen wegen guter ÖPNV-Anbindung angewendet werden.

Beispielhaft nennen wir hier das Neubauprojekt des Wohnungsvereins im Bereich Breite Straße/ Windhorststraße.

Hier sollen nach unseren Informationen auch einige Wohnungen Barrierefrei errichtet werden, einige davon sogar Rollstuhlgerecht.

Die Nähe zum Bahnhof ist aber von stark frequentierten Straßen durchzogen, so dass der Weg für mobilitätseingeschränkte Menschen nur unter Gefahr bewältigt werden kann.

Abwägungsvorschlag:

Es wird festgestellt, dass die Ausgestaltung von Behindertenparkplätzen durch die Landesbauordnung geregelt wird. Für Stellplätze, deren Nutzung Menschen mit Behinderungen vorbehalten ist, gilt ausschließlich die Rechtsverordnung gem. § 48 Abs. 2 Satz 1 BauO NRW. Da eine kommunale Satzung nicht gegen höherrangiges Recht verstoßen darf und in der noch nicht vorliegenden Verwaltungsvorschrift zur BauO NW erläutert werden soll, was unter der gesetzlich geforderten Herstellung zu verstehen ist, wurde auch im Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung von Vorschlägen für ergänzende oder abweichende Regelungen abgesehen.

In Bezug auf die Inhalte, die eine kommunale Stellplatzsatzung regeln kann, wird der Anregung bezüglich eines Abzuges für eine gute ÖPNV-Anbindung gefolgt: Der Satzungsentwurf wird dahingehend modifiziert, dass eine Reduzierung der nachzuweisenden Stellplatzzahl bei räumlicher Nähe zu ÖPNV-Angeboten möglich ist, für Behindertenparkplätze nicht gilt.

8. gemeinsame Eingabe von 8 Anliegern/Eigentümerfamilien der Damloup-Kaserne, Rheine
Mail vom 23. August 2020

Inhalt:

„Eingabe der Anwohner der Damloup-Kaserne zur geplanten kommunalen Stellplatzsatzung der Stadt Rheine (Sitzungsvorlage 62/20)

1. Grundlage des Entwurfs der Stellplatzsatzung ist eine Musterstellplatzsatzung, die das Zukunftsnetz Mobilität NRW gemeinsam mit dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW, dem Städte- und Gemeinde- bund NRW, der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS), und gemeinsam mit kommunalen Experten veröffentlicht hat. Die Musterstellplatzsatzung bietet den Kommunen einen großen Handlungs- und Entscheidungsspielraum, die Schaffung von Stellplätzen an verkehrspolitischen, an städtebaulichen oder klimarelevanten Zielen auszurichten.
2. Die neue Stellplatzsatzung soll nach den Erläuterungen zur Musterstellplatzsatzung insbesondere neue politische Gestaltungsspielräume eröffnen, um dem geänderten Mobilitätsverhalten und Mobilitätsanforderungen (z.B. E-Mobilität, Car-Sharing, Modal-Split) der Bevölkerung Rechnung zu tragen, um Raum zur Erprobung neuer Mobilitätskonzepte und Einzelvorhaben zu eröffnen, um neu eingeführte rechtliche Möglichkeiten zur Stärkung des Radverkehrs zu berücksichtigen, um z.B. erprobte quantitative und qualitative Standards für Fahrradabstellanlagen verbindlich zu regeln, oder um einer weiteren Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Raum entgegenzuwirken.
3. Diese Gestaltungsspielräume werden nach unserer Auffassung durch den von der Stadtverwaltung vorgelegten Entwurf der kommunalen Stellplatzsatzung nur unzureichend bzw. gar nicht aufgegriffen. Wir bitten daher folgende Gesichtspunkte und Anregungen in der weiteren Bearbeitung und der politischen Entscheidungsfindung zur kommunalen Stellplatzsatzung für die Stadt Rheine zu berücksichtigen:

Rheine soll nach dem Kommunalwahlkampfprogramm einzelner Parteien sein Profil als Fahrradstadt mit entsprechenden Angeboten und Qualitäten gezielt ausbauen. Um den Radverkehr zu fördern und hierfür auch attraktive Anreize zu schaffen, sollte die Stellplatzsatzung eine Regelung enthalten, wonach -z.B. wie in Münster- vier Radabstellplätze einen PKW-Stellplatz ersetzen.

Die Mathias-Hochschule oder die Erweiterung des regionalen Handwerksbildungszentrums, die hervorragende Anbindung an die Hochschulstandorte Münster, Osnabrück, Steinfurt und Enschede (die alle Probleme mit der Bereitstellung studentischen Wohnraums haben) könnten ein großes Potenzial sein, junge Menschen nach Rheine zu holen. Bereits in der Vergangenheit gab es sehr konkrete Überlegungen zu zentrumsnahen Wohnheimen für Studierende. Auch eine solche Perspektive würde für Regelungen wie in Münster oder anderen fahrradfreundlichen Städten sprechen.

Der durch die Verwaltung vorgelegte Entwurf sieht lediglich in unmittelbarer Nähe zu den Bahnhöfen und zu Hues-Eck eine Reduzierung von Stellplatzbedarfen vor. Dass es aber wie z.B. auf dem Dorenkamp und auch in anderen Stadtquartieren mehrere Haltestellen verschiedener Buslinien gibt, die bei einer quartiersbezogenen Betrachtung eine enge räumliche Verdichtung von Angeboten des ÖPNV bedeuten, wird nicht berücksichtigt. Auch ist nicht nachvollziehbar, warum der Entwurf lediglich die Nähe zu den Bahnhöfen und nicht die Nähe bzw. die Relevanz der Haltepunkte allgemein in der Satzung berücksichtigt. Die Stadt Münster und viele andere Städte nehmen jede Bushaltestelle als Anknüpfungspunkt für mögliche Stellplatzreduzierungen, auch und gerade um den ÖPNV gezielt zu stärken.

Die Stadtverwaltung leitet den Stellplatzschlüssel von 1,2 als Mittelwert aus der v.g. Mustersatzung ab. Das ist mathematisch korrekt. Die Begründung enthält aber keine nachvollziehbare Herleitung aus sachlichen Erwägungen und/ oder politischen Zielen, für deren Umsetzung ja ausdrücklich die Möglichkeit zum Erlass kommunaler Stellplatzsatzungen durch das Land eröffnet wurde. Beispielfhaft möchten wir auf folgenden Gesichtspunkt verweisen: die Geschäftsführung des Wohnungsvereins Rheine e.G. weist in einem Gespräch mit Frau Neyer, Wirtschaftsförderung Steinfurt, darauf hin, dass 30% der von der Stadt geforderten und damit gebauten Stellplätze hinterher nicht genutzt werden. Solche Erkenntnisse sollten Berücksichtigung finden in einer nachvollziehbaren und an fachlichen Erwägungen ausgerichteten Begründung für den Stellplatzschlüssel. Das gilt insbesondere für die

Betrachtung unterschiedlicher Wohnraumgrößen und -angebote. Sehr viele Städte legen gerade bei diesem Kriterium einen differenzierten Stellplatzschlüssel an.

Öffentlich geförderte Wohnungen wurden in Münster mit einer Richtzahl von 1 Stellplatz je 2 Wohnungen in die kommunale Stellplatzsatzung aufgenommen. Damit wird nach den Feststellungen in der entsprechenden Ratsvorlage der Stadt Münster der aktuell auf Landesebene vorgesehenen Regelung Rechnung getragen, die diesen Faktor für den Stellplatzbedarf des öffentlich geförderten Wohnraums vorsieht. Mit dieser Regelung wird -so der Ratsbeschluss der Stadt Münster vom 11.12.2019- „auch entsprechend der tatsächliche Pkw-Verfügbarkeit von Haushalten im öffentlichen geförderten Wohnungsbau ein zentraler Kostenfaktor im Wohnungsbau aufgegriffen und ein Beitrag zur Förderung des bezahlbaren Wohnens geleistet.“

Diese Entscheidung in Münster und in vielen anderen Städten ist offensichtlich durch eine entsprechende Faktenlage belegt. Die v.g. Aussage der Geschäftsführung des Wohnungsvereins Rheine e.G. unterstreicht das auch für unsere Stadt. Wir gehen nicht davon aus, dass in Rheine durch städtische Vorgaben Baukosten gerade für den sozialen Wohnungsbau höher „getrieben“ werden, als durch rechtliche Vorgaben von Bund und Land bedingt.

Gerade diese Klärung legt nahe, dass eine inhaltliche und politische Diskussion um die Stellplatzsatzung, an den Zielen und Auswirkungen dieses Instruments ausgerichtet, wie z.B. den Auswirkungen der Stellplatzregelungen auf die Zugänglichkeit und die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels, auf Umweltauswirkungen oder auf Kosten geführt werden muss.

„Die Mustersatzung eröffnet die Möglichkeit zur Erprobung und Etablierung neuer Mobilitätskonzepte. Auf die Festlegung eines Maximalanteils kompensationsfähiger Stellplätze wird dabei ausdrücklich verzichtet. Dieses bleibt der Einzelfallprüfung vorbehalten. Mobilitätskonzepte sind insbesondere geeignet für räumlich abgrenzbare städtebauliche Projekte und Entwicklungen, die aufgrund ihres Umfangs tragfähige und nachhaltige Mobilitätslösungen anbieten und dauerhaft in der Lage sind, diese umzusetzen. Damit können sie sowohl einen integralen Baustein innovativer stadtgesellschaftlicher Mobilität darstellen als auch einen Impuls für weitere Projekte erzeugen“ - Zitat der Stadt Münster in ihrer kommunalen Stellplatzsatzung.

Die Stadtverwaltung arbeitet aktuell an den städtebaulichen Konzepten für die Damloup-Kaserne, deren herausragendes Merkmal ein innovatives Mobilitätskonzept sein soll! Zeitgleich wird der Öffentlichkeit und Politik ein Entwurf für die kommunale Stellplatzsatzung vorgestellt, die keinerlei Gestaltungsraum für quartiersbezogene, innovative Mobilitätskonzepte aufweist. Die Stellplatzsatzung der Stadt Rheine muss daher einen entsprechenden, zumindest abstrakten Regelungsgehalt für innovative Mobilitätskonzepte, wie auf Damloup vorgesehen, enthalten.

Die nicht vorhandene Verknüpfung dieser planerischen Instrumente miteinander, oder auch die nicht vorhandene Berücksichtigung politischer Forderungen wie von Herrn Doerenkamp in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 27.11.2019 zum Stellplatzschlüssel auf Damloup, irritieren -auch in der Zusammenarbeit Politik-Verwaltung- die Bürgerinnen und Bürger. Das möchten wir an dieser Stelle offen aussprechen.

Für das Mobilitätskonzept und die Stellplatzplanung auf der Damloup-Kaserne ist die kommunale Stellplatzsatzung von entscheidender Bedeutung.

Wir bitten um Regelungen in der zu beschließenden Satzung, die alle vorgenannten Gesichtspunkte berücksichtigt und damit für Damloup einen Stellplatzschlüssel wie in allen bundesweit realisierten quartiersbezogenen Modellvorhaben ermöglicht (siehe auch:

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Wohnen_leitet_Mobilitaet/pdf/VCD_Themenkompass_Intelligent_mobil_im_Wohnquartier.pdf).“

Abwägungsvorschlag:

Vorbemerkung: Zur besseren Übersicht ist der Abwägungsvorschlag nach Stichworten gegliedert.

Zu 1 und 2:

Die allgemeinen Aussagen zu Stellplatzsatzungen unter Punkt 1 – 2 werden zur Kenntnis genommen.

Zu 3 und der Begründung:

Es wird festgestellt, dass der Entwurf der Stellplatzsatzung in wesentlichen Punkten den sich aus der Mustersatzung ergebenden Gestaltungsspielraum nutzt: insbesondere wird ein Faktor für die Bereitstellung von Stellplätzen eingefügt anstelle der bisherigen Praxis pro Wohnung jeweils einen Stellplatz zu fordern. Auch die Berücksichtigung des Angebotes von Car-Sharing-Angeboten oder die Nähe zu ÖPNV-Einrichtungen finden sich im Entwurf wieder.

Ersatz Stellplätze für Autos durch Abstellplätze für Fahrräder

Es wird festgestellt, dass der geforderte Ersatz von Stellplätzen durch Abstellanlagen von Fahrrädern an der jetzigen Situation in Rheine vorbeigeht. Die Stadt Rheine ist dem ländlichen Raum zuzuordnen, in dem zwar ÖPNV-Angebote bestehen, die insbesondere zur Erreichung innerstädtischer Ziele in Rheine bzw. zu den benachbarten größeren Städten (Münster, Osnabrück und Gemeinden, die an den entsprechenden Bahnstrecken liegen) geeignet sind. Zum Beispiel Berufspendler, die in anderen Städten arbeiten, sind jedoch weitgehend darauf angewiesen, ihren Arbeitsplatz mit einem eigenen Fahrzeug anzufahren, da z.B. die Verbindungen nach Riesenbeck mit dem ÖPNV unkomfortabel sind (Fahrzeiten und Fahrtdauer). Selbst die Verbindung zwischen den einzelnen Ortsteilen von Rheine gestaltet sich tlw. unkomfortabel, da alle Verbindungen über den zentralen Busbahnhof in der Innenstadt gehen. Selbst bei benachbarten Stadtteilen kann hier die Fahrtdauer 30 Minuten und mehr betragen.

Es wird deshalb bei Umwandlung eines Stellplatzes in vier Abstellplätze für Fahrräder zzt. kein entsprechender Pendler vom Auto auf das Fahrrad umstellen. Das entsprechende Fahrzeug würde dann in den öffentlichen Straßenraum gedrängt mit den Auswirkungen auf das Wohnumfeld. Selbstverständlich unterliegt auch eine Stellplatzsatzung der periodischen Evaluation ihrer Wirkung. Sofern sich im Mobilitätsverhalten bzw. in der ÖPNV-Ausstattung grundsätzliche Veränderungen ergeben, wird man darauf reagieren können.

Reduzierung Stellplätze auch bei allen ÖPNV-Haltestellen

Der vom Zukunftsnetz Mobilität NRW herausgegebene Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW geht auch auf eine Differenzierung innerhalb des Gemeindegebietes anhand des ÖPNV-Angebotes ein. Es finden sich hier Beispielkriterien zur Einstufung in eine sehr gute, gute oder einfache ÖPNV-Erschließung. Bezogen auf Haltestellen von Bussen ergibt sich eine sehr gute ÖPNV-Erschließung bei Haltestellen mit mind. 7,5-Minuten-Takt (Mo – Sa, 6 – 19 Uhr) in max. 300 m Entfernung, eine gute Erschließung bei Haltestellen mit mind. 15-Minuten-Takt (Mo – Sa, 6 – 19 Uhr) in max. 300 m Entfernung und eine einfache Erschließung bei Haltestellen mit mind. 15-Minuten-Takt (Mo – Sa, 6 – 19 Uhr) in max. 500 m Entfernung bzw. alle übrigen mit dem ÖPNV erschlossenen Bereiche, sofern die Angebotsqualität einen gewissen Standard aufweist. Da das StadtBusSystem Rheine den geforderten 15-Minuten-Takt und auch die Angebotszeit gegenwärtig nicht aufweist, enthält die Stellplatzsatzung nur Reduzierungen bei der Nähe zu Bahnhöfen der DB und den Busbahnhöfen.

Stellplatzschlüssel 1,2/Reduzierung des Faktors für öffentlich geförderte Wohnungen?

Die angesprochene Mustersatzung enthält die Vorgabe eines Stellplatzschlüssels zwischen 0,9 und 1,5 je 100 m² Bruttogeschossfläche. In den Erläuterungen zur Mustersatzung werden Richtwerte für einzelne Städte und Kreise in NRW vorgeschlagen, die sich bei einer Orientierung der nachzuweisenden Stellplätze an der heutigen Nachfrage ergeben. Für den Kreis Steinfurt wird hier ein Wert zwischen 1,3 und 1,5 angegeben. Der in der Satzung vorgesehene Wert von 1,2 liegt unterhalb dieses Wertes. Es ist gewählt worden, weil die Stadt Rheine als größte Stadt im Kreis Steinfurt über ein im Vergleich mit kleineren Kommunen gutes ÖPNV-Netz verfügt, dass jedoch mit Großstädten nicht vergleichbar ist. Dazu kommt, dass Rheine als größere Mittelstadt eine gute Infrastruktur hat im Vergleich mit den kleineren Kommunen des Kreises.

In der vorgetragenen Anregung wird bezüglich des öffentlich geförderten Wohnraums auf ein Beispiel aus Münster verwiesen. In dem ebenfalls in der Anregung genannten Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW wird ebenfalls auf öffentlich geförderten Wohnraum eingegangen:

Es wird generell empfohlen, bei Mehrfamilienhäusern als Berechnungsgrundlage die Bruttogeschossfläche (BGF) zu wählen. Im Mehrfamilienhaus- und Geschosswohnungsbau soll der unmittelbare Bezug auf die Wohnung bzw. Wohneinheit aufgegeben werden. Dieser Bezug vollzieht die sich aus den praktischen Erfahrungen ergebenden unterschiedlichen Stellplatzbedarfe kleiner und großer Wohnungen nicht nach. Das gelingt sehr viel besser über eine Berechnung nach BGF, wobei das Berechnungsmodul 100 m² BGF eine durchschnittliche Wohnung mit einer Wohnfläche von rund 75 m² und einem „durchschnittlichen“ Stellplatzbedarf repräsentiert. Kleinere Wohnungen bis hin zu Kleinstwohnungen erzeugen hingegen erfahrungsgemäß einen geringeren Stellplatzbedarf je Wohneinheit. Wohnungen mit größeren Wohnflächen und in der Regel mehr Nutzern bzw. mehr Kfz erzeugen regelmäßig einen höheren Stellplatzbedarf. Diese unterschiedlichen Bedarfe bildet der Bezug zur BGF ab.

Ebenfalls abgedeckt werden über diese Regelung Wohnungen im sozialen/geförderten Wohnungsbau, da die Wohnungsgrößen im sozialen Wohnungsbau i. d. R. kleiner sind und daher bei einer großen Anzahl kleiner Wohnungen verhältnismäßig weniger Stellplätze nachgewiesen werden müssen. Von einer eigenen, niedrigeren Rahmenempfehlung wird deshalb in dem zitierten Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW abgesehen, da der Austausch im entsprechenden Experten-Workshop ergeben hat, dass geförderter Wohnraum zwar häufig, aber nicht zwangsläufig mit einem niedrigeren Pkw-Bestand einhergeht. Außerdem stehen Wohnungen nach Ablauf der Belegungsbindung wieder dem freien Wohnungsmarkt zur Verfügung. Auch dann wird ein auskömmliches Stellplatzangebot benötigt.

Bei der zitierten Aussage der Geschäftsführung des Wohnungsvereins Rheine handelt es sich um eine unzulässige Pauschalierung. Die Aussage bezieht auf die zurzeit bestehende Praxis der Forderung von einem Stellplatz pro Wohneinheit. Wie oben beschrieben, ergibt sich bei Bezug des Stellplatzbedarfs auf die BGF bei kleineren Wohneinheiten ein Minderbedarf an Stellplätzen gegenüber der heutigen Situation. Die Satzung treibt deshalb die Kosten für den öffentlich geförderten Wohnungsbau nicht unnötig in die Höhe, sondern ermöglicht eine differenzierte, bedarfsgerechte Handhabung. Den Empfehlungen zu kommunalen Stellplatzsatzungen wird entsprochen.

Mobilitätskonzepte

Der Anregung bezüglich der Berücksichtigung von Mobilitätskonzepten wird entsprochen, in den Satzungsentwurf wird ein entsprechender Passus aufgenommen. Dabei wird bei Wohnbauvorhaben mit mindestens 50 Wohneinheiten bei Vorlage eines Mobilitätskonzeptes der Stellplatzbedarf – unabhängig von den generellen Vorgaben der Stellplatzsatzung – ermittelt. Dadurch wird sichergestellt, dass Maßnahmen, die über die Bereitstellung von Car-

Sharing-Angeboten hinausgehen – bei der Stellplatzermittlung berücksichtigt werden können. Weitere Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes – z.B. Parkraumbewirtschaftung, Fahrgemeinschaftsförderung, Fahrradvermietsystem – sind erst ab einer größeren Anzahl von Wohneinheiten sinnvoll bzw. realisierbar. Deshalb ist eine Mindestzahl von Wohneinheiten erforderlich damit die Maßnahmen greifen können.

9. Bündnis 90/DIE GRÜNEN, Ortsverband Rheine;
Mail vom 23. August 2020

Inhalt:

Antrag Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Wir beantragen, dass die neue Stellplatzsatzung im Kontext eines integrierten Wohn- und Mobilitätskonzeptes entwickelt wird und die Erarbeitung des neuen Entwurfes erfolgt unter besserer Ausschöpfung aller gegebenen Möglichkeiten, durch eine kommunale Stellplatzsatzung die für den Klimaschutz notwendige Verkehrswende zu unterstützen.

Konkret:

- die Reduktion der Richtzahlen für Stellplätze, orientiert an den Zielwerten des Modal Split entsprechend den Zielen des Masterplans 100 % Klimaschutz und des IEHKs 2025*
- die Berücksichtigung der Möglichkeit, Stellplätze durch Abstellanlagen für Fahrräder zu ersetzen*
- nicht nur bei Dachausbauten, sondern auch bei Nutzungsänderungen die Stellplatzpflicht aufzuheben*
- Neubewertung, was eine sehr gute und was eine gute Anbindung an den ÖPNV bedeutet (Abstand zu Bushaltestellen)*
- höhere Stellplatzreduktion (30 – 70 %) bei Mobilitätsangeboten von Bauherren, unter Berücksichtigung aller im Handbuch vorgeschlagenen Maßnahmen*
- Elektromobilität mitzudenken*
- Überprüfung der Einschränkung der Herstellung von Stellplätzen in der Innenstadt*

Begründung

Mit der von der Landesregierung 2018 beschlossenen Novelle der Landesbauordnung NRW besteht für Kommunen die Möglichkeit, eigene Regelungen festzusetzen, wie und in welchem Umfang bei Bauvorhaben Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder geschaffen werden. Damit haben Kommunen mehr Spielraum in ihrer Stadtentwicklungspolitik: „Die Stellplatzsatzung kann ... als Instrument der kommunalen Verkehrsentwicklung und des Mobilitätsmanagements für die Verkehrswende vor Ort genutzt werden.“

André Rupprechter, Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Österreichs formuliert treffend: „Die Organisation des ruhenden Verkehrs ist ein Schlüssel zur Verkehrsmittelwahl und wird als solcher dennoch häufig übersehen, da vom ruhenden Verkehr keine direkten Emissionen ausgehen. Die indirekten Wirkungen sind dafür umso massiver, denn die Zugänglichkeit des jeweiligen Verkehrsmittels und die Verfügbarkeit von Abstellflächen am jeweiligen Ziel sind vielfach entscheidend für die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels.“

Im vorliegenden Beschlussvorschlag 62/20 „Entwurf der Stellplatzsatzung – Beschluss zur öffentlichen Auslegung“ der Verwaltung steht auf Seite 4 „Der Gemeinde ist rechtlich nicht möglich Klimaschutzpolitik mittels einer Stellplatzsatzung zu betreiben.“

Wir fordern angesichts des weltweiten Klimanotstandes endlich die Dringlichkeit ernst zu nehmen, alle Maßnahmen im Hinblick auf Klimaschutz-Potentiale zu überprüfen und der sich daraus ergebenden Notwendigkeit einer großen Transformation bis 2030.

Die Verkehrswende ist zentral für die Erreichung der Klimaziele!

Im Masterplan 100 % Klimaschutz für Rheine findet man die prozentuale Verteilung nach Sektoren; sowohl für 1990 (mit 45 %), als auch für 2010 (mit 47 %) ist der hohe Anteil des Verkehrs an den Gesamt-CO2-Emissionen dokumentiert.

In der Handlungsleitlinie zur CO2-Reduzierung im Münsterland, die die Fachhochschule Münster im Auftrag der Bezirksregierung Münster erarbeitet hat, wird (in Szenario 2) „die Optimierung der kommunalen Siedlungsstrukturen zugunsten einer fußgänger-, fahrrad- und ÖPNV-freundlichen

Mobilität“ als wichtiges Handlungsfeld mit erheblichem Reduktionspotential, das durch Kommunalpolitik beeinflusst werden kann, benannt. (S.99)

In den Szenarien der KomRev-Studie „wird eine ganz erhebliche Verschiebung der Verkehrsmittelnutzung weg vom Pkw hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln, zum Fahrrad und zum Zufußgehen angenommen. Um diese Verschiebung zu erreichen, wird in den Konzepten beispielsweise die Infrastruktur für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr zurück gebaut oder umgewidmet.“ Der erste Schritt dazu besteht darin, bei zukünftigen Neubauten und Neuplanungen die Infrastruktur für den MIV auf das notwendige Mindestmaß zu begrenzen.

Die Entwicklung von Wohnraum und das Mobilitätskonzept für Rheine müssen ganzheitlich gedacht werden.

Die Verwaltung hat im Prozess Rheine 2030 mit den Vorgaben der Themenbereiche selbst definiert, welche Fragen die wesentlichen im Diskurs um die Zukunft unserer Stadt sind. Zwei wichtige Themenfelder sind laut Verwaltung „Mobilität“ und die Frage „Wie wollen Sie als Rheinenser wohnen – jetzt und später im Alter, was ist Ihnen dabei besonders wichtig?“ Mit der angedachten Stellplatzsatzung würden, schon bevor die Ideen und Anregungen aus der Bürgerschaft auch nur wahrgenommen werden konnten, wesentliche Pflöcke eingerammt, die einer integrierten Betrachtung der Entwicklung von Wohnraum, alternativen Mobilitätskonzepten und insbesondere Klimaschutz entgegenstehen.

Solange Vorschläge aus diesem Beteiligungsprozess nicht in verbindliche Beschlüsse des Rates umgesetzt sind, dienen im Bereich Klimaschutz die Maßnahmen des Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzeptes Rheine 2025 von 2015 der Orientierung:

„So führt eine kompakte Stadt mit kurzen Wegen in Kombination mit funktionsgemischten Quartieren zu einer verkehrssparsamen Siedlungsstruktur. ... Ein effizienter, energiesparender Nahverkehr und ein kreatives Verkehrs- und Mobilitätsmanagement tragen dazu bei, die Schäden durch Schadstoffausstoß des herkömmlichen motorisierten Verkehrs zu verringern und die städtische Lebensqualität zu erhöhen:

- Modal Split“ ändern mit dem Ziel, den Anteil der PKW-gebundenen Mobilität unter 40% abzusenken*
- Mobilitätsmanagement (besonders für Schwachlast- und Spätverkehrszeiten) weiterentwickeln*
- fahrrad- und fußgängerfreundliche Verkehrswege ausbauen*
- Stadt- und Verkehrsplanung für Belange des nicht motorisierten Individualverkehrs sensibilisieren“*

Die Stellplatzsatzung kann nur im Kontext eines integrierten Wohn- und Mobilitätskonzeptes konkretisiert werden und muss veränderten Mobilitätsanforderungen gerecht werden.

Der jetzt vorgelegte Satzungsentwurf schreibt den Status Quo fort und nutzt nicht die mit der Novellierung eröffneten Spielräume für die Beschleunigung der notwendigen Verkehrswende. Er suggeriert sogar, dass wir auch in Zukunft nicht anders werden handeln können als bisher.

„Die Herstellungspflicht von Stellplätzen führt strukturell zu einer Förderung des motorisierten Individualverkehrs, da sie den Gebäudenutzern die Anfahrt mit dem Auto erleichtert. Insbesondere im Vergleich zum ÖPNV, zu dessen Haltestellen in der Regel ein Fußweg zurück zulegen ist, bilden Stellplätze auf dem Grundstück einen erheblichen Komfortvorsprung. In der Konsequenz führt dies zur Zunahme des Kfz-Verkehrs – auch mit all seinen unerwünschten Folgen wie Lärm-, Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen, Unfällen und gesellschaftlichen Kosten.“ „Zu bedenken ist dabei (der Erstellung einer Satzung), dass Entscheidungen über den Umfang des Stellplatzangebots, also über die Anzahl baulich herzustellender Stellplätze, in der Regel über Jahrzehnte Bestand haben.“ Daher gilt es, parallel zum Ausbau des ÖPNV und der Fahrradinfrastruktur die Stellplatzpflichten abzusenken, Alternativen zu fördern und damit mehr Menschen auf das Fahrrad und in den ÖPNV zu bringen.

„Zusammen mit weiteren Maßnahmen aus dem Feld des kommunalen Mobilitäts-managements wie Parkraum-Management oder ÖPNV- und Radverkehrsförderung unterstützt die Stellplatzsatzung die notwendige Verkehrswende, indem sie Stellplatzbau in einem sinnvollen Maß ermöglicht und zugleich Mechanismen zur Förderung nachhaltigerer Verkehrsarten – vom Umweltverbund bis zur Elektromobilität – integriert.“

Abwägungsvorschlag:

Vorbemerkung: entsprechend der konkret formulierten Anregungen erfolgt eine Gliederung der Abwägungsvorschläge:

Reduktion der Richtzahlen für Stellplätze/Masterplan Klimaschutz und IEHK

Der vom Zukunftsnetz Mobilität NRW herausgegebene Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW geht detailliert auf die Ermittlung von Richtzahlen ein. Die darin enthaltene Mustersatzung enthält die Vorgabe eines Stellplatzschlüssels zwischen 0,9 und 1,5 je 100 m² Bruttogeschossfläche. In den Erläuterungen zur Mustersatzung werden Richtwerte für einzelne Städte und Kreise in NRW vorgeschlagen, die sich bei einer Orientierung der nachzuweisenden Stellplätze an der heutigen Nachfrage ergeben. Für den Kreis Steinfurt wird hier ein Wert zwischen 1,3 und 1,5 angegeben. Der in der Satzung vorgesehene Wert von 1,2 liegt unterhalb dieses Wertes. Es ist gewählt worden weil die Stadt Rheine als größte Stadt im Kreis Steinfurt über ein im Vergleich zu kleineren Kommunen gutes ÖPNV-Netz und eine bessere Infrastruktur verfügt, welche jedoch mit Großstädten nicht vergleichbar sind. Es erfolgt somit bereits eine – wenn auch geringe – Berücksichtigung des ÖPNV-Angebotes in Rheine bei der Bemessung der Richtzahlen. Sofern sich das ÖPNV-Angebot in Rheine weiter verbessert, besteht grundsätzlich die Möglichkeit, die Stellplatzsatzung zukünftig durch Anpassung der Richtzahlen zu ändern. Hier gilt es, Ursache und Wirkung in die richtige Reihenfolge zu bringen. Die Regelungsmöglichkeiten einer Stellplatzsatzung können Bestandteil und Ausfluss von sich änderndem Mobilitätsverhalten sein.

Ersatz Stellplätze durch Abstellanlagen für Fahrräder

Es wird festgestellt, dass der geforderte Ersatz von Stellplätzen durch Abstellanlagen von Fahrrädern an der jetzigen Situation in Rheine vorbeigeht. Die Stadt Rheine ist dem ländlichen Raum zuzuordnen, in dem zwar ÖPNV-Angebote bestehen, die insbesondere zur Erreichung innerstädtischer Ziele in Rheine bzw. zu den benachbarten größeren Städten (Münster, Osnabrück und Gemeinden, die an den entsprechenden Bahnstrecken liegen) geeignet sind. Zum Beispiel Berufspendler, die in anderen Städten arbeiten, sind jedoch weitgehend darauf angewiesen, ihren Arbeitsplatz mit einem eigenen Fahrzeug anzufahren, da z.B. die Verbindungen nach Riesenbeck mit dem ÖPNV unkomfortabel sind (Fahrzeiten und Fahrtdauer). Selbst die Verbindung zwischen den einzelnen Ortsteilen von Rheine gestaltet sich tlw. unkomfortabel, da alle Verbindungen über den zentralen Busbahnhof in der Innenstadt gehen. Selbst bei benachbarten Stadtteilen kann hier die Fahrtdauer 30 Minuten und mehr betragen.

Es wird deshalb bei Umwandlung eines Stellplatzes in vier Abstellplätze für Fahrräder kein entsprechender Pendler vom Auto auf das Fahrrad umstellen. Das entsprechende Fahrzeug würde dann in den öffentlichen Straßenraum gedrängt mit den Auswirkungen auf das Wohnumfeld. Selbstverständlich unterliegt auch eine Stellplatzsatzung der periodischen Evaluation ihrer Wirkung. Sofern sich im Mobilitätsverhalten bzw. in der ÖPNV-Ausstattung grundsätzliche Veränderungen ergeben, wird man darauf reagieren können.

Aufhebung der Stellplatzpflicht bei Umnutzungen

Es wird festgestellt, dass bei der Ermittlung der nachzuweisenden Stellplätze im Rahmen der Bearbeitung eines Bauantrages seitens der Fachabteilung die bisher für die ursprüngliche Nutzung notwendigen Stellplätze berechnet werden, unabhängig davon, ob bei Beantragung der Nutzung bereits Stellplätze nachgewiesen werden mussten. Diesem fiktiven Wert wird der sich aus der neuen Nutzung ergebende Stellplatzbedarf gegenübergestellt. Lediglich der Differenzwert ist nachzuweisen bzw. bei einem Überschuss ergibt sich kein weiterer Stellplatzbedarf. Durch diese Verfahrensweise erfolgt bei Nutzungsänderungen bereits eine erhebliche Reduzierung des Stellplatzbedarfs; z.B. ist bei einer Umnutzung von bisher gewerblich genutzten Räumen (Verkaufsstätten) zu Wohnungen meist kein Nachweis von zusätzlichen Stellplätzen erforderlich, da der für die bisherige Nutzung errechnete Stellplatzbedarf höher liegt als der sich für Wohnungen ergebende Bedarf. Es wird deshalb keine Notwendigkeit gesehen, die Stellplatzsatzung diesbezüglich anzupassen.

Für den Fall, dass sich aus der Gegenüberstellung ein Mehrbedarf an Stellplätzen errechnet, ist – zur Vermeidung von Konflikten – dieser Mehrbedarf nachzuweisen.

Neubewertung Stellplatzreduktion bei guter ÖPNV-Anbindung

Der vom Zukunftsnetz Mobilität NRW herausgegebene Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW geht auf eine Differenzierung innerhalb des Gemeindegebietes anhand des ÖPNV-Angebotes ein. Es finden sich hier Beispielkriterien zur Einstufung in eine sehr gute, gute oder einfache ÖPNV-Erschließung. Bezogen auf Haltestellen von Bussen ergibt sich eine sehr gute ÖPNV-Erschließung bei Haltestellen mit mind. 7,5-Minuten-Takt (Mo – Sa, 6 – 19 Uhr) in max. 300 m Entfernung, eine gute Erschließung bei Haltestellen mit mind. 15-Minuten-Takt (Mo – Sa, 6 – 19 Uhr) in max. 300 m Entfernung und eine einfache Erschließung bei Haltestellen mit mind. 15-Minuten-Takt (Mo – Sa, 6 – 19 Uhr) in max. 500 m Entfernung bzw. alle übrigen mit dem ÖPNV erschlossenen Bereiche, sofern die Angebotsqualität einen gewissen Standard aufweist. Da das StadtBusSystem Rheine den geforderten 15-Minuten-Takt und auch die Angebotszeit gegenwärtig nicht aufweist, enthält die Stellplatzsatzung nur Reduzierungen bei der Nähe zu Bahnhöfen der DB und den Busbahnhöfen. Die übrigen ÖPNV-Angebote sind nicht ausreichend, um eine Reduktion des Stellplatzbedarfs zu rechtfertigen. Da alle Verbindungen des StadtBusSystems Rheine über den zentral angelegten Busbahnhof laufen, ist eine direkte Verbindung zwischen einzelnen Ortsteilen nicht gegeben. Dies führt tendenziell dazu, dass zwar Angebote in der Innenstadt gut erreichbar sind, jedoch die Verbindungen z.B. zwischen benachbarten Stadtteilen zeitlich aufwendig sind, da ein „Umweg“ über den zentralen Busbahnhof erfolgt. Das Angebot ist deshalb derzeit insgesamt nicht so attraktiv, um grundsätzlich auf ein eigenes Fahrzeug zu verzichten.

Höhere Stellplatzreduktion bei Mobilitätsangeboten

Der Anregung wird gefolgt, die Stellplatzsatzung wird ergänzt um Reduzierungsmöglichkeiten auf Grund der Vorlage eines Mobilitätskonzeptes. Diese Möglichkeit soll jedoch erst ab einer Wohnungszahl von 50 Einheiten zum Tragen kommen, da erst ab dieser Größenordnung Maßnahmen wie z.B. Parkraumbewirtschaftung, Fahrgemeinschaftsförderung, Mobilitätsinformationen oder Fahrradvermietungsangebote möglich bzw. sinnvoll sind.

Elektromobilität mitdenken

Es wird festgestellt, dass für die Berücksichtigung von Elektromobilitätsangeboten keine Rechtsgrundlage besteht. Bei der Verwirklichung von Car-Sharing-Angeboten kann es jedoch von Bauherren zu einer erheblichen Zahl von Kombinationen von Car-Sharing-Angeboten und Elektroautos kommen. Dies gilt auch für die Bereitstellung von E-Bike-Ladestationen.

Überprüfung der Einschränkung der Herstellung von Stellplätzen in der Innenstadt

Es wird festgestellt, dass der vorliegende Entwurf bereits erhebliche Reduktionen der Zahl der nachzuweisenden Stellplätze auf Grund der Nähe zu den diversen ÖPNV-Bahnhöfen beinhaltet. Darüber hinaus wird z.B. die Umwandlung von Geschäftsräumen in Wohnungen durch die Berücksichtigung der sich aus der bestehenden Nutzung ergebenden Stellplatzzahl (s. oben Punkt Aufhebung der Stellplatzverpflichtung bei Umnutzungen).