



## Beschlussvorlage

öffentlich

Dezernat: Dezernat 6 - Bau- und Planungsdezernat  
Amt: Bauverwaltungsamt  
Erstelldatum: 12.01.2024  
Vorlagen-Nr.: BV/019/2024

### Neufassung der Satzung über die Herstellung und Ablösung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen in der Stadt Weiden i.d.OPf. (Stellplatzsatzung - StS)

#### Beratungsfolge:

Bau- und Planungsausschuss 08.02.2024  
Stadtrat 04.03.2024

#### Sachstandsbericht:

Wie in der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses am 19.10.2023 beschlossen, fand am 05.12.2023 ein interfraktioneller Abstimmungstermin zur Änderung der Stellplatzsatzung, insbesondere im Hinblick auf die Reduzierung der Stellplatzrichtzahlen für Wohnnutzungen, statt.

Bei diesem Termin wurden die Möglichkeiten einer allgemeinen Anpassung der Richtzahlen sowie einer flexiblen Regelung, z. B. im Rahmen eines Mobilitätskonzepts, diskutiert.

Gemeinden können über Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO (Örtliche Bauvorschriften) die Zahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder regeln. Rechtliche Vorgaben bestehen insoweit nicht, als dass die Zahl höher oder niedriger sein kann als in der allgemein in Bayern gültigen Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) festgesetzt. Der bisherige Vergleich unserer Stellplatzsatzung mit der GaStellV stellt sich wie folgt dar:

#### GaStellV:

Einfamilienhäuser	1 Stellplatz je Wohnung
Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen	1 Stellplatz je Wohnung
Gebäude mit Altenwohnungen	0,2 Stellplätze je Wohnung

#### Stellplatzsatzung der Stadt Weiden i.d.OPf.:

Einfamilienhäuser	
bis 140 m <sup>2</sup> Wohnfläche	2 Stellplätze
über 140 m <sup>2</sup> Wohnfläche	3 Stellplätze



	zusätzlich 1 Stellplatz pro Einliegerwohnung
Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen	
bis 60 m <sup>2</sup> Wohnfläche	1 Stellplatz je Wohnung
über 60 m <sup>2</sup> bis 100 m <sup>2</sup> Wohnfläche	1,5 Stellplätze je Wohnung
über 100 m <sup>2</sup> Wohnfläche	2 Stellplätze je Wohnung
	zusätzlich 1 Besucherstellplatz je 5 Wohnungen

### 1. Allgemeine Reduzierung der Stellplatzrichtzahlen

Statistisch war in Weiden im Jahr 2021 ein Stellplatzbedarf von etwas über einem Stellplatz je Wohnung vorhanden. Das Verhältnis von Wohnungen zu Pkws bewegt sich dabei seit 2019 bei  $\approx 1,11$ . Der Kraftfahrzeugbestand ist dabei seit 2016 zwar von 25.027 auf 26.189 angemeldete Pkw, der Wohnungsbestand jedoch lediglich von 23.106 auf 23.642 Wohnungen angestiegen. Wie sich aus den angehängten Grafiken ergibt, hat sich beim Bestand der Kraftfahrzeuge seit 2019 ein gewisses Plateau eingestellt.

Im Rahmen der allgemeinen Reduzierung wurden zudem die Stellplatzsatzungen der weiteren bayerischen Städte zwischen 40.000 und 50.000 Einwohnern herangezogen. Hierbei haben die Städte Neumarkt, Coburg, Kaufbeuren, Hof und Straubing keine Stellplatzsatzung. Ferner sind die Stellplatzsatzungen der Städte Germering, Dachau und Freising vergleichsweise alt (2003 – 2013) und wurden deshalb nicht berücksichtigt. Verblieben sind die Städte Schwabach (Satzung aus 2015), Amberg (Satzung aus 2017), Ansbach (Satzung aus 2023) und Memmingen (Satzung aus 2023). Resultat des Vergleichs war, dass die Stellplatzsatzungen der Vergleichsstädte hinsichtlich der Schwellenwerte (Wohnflächen) teilweise großzügiger (Schwabach), teilweise strenger (Amberg, Ansbach) oder ähnlich (Memmingen) sind. **Auch enthalten die meisten Satzungen der Vergleichsstädte bei Mehrfamilienhäuser Regelungen zu den notwendigen Fahrradstellplätzen.**

### 2. Flexible Regelung zur Reduzierung der möglichen Stellplätze

Überdies wurde eine flexible Reduzierung der Richtzahlen, insbesondere unter Anwendung von Mobilitätskonzepten, geprüft.

*„Mit Mobilitätskonzepten, die im Zusammenhang mit einem Wohnungsbauvorhaben realisiert werden, wird das Ziel verfolgt, durch die Bereitstellung von Mobilitätsalternativen zum privaten Pkw dauerhaft einen geringeren Kfz-Stellplatzbedarf zu erreichen“* (Endbericht „Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren“, S. 21; Broschüre des Bayerischen Staatsministeriums f. Wohnen, Bau und Verkehr).

Mobilitätskonzepte können jedoch nur unter bestimmten Voraussetzungen funktionieren, wobei insbesondere ein gutes ÖPNV-Angebot erforderlich ist („**10-Minuten-Stadt**“, in der alle alltäglichen Ziele (Haltestellen des ÖPNV, Einkaufsmöglichkeiten, Apotheken, Hausärzte, Kita und Grundschule sowie Naherholungseinrichtungen) in maximal 10 Minuten mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu erreichen sind). Gleichzeitig zeigen die im o. g. Bericht des StMB aufgeführten Erfahrungswerte, dass für eine wirksame Implementierung von Mobilitätskonzepten z. B. auch ein Parkraummanagement, Angebote eines Fahrradverleihsystems sowie genügend Fahrradabstellmöglichkeiten notwendig sind.

Unter diesem Aspekt spielt ferner die Umsetzung der Maßnahmen aus dem gesamtstädtischen Verkehrskonzept eine Rolle. Das Mobilitätskonzept wurde am 26.09.2022 im Stadtrat beschlossen. Ziele des Konzepts sind die Reduzierung der Dominanz des Kfz-Verkehrs durch verschiedene Maßnahmen (z.



B. Ausbau P+R-Angebote, Verbesserung/Erweiterung der Fahrradabstellanlagen, Erarbeitung eines detaillierten Parkraumkonzeptes, etc.).

Im gesamtstädtischen Mobilitätskonzept wurde festgestellt, dass in Weiden ein umfangreiches Stadtbussystem besteht, wobei die Erschließung durch ein dichtes Haltestellennetz überwiegend gut ist. Dies spiegelt sich auch in einer Analyse der Bestandserhebung im Rahmen des ISEK wieder. Bereits in weiten Teilen des Stadtgebiets lassen sich die o. g. Einrichtungen (**10-Minuten-Stadt**; Haltestellen des ÖPNV, Einkaufsmöglichkeiten, Apotheken, Hausärzte, Kita und Grundschule sowie Naherholungseinrichtungen) fußläufig in maximal 12 Minuten erreichen (s. anhängende Karte des Stadtplanungsamts). Bei der Analyse gilt jedoch zu beachten, dass die tatsächliche Wegequalität nicht überprüft wurde und es sich vielmehr lediglich um eine theoretische Darstellung handelt.

Weitere Strategien zur Flexibilisierung der Stellplatzpflicht sind z. B. die Beschränkung auf Erschließungsqualitäten zum öffentlichen Verkehr (s. hierzu Analyse des Stadtplanungsamts). Zusätzlich gibt es Überlegungen, die Zahl der Stellplätze an die Größe der Wohnung zu koppeln. Dahinter steht der Gedanke, dass Ein-Personen-Haushalte in kleineren Wohnungen weniger oder gar keine Stellplätze benötigen und umgekehrt. Die Investoren bekommen mit einer starren Stellplatzbaupflicht eher wirtschaftliche Anreize gesetzt, große Wohnungen zu bauen.

### 3. Fazit:

Nicht zu unterschätzen ist der durch die Vorlage von Mobilitätskonzepten entstehende, nicht unerhebliche Prüfaufwand für die Verwaltung. Auch kommt weiterer Kontrollaufwand bezüglich der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen auf die Baubehörde zu. Aus diesen Gründen wird in manchen Kommunen bewusst auf die Vorlage von Mobilitätskonzepten verzichtet. Auch ist es aufgrund der Individualität von Mobilitätskonzepten schwer, eine pauschale Reduzierung der Stellplatzanforderungen für jede Art von Mobilitätskonzepten festzulegen. **Zumindest die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine allgemeine Reduzierung der notwendigen Stellplätze liegen bereits im überwiegenden Bereich der Stadt Weiden vor. Eine Beschränkung der Reduzierung auf einzelne Stadtteile erscheint deshalb eher nicht sinnvoll.**

Der Städtevergleich hat gezeigt, dass lediglich in den Satzungen der Städte Schwabach und in Amberg (hier jedoch nur für den Altstadtbereich → Verringerung des Stellplatzbedarfs um 20 %) eine auf einzelne Stadtgebiete bezogene, pauschale Reduzierung der Stellplätze enthalten ist. Ein Bezug zu Mobilitätskonzepten wurde dort gar nicht hergestellt.

**Vonseiten der Bauaufsichtsbehörde erscheint eine flexible Regelung der Stellplatzpflicht (unter Bezugnahme auf Mobilitätskonzepte) oder eine auf einzelne Stadtgebiete bezogene Reduzierung in unserer Stellplatzsatzung ebenfalls nicht zweckmäßig.**

**Vielmehr sprechen die o.g. Auswertungen für eine allgemeine, für das gesamte Stadtgebiet geltende Regelung, was auch im Rahmen des interfraktionellen Abstimmungstermins befürwortet wurde.**

Nach Ablauf eines gewissen Zeitraums (mind. zwei bis drei Jahre) kann eine Evaluation und Anpassung der Satzung erfolgen. Im Rahmen dessen kann ggf. erneut über eine flexible Regelung mittels Mobilitätskonzepten, sofern bis dahin ein entsprechender Bedarf an uns herangetragen wurde, nachgedacht werden.

Zudem wurden im Satzungsentwurf bei Mehrfamilienhäusern sowie Studentenwohnheimen und –wohnungen Regelungen zu notwendigen Fahrradabstellplätzen aufgenommen.



**Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):**

Keine personellen Auswirkungen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Keine finanziellen Auswirkungen.

**Beschlussvorschlag:**

Mit dem Inhalt der Satzung besteht Einverständnis.

Die Neufassung der Stellplatzsatzung der Stadt Weiden i.d.OPf. aufgrund des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO wird beschlossen.

**Anlagen:**

Anlage 1) 2024\_ Statistische Grundlagen

Anlage 2) 2024\_ Neufassung Stellplatzsatzung

Anlage 3) 2024\_ SynopseStS\_ Neufassung

Anlage 4) Karte Soziale Infrastruktur\_30.11.2023