



**Bausenat am 16.06.2023, TOP 17:**

**Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Landshut über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Stellplatzsatzung – StPIS)**

## Zum Dringlichkeitsantrag der CSU/LM/JL/BfL-Fraktion, Nr. 512 vom 12.06.2023:

Inanspruchnahme von Mitteln aus der Sonderrücklage Stellplatzablöse seit den Jahr 2008:

### 2008:

Keine Mittelinanspruchnahme zum Bau von öffentlichen Parkplätzen

### 2009:

Mittelinanspruchnahme für den Bau von 127 Parkplätzen am Hauptbahnhof (ehem. Post) i. H. v. 97.300 € (heute 97 Parkplätze durch das IBIS-Hotel überbaut)

### 2010:

wie 2009 i. H. v. 51.433 €

### 2011 bis 2013:

Keine Mittelinanspruchnahme zum Bau von öffentlichen Parkplätzen

### 2014:

Mittelinanspruchnahme für 127 P+R-Parkplätze am Hauptbahnhof i. H. v. 375.000 €

### 2015 bis Apr. 2023:

Keine Mittelinanspruchnahme zum Bau von öffentlichen Parkplätzen

Weitere Parkplatzbauten, von denen in der Beantwortung der Plenaranfrage Nr. 111 der damaligen Stadträtin und jetzigen Dritten Bürgermeisterin Jutta Widmann die Rede war (im Bereich des B & B-Hotels und der neuen Feuerwache an der *Oberndorferstraße*) sind noch nicht realisiert bzw. abgerechnet. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass 59 Parkplätze an der neuen Feuerwache ("*Mobilitätshub*") dem Ausgleich der durch den Bau des IBIS-Hotels weggefallenen Parkplätze dienen sollen. Dem gleichen Zweck dienen 38 neue Parkplätze an der Überführung.

## Ergebnis einer interkommunalen Umfrage (Bayerischer Städtetag)



**Teilnehmer:** 21 Städte

- Zwei Drittel der Städte haben eine Stellplatzsatzung erlassen
- Dreiviertel der Städte, die eine solche Satzung erlassen haben, haben darin die Stellplatzablöse näher geregelt. In den meisten Fällen wurden Regelungen zu Mobilitätskonzepten getroffen
- Die Möglichkeit der Stellplatzablöse besteht überwiegend im gesamten Stadtgebiet.
- Regelungen zu Mobilitätskonzepten folgen keinem einheitlichen Schema, sondern tragen den verschiedenen örtlichen Besonderheiten Rechnung



## Regelungsalternativen

### Regelungsalternative A

nur Konkretisierung der gesetzlichen  
Ablöseregelungen

### Regelungsalternative B

zusätzlich Mobilitätskonzept zur Reduzierung der  
Zahl der notwendigen Stellplätze

## Weitere Regelungsmöglichkeiten?



z. B. bloße Reduzierung des Stellplatzschlüssels

Mehrfamilienhäuser (Wohnfläche > 40 m<sup>2</sup> < 130 m<sup>2</sup>/Wohnung): statt 1,5 nur 1,0 Stellplätze/Wohnung

### Argumente PRO

- Reduzierung des Bedarfs an Stellplatzablässe
- Stellplatzbedarf entspricht GaStellV (basierend auf dem Landesdurchschnitt)
- Kein Verwaltungsaufwand

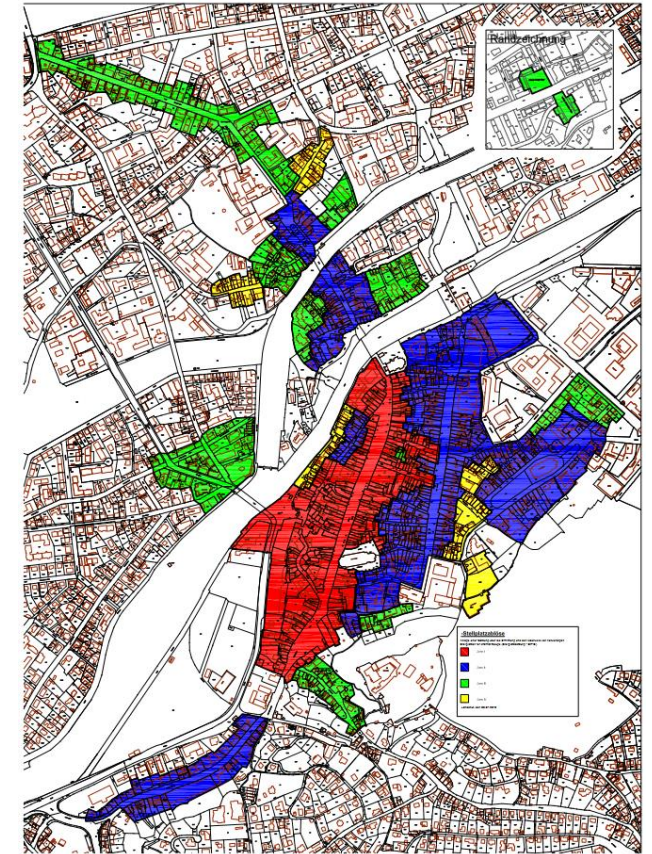
### Argumente CONTRA

- Pauschale Reduzierung des Stellplatzbedarfs korrespondiert nicht mit dem tatsächlichen Pkw-Bestand
- Kein Anreiz zum Verzicht auf Pkw
- Überlastung von öffentlichen Parkflächen
- Straßenraumaufteilung zugunsten des Umweltverbunds wird wesentlich erschwert
- Geringere Einnahmen aus der Stellplatzablässe

## Regelungsalternative A

Die Möglichkeit der Stellplatzablöse soll künftig im gesamten Stadtgebiet und nicht nur in bestimmten Teilgebieten bestehen

- Die bisherige Differenzierungen in drei Zonen sind empirisch nicht hinreichend belegt (Ensemblequalität  $\neq$  Parkraum)
- Der Parkdruck auf öffentlichen Straßen kann auf verschiedene Weise beeinflusst werden



Bisher geltende Zonenregelung

# Beeinflussung des Parkdrucks auf öffentliche Straßen



Stellplätze auf  
Privatgrund-  
stücken



**Stellplatzbedarf**



**Stellplatzangebot (öffentlich)**

Kombination

Beeinflussung durch

- Verbesserung der Fahrradmobilität
- Verbesserung des ÖPNV
- Angebote für Carsharing ...

Beeinflussung durch

- Nutzung öffentlicher Straßen zum „*Laternenparken*“
- Herstellung öffentlicher Stellplätze
- Herstellung von Quartiersgaragen
- Parkraumbewirtschaftung

Kombination

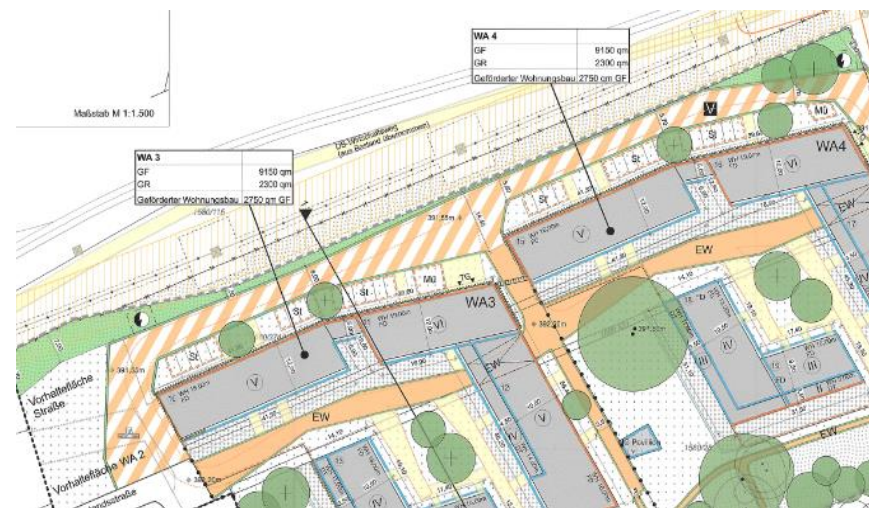
Auswirkungen auf die **Bautätigkeit**  
(Wohnungen, Gewerbebetriebe ...)

Auswirkungen auf die **Verkehrssituation**  
(Stadtbild, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ...)

Bei der Stellplatzablöse besteht keine Verpflichtung der Gemeinde öffentliche Stellplätze herzustellen!



„Laternenparken“ (Straßenverkehrsrecht)



Herstellung öffentlicher Parkplätze (Bauleitplanung)



Quartiersgarage (z. B. Rathaus | UG)



## Beispiel Nikolaviertel

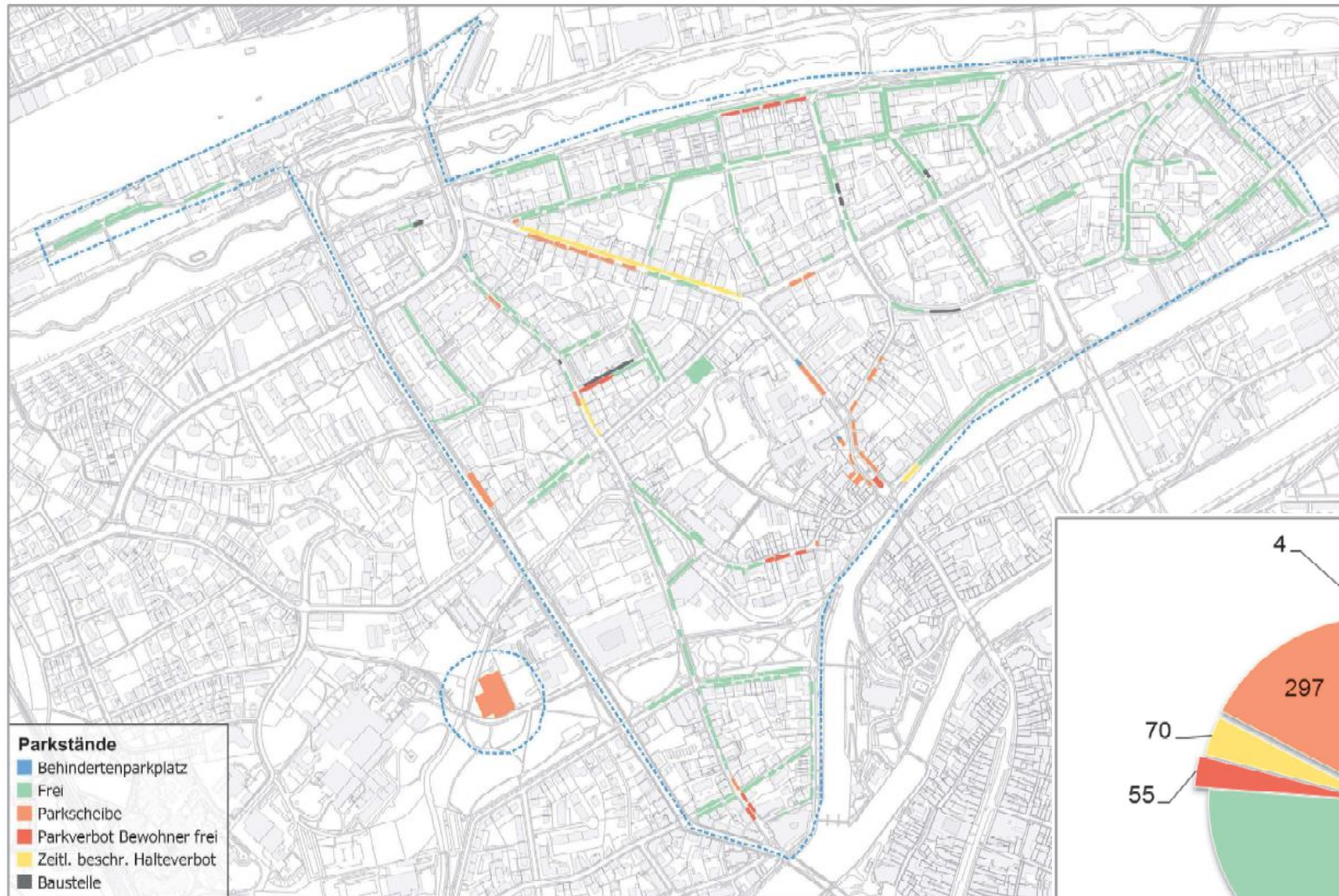


Abbildung 4: Bewirtschaftungsformen Nikolaviertel (Stand: Juli 2019)

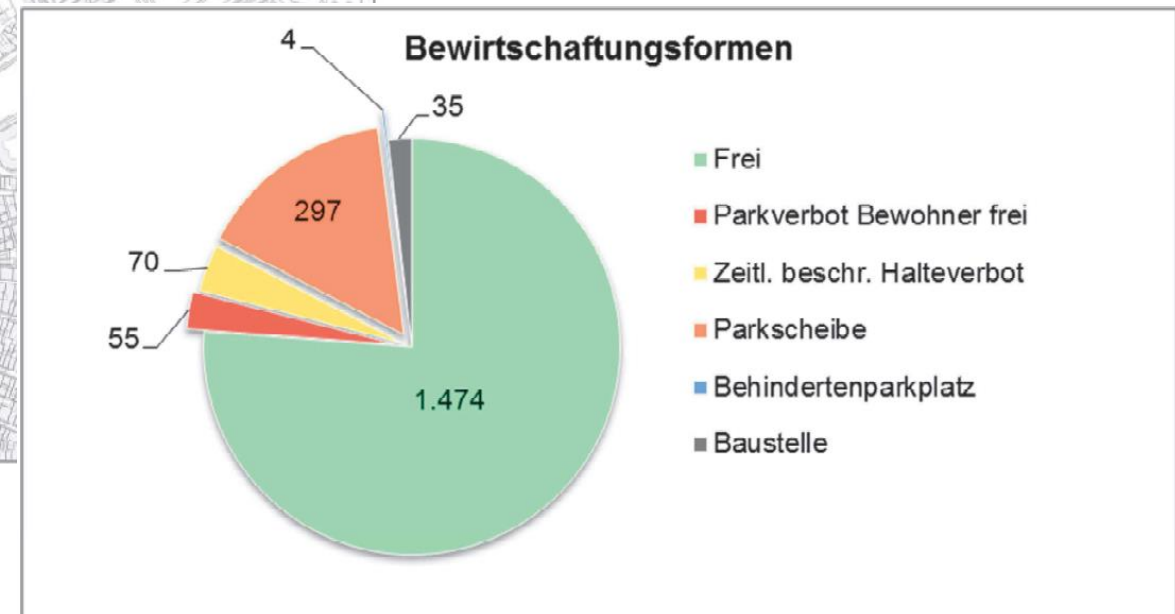
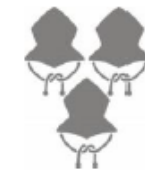


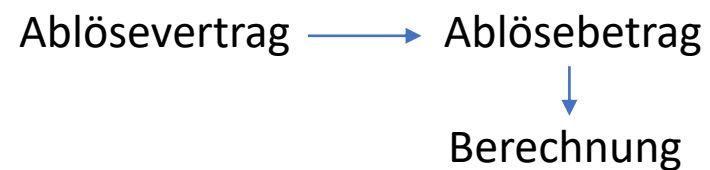
Abbildung 3: Stellplätze im Untersuchungsgebiet nach Bewirtschaftungsform



Stellplatz	öffentlich						privat			
	frei		bewirtschaftet				Parkhaus bzw. Stellplatzanlage	auf Privatgrundstück		
Bewirtschaftung	am Straßenrand	auf öffentlicher Stellplatzanlage	am Straßenrand		Parkhaus bzw. Stellplatzanlage					
Lage			Bewohnerparken	Kurzparkzone gebührenfrei	Kurzparkzone gebührenpflichtig	gebührenpflichtig		meist gebührenfrei		
Art der Bewirtschaftung			Stpl.	Lizenz- ausweis	Parkscheibe	Parkscheinautomat	Parkscheinautomat			
Zahlsystem							Parkscheinautomat			
Nutzergruppen	Bewohner, in der Nähe zur Innenstadt auch viele Beschäftigte	Beschäftigte, Kunden	Bewohner	Kunden, Besucher	Kunden, Besucher	Pendler und Beschäftigte	Kurzzeitparker = Kunden	Dauerparker = Beschäftigte	Beschäftigte	v.a. Bewohner, teilweise Beschäftigte und Kunden
Parkdauer				zeitlich begrenzt	zeitlich begrenzt	Tagessatz, Mehrtageskarten	flexibel	dauerhafte bzw. monatliche Vermietung		
Überwachung			Verkehrsüberwachung	(Verkehrsüberwachung)	Verkehrsüberwachung	Verkehrsüberwachung	Schrankensystem	Schrankensystem	Schrankensystem	
PH Altstadt Zentrum							120	150		270
PH Wittstraße/Oberpaur							270	100		370
PH Wittstraße/Karstadt							173			173
PH City Center							574	42		616
PH Sparkasse							100			100
PH Freyung								140		189
Griesenwiese		550							742	1292
Parkspur Zeughaus								130		130
Neustadt								205		205
Regierungsplatz								41		41
Dreifaltigkeitsplatz	0		12	30				75		87
Spiegelgasse	0		14	35						14
Kirchgasse	0		23	56						23
Kolpingstraße	14		18	40						32
Steckengasse	0		6	15						6
Grasgasse	0		8	17		6			84	98
Hemmgasse	0		13	50						13
Nahensteig	0		10							10
Oberer Ländgasse	0		19	22						19
Untere Ländgasse	0		26	66						26
Freyung	59		21	42						80
Jodoksgasse	0		7	17						7
Königsfeldergasse	0		8	20						8
Orbanquai/Isargestade	0		4	10						4
Maximilianstraße	30									30
Postplatz						24				24
Mühleninsel						43				43
Isargestade						35				35
Zweibrückenstr./Leukstr.						20				20
Papierestr. & Nikolastr.					12					12
Innere Münchner Str.						112				112
Parkplatz DRV									350 (am WE öffentlich, bewirtschaftet)	0
Parkplatz LA Finanzen									300	300
<b>Innenstadt</b>										<b>2.276</b>
Hauptfriedhof								62		
Friedhofstraße						46				
Hans-Wertinger-Straße			16	32						16
Hbf, inkl. Postgebäude					20			118		138
ehemaliger Ladebahnhof		100								100
Oberndorferstraße								508		508
Parkdeck Robert Koch Straße								211		
Wittstraße/Dimitzstraße		180							104	
<b>Summe</b>		<b>830</b>	<b>205</b>	<b>454</b>	<b>32</b>	<b>737</b>	<b>1.641</b>	<b>1.286</b>	<b>432</b>	<b>8.277</b>
<b>Summe gebührenpflichtig</b>							<b>4.096</b>			



## Berechnung des Ablösebetrages



$$A = (GEK + HK) \times ASTP$$

*Dabei bedeuten*

<i>A</i>	<i>Ablösebetrag</i>
<i>GEK</i>	<i>Grunderwerbskosten</i>
<i>HK</i>	<i>Herstellungskosten</i>
<i>ASTP</i>	<i>Ablösbare Zahl der notwendigen Stellplätze für Personenkraftwagen</i>



## Berechnung der Grunderwerbs- und Herstellungskosten

GEK = 75 % des Bodenrichtwerts

HK = 75 % der durchschnittlichen Herstellungskosten  
bei städtischen Bauvorhaben

Die Reduzierung ist dem Umstand geschuldet, dass an öffentlichen Parkplätzen keine dauernde Nutzungs- und Verfügungsbefugnis besteht.

Die bisherige Reduzierung auf 40 % der jeweiligen Kosten erscheint unangemessen gering, insbesondere mit Blick auf die Zahl der in der Stadt Landshut verfügbaren öffentlichen Parkplätze.



## Zahl der maximal ablösbaren Stellplätze

a)	<i>Einfamilienhaus, Doppelhaus-hälfte, Reiheneinzelhaus mit 1 WE einschließlich Einliegerwohnung bis 40 m<sup>2</sup>, sonst Buchst. b</i>	<i>keine</i>
b)	<i>Mehrfamilienhäuser</i>	<i>Wohnfläche bis 40 m<sup>2</sup>, 0,5 Stellplatz je Wohnung Wohnfläche &gt; 40 m<sup>2</sup> &lt; 130 m, 0,5 Stellplätze je Wohnung Wohnfläche &lt; 130 m<sup>2</sup>, 1 Stellplatz je Wohnung</i>
c)	<i>Studenten-, Schwestern- oder sonstige Wohnheime</i>	<i>Wohnfläche &lt; 40 m<sup>2</sup>, 0,3 Stellplätze je Apartment</i>
d)	<i>Geförderte Studenten-, Schwestern- oder sonstige Wohnheime</i>	<i>Wohnfläche &lt; 40 m<sup>2</sup>, 0,5 Stellplätze je 5 Betten</i>
e)	<i>Arbeitnehmerwohnheime</i>	<i>0,5 Stellplätze je 2 Betten, mindestens aber 3 Stellplätze</i>

*Nicht abgelöst werden können notwendige Stellplätze nach Anlage 1 Nrn. 2 bis 5 zu § 3 sowie Stellplätze für Lastkraftwagen und Kraftomnibusse nach § 7 und barrierefreie Stellplätze nach § 8.*

*Soweit nach § 3 Abs. 1 Satz 1 die Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen wie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (GaStellV) anwendbar ist, beträgt die ablösbare Zahl der notwendigen Stellplätze für Personenkraftwagen gegenüber Ziff. 9 der Anlage zu § 20 Satz 1 dieser Verordnung:*

a)	<i>Handwerks- und Industriebetriebe</i>	<i>0,5 Stellplätze je 70 m<sup>2</sup> Nutzfläche (nach DIN 277, Teil 2) oder je 3 Beschäftigte</i>
b)	<i>Lagerräume, -plätze, Ausstellungen- und Verkaufsplätze</i>	<i>keine</i>
c)	<i>Kraftfahrzeugwerkstätten</i>	<i>keine</i>
d)	<i>Tankstellen</i>	<i>keine</i>
e)	<i>Automatische Kfz-Waschanlagen</i>	<i>keine</i>



## Regelungsalternative B

Ablösung (wie Regelungskonzept A)

zusätzlich Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze  
bei Realisierung eines Mobilitätskonzepts



## Interesse an der Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze

### Stadt Landshut

- Verkehrsvermeidung (Menge und Folgen im Quartier und in der Stadt)
- Energieeinsparung (Klimawandel)\*
- Reduzierung der Flächenversiegelung

### Bauherr

- Reduzierung der Baukosten (v. a. bei Tiefgaragen von 30 bis 52 Tsd. € je Stellplatz)
- Moderne Wohnangebote für die Teilnahme an der Verkehrswende

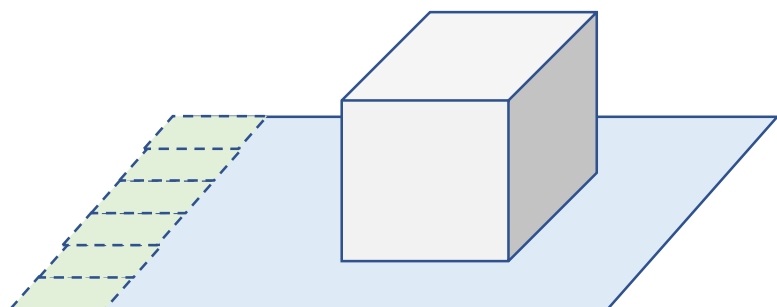
\*) Im Jahr 2021 hat der Verkehrssektor in Deutschland das durch das Bundes-Klimaschutzgesetz vorgegebene Treibhausgas-Minderungsziel verfehlt. Auch im ersten Halbjahr 2022 gab es keinen Rückgang der Treibhausgasemissionen in der notwendigen Höhe.



## Reduzierung der notwendigen Stellplätze

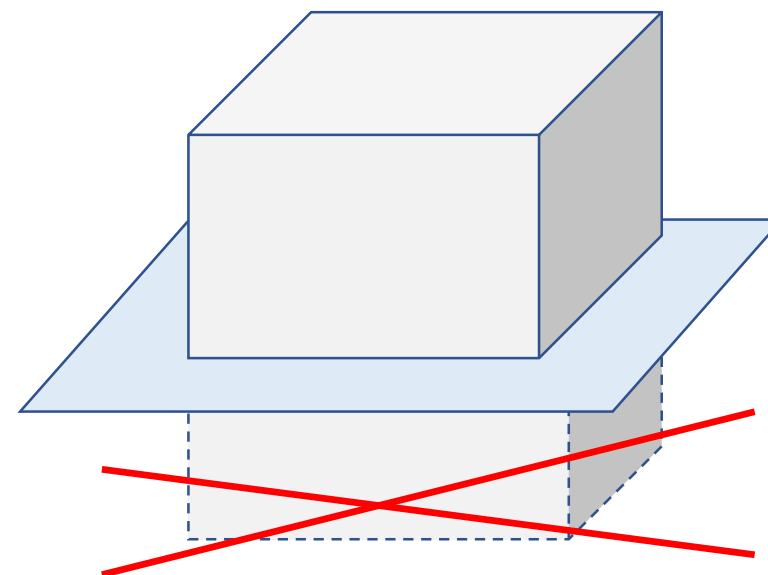
bei nachträglicher Herstellungsmöglichkeit

bis zu 50 %



ohne nachträgliche Herstellungsmöglichkeit

bis zu 25 %







## Voraussetzung: Qualifiziertes Mobilitätskonzept

### ... im Bereich Wohnen

- *das Angebot eines stationsgebundenen Car-Sharing,*
- *das Angebot von überdachten Stellplätzen für Fahrräder und Anhänger,*
- *die Bereithaltung von Elektrofahrrädern und Lastenrädern,*
- *ein elektronisches Informationssystem zum aktuellen Grad der Auslastung der Fahrradangebote (ab 20 Wohneinheiten) und*
- *sonstige Angebote, wie Jobräder, übertragbare ÖPNV-Abonnements und zentrale Paketzustellung sowie*

### ... im Bereich Handwerks- und Industriebetriebe

- *das Angebot von Jobrädern,*
- *das Angebot von Job-Tickets,*
- *die Bereitstellung von Diensträdern/Lastenrädern,*
- *den Betrieb eines Shuttle-Service bzw. Werksbussen und*
- *die Förderung von Fahrgemeinschaften der Mitarbeiter.*

- Beschreibung der Maßnahme
- Sicherstellung der Durchführung
- Wirtschaftlichkeitsprüfung



## Bewertung des qualifizierten Mobilitätskonzepts

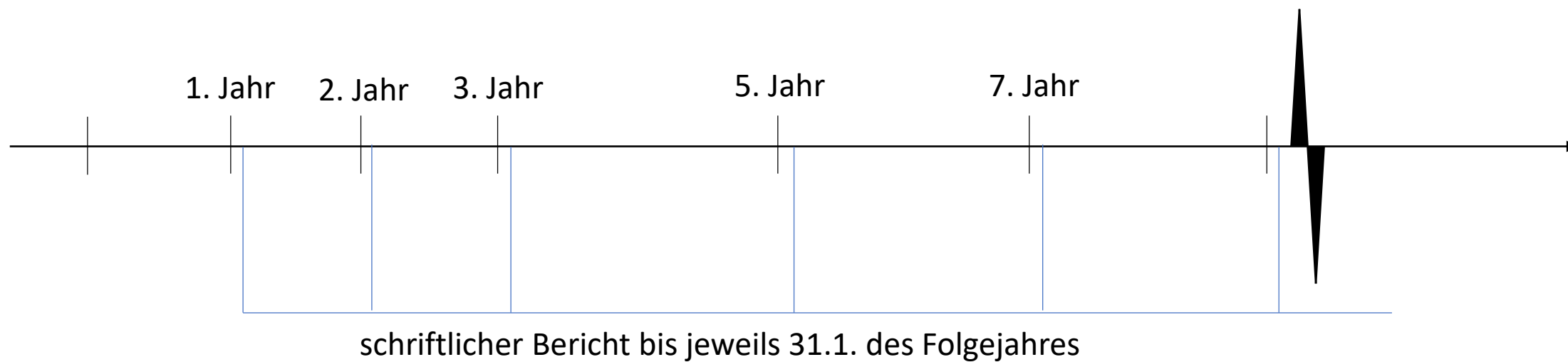
	<b>Faktoren, Maßnahmen</b>	<b>Punkte*</b>
<b>Mobilitätsrelevante Erschließung</b>	Unmittelbare Nähe von Bushaltestellen (nicht weiter als 100 m vom Bauvorhaben)	2
	Unmittelbare Nähe zu Nahversorgungsgeschäften (nicht weiter als 200 m vom Bauvorhaben)	2
	Parkraumbewirtschaftung bzw. parkraumbeschränkende Maßnahmen	2
<b>Qualifizierte Konzeptbestandteile</b>	<b>Bereich Wohnen</b>	
	Stationsgebundenes Car-Sharing	5
	Lastenräder bzw. Fahrradanhänger	5
	Zusätzliche überdachte Fahrradstellplätze	5
	Übertragbare ÖPNV-Abonnements	5
	Zentrale Paketzustellung	2
	Sonstiges	(max. 5)
	<b>Bereich Handwerks- und Industriebetriebe</b>	
	Angebot von Jobrädern	6
	Angebot von Job-Tickets	6
	Bereitstellung von Diensträdern/Lastenrädern	5
	Betrieb eines Shuttle-Service, Werksbusse	5
	Förderung von Fahrgemeinschaften	4
	Sonstiges	(max. 5)

### Reduzierung des Stellplatzbedarfes

<b>Punkte</b>	<b>Stellplätze können nach Beendigung des qualifizierten Mobilitätskonzepts nicht auf dem Baugrundstück hergestellt werden</b>	<b>Stellplätze können nach Beendigung des qualifizierten Mobilitätskonzepts auf dem Baugrundstück hergestellt werden</b>
32 – 18	25 %	50 %
17 – 8	20 %	40 %
7	15 %	30 %

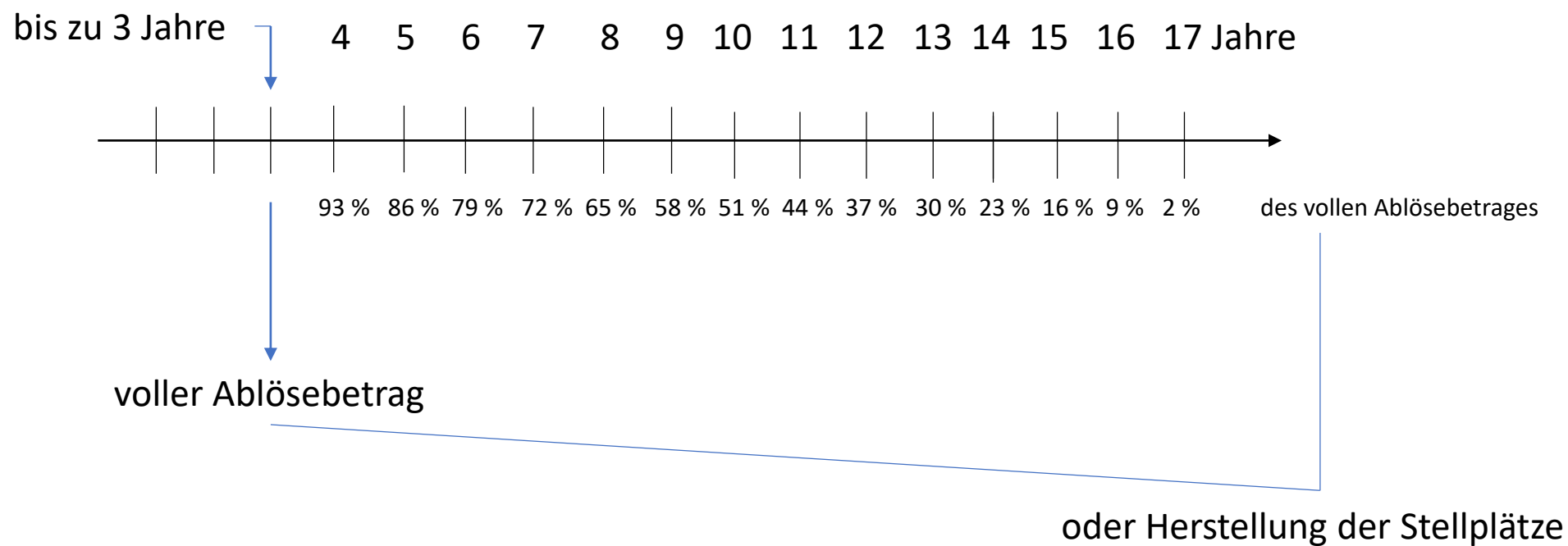


## Monitoring des qualifizierten Mobilitätskonzepts





## Scheitern des qualifizierten Mobilitätskonzepts





Im Vergleich zu den Regelungen in den Satzungen anderer Städte sind die hier vorgeschlagenen Regelungen

- in hohem Maße transparent,
  - vergleichsweise leicht anzuwenden und
- (- mit Blick auf die möglichen Folgen des Scheiterns des Konzepts möglichst sicher.)



### **Beschlussvorschlag:**

1. Vom Bericht über die Änderung der Stellplatzsatzung wird Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die vorgelegten und erläuterten Satzungsentwürfe anhand der in der Sitzung geäußerten Bedenken und Anregungen zu überarbeiten und danach erneut vorzulegen.
3. Der Dringlichkeitsantrag der CSU/LM/JL/BfL-Fraktion, Nr. 514 vom 12.06.2023 ist mitbehandelt.