

Anlage 3 zur Drucksache Nr. 1843/2015: Stellplatzsatzung Mainz

Herleitung der Kennwerte "Stellplatz je Wohnung"



61-Stadtplanungsamt / Abteilung Verkehrswesen

August 2015

Amtsleiter: G.Ingenthron

Bearbeiter:

Armin Schroeders

Einleitung

Die Landeshauptstadt Mainz erarbeitet erstmalig eine Stellplatzsatzung für ihr Stadtgebiet. Damit schöpft sie die gesetzlichen Möglichkeiten im Rahmen ihrer kommunalen Hoheit aus, die Stellplatznachfrage der existierenden und prognostischen Haushaltsmotorisierung anzupassen. Während die Regelungen für Funktionen, die nicht dem Wohnen zugerechnet werden, hinreichend in den einschlägigen VwV geregelt sind, bezieht sich der satzungsmäßige Gestaltungsspielraum für Kfz-Stellplätze hier insbesondere auf die Wohnfunktion.

Für diese Wohnfunktion werden im Folgenden die Kennwerte des Stellplatzbedarfes abgeleitet, die sich aus der besonderen örtlichen Situation in Mainz ergeben.

Diese besondere örtliche Situation ist in den zurückliegenden etwa 5 Jahren einerseits geprägt durch eine stetige Zunahme der Fahrgastzahlen im ÖPNV (auf Basis der Auswertungen der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH), die deutlich über den Zuwächsen im bundesdeutschen Vergleich liegt. Andererseits ist sowohl eine Stagnation im Kfz-Bestand der in Mainz gemeldeten Fahrzeuge als auch ein seit rund 10 Jahren stetiger Rückgang der MIV-Verkehrsbelastung, überwiegend im Hauptstraßennetz der Stadt Mainz, zu konstatieren.

In Kombination mit der Etablierung und dem Ausbau ergänzender Mobilitätsangebote (MVGmeinRad; Car-Sharing, neues Parkraumkonzept etc.) darf insofern davon ausgegangen werden, dass die aufgezeigten Entwicklungen sich aktuell und prognostisch in einer veränderten – sprich geringeren – Haushaltsmotorisierung widerspiegeln.

Im Zuge der hier vorliegenden Anpassung des Stellplatzschlüssels für Wohnnutzung verfolgt die Stadt Mainz die Ziele, einerseits keine Stellplatzkapazitäten im Kontext von Bauvorhaben zu schaffen, die über den realen Bedarf hinausgehen und dadurch unnötig Ressourcen binden. Andererseits trägt sie dafür Sorge, dass es durch die Festlegung realistischer Stellplatzschlüssel nicht zu einer Verlagerung der Nachfrage im ruhenden Verkehr in den öffentlichen Straßenraum kommt.

1. Datengrundlagen

Das Stadtplanungsamt greift in seiner Herleitung des Stellplatzbedarfs auf unterschiedliche Quellen und Datengrundlagen zurück, die nachfolgend beschrieben werden. Die Verknüpfung dieser Datengrundlagen verfolgt das Ziel, die Größe Pkw / je Haushalt in flexibel über das Stadtgebiet zu verteilenden räumlichen Einheiten (homogene Siedlungstypen) auswerten zu können.

1.1 SrV 2008 und SrV 2013

Das ‚System repräsentativer Verkehrsbefragungen, SrV - Mobilität in Städten‘ ist ein bundesweit anerkanntes Verfahren zur Erfassung von Mobilitätskennwerten. Die Stadt Mainz hat 2008 und 2013 an dieser Erhebung der Technischen Universität Dresden teilgenommen.

Einen Baustein der Erhebung bilden Kennziffern zur Haushaltsmobilität, u.a. ausgedrückt in Pkw je Haushalt. Die Werte für Mainz lagen in den beiden Untersuchungen 2008 und 2013 zwischen 0,9 und 1,0 Pkw / Haushalt.

Diese Werte gelten als Durchschnittswerte für die gesamte Stadt Mainz und berücksichtigen zunächst keine Wohnungsgrößen/-typen bzw. sozio-demografischen Merkmale.

Sie dienen daher zunächst der Plausibilisierung der weiter unten hergeleiteten Kennwerte ohne Berücksichtigung des ‚ÖPNV-Bonus‘, der seinerseits zusätzlich die räumliche Differenzierung des Stellplatzschlüssels anhand der Einzugsradien von Straßenbahn und Bus berücksichtigt.

1.2 Städtische Statistik zu den gemeldeten Kfz / Pkw

Die Stadt Mainz aktualisiert in regelmäßigen Abständen ihre Statistik über gemeldete Pkw. Für die vorliegende Ausarbeitung wurde auf den Stand 01/2015 zurückgegriffen. Einbezogen in die Betrachtung wurden die privat gemeldeten Pkw, die sich räumlich bis auf die kleinste verfügbare Ebene der statistischen Blockseite auswerten lassen. Mit Hilfe dieser Datenfeinheit ist es möglich, hinreichend genaue Angaben zur Haushaltsmotorisierung in homogenen Siedlungstypen zu ermitteln.

1.3 Auswertungen der Stadtwerke Mainz AG zur Haushaltsstatistik

Neben der Anzahl gemeldeter Pkw bedarf es zur Herleitung der Haushaltsmotorisierung der Angabe zu den Haushalten je räumlicher Einheit. Eine Statistik analog der gemeldeten Pkw ist hierzu bei der Stadt Mainz jedoch nicht verfügbar.

Alternativ dazu wurde über die Stadtwerke Mainz AG die Anzahl der Abnahmestellen in definierten Hausnummernbereichen vorab festgelegter Straßenzüge ermittelt. Hierzu wurden im Stadtplanungsamt sieben unterschiedliche Beispieltelräume gewählt, die jeweils verschiedene Siedlungstypen repräsentieren (Ein-/Zweifamilienhäuser; historische Blockbebauung; Geschosswohnungsbau aus unterschiedlichen Jahrzehnten; Reihenhäuser etc).

Für insgesamt 320 Häuser im Untersuchungsgebiet konnten dadurch ca. 1.650 Abnahmestellen (=Haushalte) verortet werden.

Die gewählte Methodik der Herleitung der Haushalte über die Abnahmestellen der Stadtwerke wurde in einem weiteren Schritt verifiziert. Dazu wurden bei allen 320 Häusern zusätzlich die ‚Hausklingeln‘ erfasst, die ihrerseits einen analogen Hinweis auf die vorhandenen Haushalte liefern. Der Abgleich mit den Daten der Stadtwerke Mainz AG hat hierbei eine Abweichung von deutlich unter 5% ergeben, wonach die gewählte Methode als belastbar eingestuft wurde (*dies bedeutet gleichzeitig auch; dass lediglich die Erfassung der ‚Hausklingeln‘ bereits eine hinreichend genaue Angabe zur Anzahl der Haushalte darstellt.*)

2. Herleitung der Kennwerte

Die unter 1.2 und 1.3 ermittelten Daten wurden je statistischer Blockseite miteinander verschnitten. Im Ergebnis war es dadurch möglich, für die etwa 1.650 identifizierten Haushalte auf der räumlichen Ebene einzelner Straßenzüge oder Teile derer, die Motorisierung in Pkw / je Haushalt anzugeben.

In einem nächsten Schritt wurden die sieben unterschiedlichen Siedlungstypen (s.o.) weiter aggregiert, um dadurch zu einer im Baugenehmigungsverfahren handhabbaren Vereinfachung zu kommen. Dabei wurde die für die einzelnen Siedlungstypen ermittelte Haushaltsmotorisierung als Orientierungswert herangezogen.

Im Ergebnis erfolgte eine Festlegung auf die folgenden Siedlungsformen mit ihren entsprechenden Kennwerten in Pkw-Stellplatz je Wohnung:

Siedlungsform	Pkw-Stellplatz/Wohnung	Anmerkung
Einfamilienhäuser /Reihenhäuser	1,5*	nach VwV des Ministeriums der Finanzen vom 24.07.2000
Geschosswohnungsbau	1,0	ohne Unterscheidung nach der Wohnungsgröße
Geförderter Geschosswohnungsbau	0,8	ohne Unterscheidung nach der Wohnungsgröße

* da die Zahl der geforderten Stellplätze jeweils aufgerundet wird, ergibt sich in diesen Fällen der Bedarf an zwei herzustellenden Stellplätzen. Diese können aber so angeordnet sein, dass sie über nur eine Zufahrt erreichbar sind („gefangener Stellplatz“)

3

Es zeigt sich, dass lediglich die Wohnform Einfamilienhäuser / Reihenhäuser über den Durchschnittswerten des SrV 2008 / SrV 2013 liegen. Dies hat die Einzelauswertung der diese Wohnform repräsentierenden Areale im Stadtgebiet bestätigt. Dadurch kommen für diese Siedlungsform auch weiterhin die Ansätze aus der einschlägigen Verwaltungsvorschrift zur Anwendung. Deren Richtzahl entspricht dem für diese Siedlungsform in Mainz ermittelten Verhältnis Pkw / Haushalt.

Der Geschosswohnungsbau orientiert sich an den Durchschnittswerten für die Stadt Mainz insgesamt. Auch hier hat der Abgleich mit den im Einzelnen ausgewerteten Gebieten mit Geschosswohnungsbau die Plausibilität des Wertes von 1,0 bestätigt.

Die Pkw-Ausstattung der Haushalte im geförderten Wohnungsbau liegt demgegenüber niedriger, hier angesetzt mit 0,8 Pkw / Haushalt.

3. Herleitung eines zusätzlichen ÖPNV-Bonus

Die verschiedenen Fortschreibungen des Nahverkehrsplans der Stadt Mainz der letzten Jahre bescheinigen dem ÖPNV-System wiederholt eine nahezu lückenlose Erschließungsqualität und sehr gute Bedienungsqualität. Angesichts dieser Qualitäten wurde bei der Stadt Mainz bereits 2009 ein differenzierter ÖPNV-Bonus auf Grundlage der Landesbauordnung eingeführt, der in Abhängigkeit der ÖPNV-Bedienung einen 10, 20 oder bis zu 30%igen Abschlag auf die nach der VwV notwendigen Stellplätze erlaubt. Diese Regelung gilt bislang nur für Nicht-Wohnnutzungen, wobei jedoch für studentisches Wohnen schon eine Ausnahmeregelung vorliegt, die dort die Anwendung eines ÖPNV-Bonus bereits seit geraumer Zeit ermöglicht.

Im Frühjahr 2015 haben die Fachausschüsse der Stadt Mainz einer Fortschreibung der Regelungen zum ÖPNV-Bonus zugestimmt, die die zukünftigen Erschließungsqualitäten -unter anderem bedingt durch die Mainzelbahn- berücksichtigt. Die Bereiche mit Abschlägen von 10, 20 oder 30% sind in einer Karte grafisch aufbereitet. Diese Karte ist im Baugenehmigungsverfahren zur Ermittlung der notwendigen Stellplätze zu beachten. Aufgrund der guten ÖPNV-Qualität im gesamten Stadtgebiet gibt es keine Teilbereiche mit ÖPNV-Bonus „null“.

Die Stellplatzsatzung der Stadt Mainz erweitert den Anwendungsbereich der in der Kartendarstellung enthaltenen Inhalte künftig auch auf die Wohnfunktion. Dabei stützt sie sich auf die Tatsache, dass die einzeln untersuchten Gebiete nicht nur unterschiedliche Siedlungsformen repräsentieren, sondern auch in den unterschiedlichen Zonen mit 10, 20 bzw. 30%-igem Abschlag lokalisiert sind.

Es hat sich gezeigt, dass in allen Gebieten die tatsächlich ermittelte Motorisierung Pkw / Haushalt auch dann nicht unterschritten wird, wenn die Werte der unter 2. dargestellten Tabelle um den im jeweiligen Sektor gültigen Abschlag (10, 20 oder 30%) reduziert wird.

4. Fazit

Der Gesetzgeber räumt den Kommunen die Möglichkeit ein, mittels eigener Satzungen den örtlichen Verhältnissen Rechnung zu tragen und die Zahl der notwendigen Stellplätze auch für die Wohnfunktion abweichend von der einschlägigen VwV zu regeln.

Die Stadt Mainz hat hierzu empirische Untersuchungen durchgeführt, die sowohl einem insgesamt rückläufigen Stellplatzbedarf für Wohnnutzungen als auch einer Differenzierung innerhalb des Stadtgebietes Rechnung tragen.

Im Ergebnis stellen die daraus gewonnenen Richtwerte „Stellplätze/Wohneinheit“ ein solides Berechnungsmodell dar, das sowohl eine ausreichende Stellplatzversorgung als auch einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen verbindet.

Die Stadt Mainz wendet dabei zwei Methoden an, um den Bedarf erforderlicher Stellplätze gegenüber der heutigen Praxis zu reduzieren:

1. Senkung der Kennwerte „Stellplätze/Wohneinheit“ für die Siedlungstypen „Geschosswohnungsbau“ und „geförderter Wohnungsbau“. Für Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser gelten weiterhin die Vorgaben der Verwaltungsvorschrift vom 24.07.2000 des Landes.
2. Anwendung des ÖPNV-Bonus auch für Wohnnutzungen