

V0774/23

Diskussionspapier zur Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung
(Referentin: Frau Wittmann-Brand)

Antrag:

Die Verwaltung wird beauftragt die Neufassung zur Änderung der Garagen- und Stellplatzsatzung und die Richtlinie für das Mobilitätskonzept entsprechend der Beratungsergebnisse zu erarbeiten.

| | | |
|--|------------|--------------|
| Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit | 05.10.2023 | Entscheidung |
|--|------------|--------------|

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit vom 05.10.2023

Für Frau Wittmann-Brand sei das Thema Garagen- und Stellplatzsatzung ein großes Anliegen. Anhand einer PowerPoint-Präsentation geht sie auf die zu diskutierenden und entscheidenden Fragen ein. Diese seien in der Präsentation erläutert. Insoweit wird auf die Wiedergabe der Ausführungen verzichtet.

Wenn die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes jährlich nachgewiesen werden solle, sei für Stadtrat Dr. Meyer unklar, wie hier eine Prüfung stattfinden könne. Fraglich sei wie sichergestellt werden könne, dass dieses Angebot nicht nur zum Stichtag der Prüfung, sondern auch ganzjährig erfolgen könne.

Frau Wittmann-Brand informiert, dass diese Evaluierung entsprechend über den Bauherren stattfinde und dieser zum Thema Mobilitätskonzept auf die Stadt zukomme. Seitens der Stadt erfolgen hier keine Kontrollen oder Prüfungen. Dies müsse entsprechend seitens des Bauherren, der Hausverwaltung oder der Eigentümergemeinschaft nachgewiesen werden. Am einfachsten sei hier eine Fotodokumentation, so die Stadtbaurätin. Erst wenn man mitbekomme, dass dies nicht sachgemäß laufe, müsse seitens der Stadt gehandelt werden. Eine regelmäßige Prüfung sei personell nicht zu leisten.

Die Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN finden die Zonierung sehr gut, so Stadträtin Leininger. Um den realen Kosten für die Erstellung eines Tiefgaragenstellplatzes näher zu kommen, könne sie sich eine höhere Ablösesumme vorstellen. Sie merkt an, dass dies immer von zwei Seiten bedacht werden müsse. Insofern laufe dies auf einen Kompromiss hinaus. Zum Mobilitätskonzept schlägt sie vor, die Bagatellgrenze bezogen auf die Wohneinheiten zu reduzieren. Wenn auch die maximale Reduzierung erhöht werde, sei dies auch für kleinere Bauprojekte und Projekte in den Ortsteilen, möglich. Es müsse auch immer klar sein, dass ein Mobilitätskonzept eine freiwillige Sache sei. Ihre Fraktion denke, dass eine Reduzierung der Stellplätze und des Individualverkehrs erreichbar sei, wenn das Ganze niederschwellig gehandhabt werde. Stadträtin Leininger sehe das größte Potential beim Carsharing. Dies finde sie als deutlich unterbewertet und insofern regt sie hier eine Verdopplung auf 10 Prozent an. Dies solle in Kombination mit dem Thema Radverkehrsförderung betrachtet werden, welches auch verdoppelt werden solle. Hier

schlägt Stadträtin Leininger 15 Prozent vor. Im Vergleich mit anderen Großstädten, welche auf andere Massenverkehrsmittel setzen sei es klar, dass keine 33 Prozent erreicht werden können. Aber zwischen 15 Prozent und 33 Prozent sehe sie 25 Prozent eine erreichbare Größe. Stadträtin Leininger betont, dass aber kaum ein Projekt diese Reduzierung erreichen werde. Der jährliche Nachweis sollte möglichst einfach gehalten werden. Hier werde vergessen, dass die Tiefgaragen in den Händen der Nutzer und nicht der Bauträger seien. Denn diese seien ganz klar auf ein Funktionieren angewiesen. Wenn die Mobilität für dieses Objekt nicht funktioniere, dann sei Ärger vorprogrammiert. Hier könne schon auf eine Art von Selbstregulierung gesetzt werden.

Die Zone I, II und III und auch die Ablöse von 10.000 bzw. 15.000 Euro könne seitens der Freien Wähler akzeptiert werden. Allerdings bei der Kontrolle zum Mobilitätskonzept sehe Stadtrat Böttcher Probleme. Für ihn stelle sich die Frage, ob dies überhaupt funktioniere und wie viel zusätzliches Personal hier benötigt werde.

Bei den Zonen könne Stadtrat Wöhrl auch mitgehen. Zum Mobilitätskonzept pflichtet er seinem Vorredner bei. Er fragt nach was passiere, wenn dies nicht eingehalten werde. Dann gebe es die Stellplätze nicht und insofern spricht er sich für die 15 Prozent aus.

Man sei hier etwas flexibler, wenn dies dauerhaft kontrolliert werden könne, so Stadtrat Dr. Meyer. Das primäre Interesse habe der Bauträger, weil die Eigentümer ansonsten auf die Barrikaden gehen. Er spricht sich für den Erhalt der 15 Prozent, höchstens für eine Erhöhung auf 20 Prozent aus. Ein Drittel sei seines Erachtens zu viel.

Das Thema Kontrolle sei eine Frage der Ausgestaltung, so Frau Benner-Hierlmeier. Es müsste dann entsprechend in diesem städtebaulichen Vertrag oder in der Bürgschaft so aufgeführt sein, dass bei Nichteinhaltung, finanzielle Kosten entstehen. Wenn in dem Vertrag stehe, dass dies jährlich erfolgen müsse, dann sei man hier in der Bringschuld. Wenn dies nicht erfolge, dann sei dies durch ein Zwangsgeld zu erbringen.

Dies sei anders als beim Wohnungsbelegungsrecht, wo man einen Sachverhalt kontrolliere. Hier müsse an eine Vollstreckung oder Zwangsgelder gedacht werden. Stadträtin Klein sehe die Kontrolle als Bürokratie und als großen Verwaltungsaufwand. Auch stelle sich dies bei Wechsel von Wohnungsgesellschaften schwierig dar. Stadträtin Klein betont, dass Stellplätze nicht nachgeholt werden können. Sie finde, dass diese geringe Entlastung nicht eine höhere Entlastung rechtfertige.

Man spreche immer vom Bürokratieabbau. Dies sei aber nach den Worten von Stadtrat Bannert hier nicht so. Seines Erachtens sei dies für die Verwalter der Wahnsinn. Auch sehe er einen personellen Mehrbedarf. Für Stadtrat Bannert sei dieser Vorschlag ein Papierkrieg und mit Mehrarbeit verbunden und insofern werde er hier nicht zustimmen.

Frau Wittmann-Brand betont, dass Ingolstadt kein Vorreiter des Mobilitätskonzeptes sei. Auch werde es zu keiner Personalmehrung kommen. Die jährlich zu erbringende Kontrolle sei immer die gleiche. Es stelle sich eher die Frage, ob man in den unteren Bereich bei den 15 Prozent gehe oder ob man sich eine Erhöhung vorstellen könne. Die Stadtbaurätin merkt an, dass nicht jeder Bauantrag mit einem Mobilitätskonzept verbunden sei. Insofern werde dies in den nächsten zwei Jahren betrachtet, wenn eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels beantragt werde. Sie sichert zu, dass dies immer dem Planungsausschuss vorgelegt werde. Gerade in Anbetracht des Wohnungsbedarfs sei dies eine Möglichkeit die Investitionen anzuschieben und trotzdem einen Beitrag zur

Verkehrswende zu leisten. Frau Wittmann-Brand würde dies nicht auf eine Personalmehrung reduzieren. Sie traue dies der Verwaltung zu, das Notwendige zu bewerkstelligen.

Der Grundsatz sei hier genannt, so Stadtrat Semle. Wenn man bauen etwas leichter und kostengünstiger gestalte, dann könne man sich über die Stellplätze unterhalten. Tatsache sei, dass ein Viertel, bis ein Drittel der Tiefgaragenstellplätze nicht genutzt werde. Insofern müsse sich die Frage gestellt werden, warum hier Investition vergraut werden. Bei Betrachtung der bayerischen Regelung habe Ingolstadt eine Höhe, wo viele Bauträger zu Recht anfragen. Dies müsse etwas positiver gesehen werden. Die Kontrolle sei nicht nur für die Anwohner und Nutzer, sondern auch für die BZAs wichtig. Hier gebe es schon Diskussionen zur Studentenwohnanlage in der Goethestraße. Der BZA werde es keinen Bauträger durchgehen lassen, wenn er sein angekündigtes Mobilitätskonzept nicht pflege. Stadtrat Semle betont, dass Ingolstadt hier hinterherhinke und mehr Mut haben solle.

Stadtrat Witty pflichtet seinem Vorredner bei. Egal um wie viel Prozent reduziert werde, es werde immer kontrolliert werden müssen. Entweder man wolle das Mobilitätskonzept oder man wolle es nicht. Bei der Höhe sei dies eine Art Bauchgefühl. Keiner kenne die Auswirkungen. Um dies analysieren zu können, müssen Erfahrungen gesammelt werden. Stadtrat Witty regt an, jetzt zu starten und dies nach zwei Jahren zu analysieren.

Frau Wittmann-Brand geht weiter anhand der PowerPoint-Präsentation auf die Richtzahlenliste ein.

Dies eine grundsätzliche Erleichterung für alle. Nach den Worten von Stadtrat Semle gehe man hier in die bayerische Ausrichtung. Die einzige Erleichterung sehe er bei den Bauträgern unter 10 oder 20 Wohneinheiten. Auch kleine Hausbauer können einsparen, wenn sie durch verschiedene Maßnahmen ein Drittel reduzieren. Hier können die „Kleinen“ profitieren. Alle anderen Maßnahmen betreffen die „Großen“. Es müsse aber für alle etwas getan werden.

Stadtrat Böttcher verweist auf die öffentlichen geförderten Wohnungen mit einem Stellplatz. Beim öffentlichen Studentenwohnungen sehe seine Fraktion statt den vorgeschlagenen 0,3, dass 0,5 erforderlich seien. Die FW-Stadtratsfraktion sehe aber eine Problematik bei den Hotels und Pensionen. Ein Stellplatz für vier Betten sei hier zu wenig. Dabei verweist Stadtrat Böttcher auf die vielen Außendienstler. Bei der Bezeichnung Moscheen und sonstiges, bittet er um Beibehaltung der früheren Bezeichnung „Moscheen und sonstige kirchliche Einrichtungen“.

Stadtrat Bannert sehe die Reduzierung nicht so und betont, dass seine Fraktion weiterhin einen Stellplatz pro Wohnung wolle. Bei den Pensionen regt er an, dies wie bisher, einen Stellplatz für drei Betten, zu belassen. Bei den Diskotheken könne er mitgehen. Ganz wichtig sei für ihn, dass der Stellplatzschlüssel bei den geförderten Wohnungen und auch bei Hotels und Pensionen so bleibe.

Der geförderte Wohnungsbau sei ein sehr neuralgischer Punkt und Ingolstadt brauche bezahlbare Wohnungen. Bis zum Jahr 2040 gerechnet handelt es sich um knapp 900 Wohnungen. Die Stadtbaurätin schlägt vor, diese Reduzierung für den geförderten Wohnungsbau von 1,0 auf 0,8 Stellplätze pro Wohneinheit und für gefördertes studentisches Wohnen von 0,5 auf 0,3 Stellplätze zu belassen.

Stadtrat Bannert verweist auf die Sitzungen der Bezirksausschüsse. Hier werde auch immer das Problem der fehlenden Stellplätze angesprochen. Weiter verweist er auf die 300 entstehenden Sozialwohnungen auf dem Rietergelände. Bei Anwendung des neuen Schlüssels fehlen hier 60 Stellplätze. Er bittet dann um Mitteilung an die umliegenden Bürger, wo diese ihr Auto hinstellen sollen. Der Aufschrei sei jetzt schon groß und insofern werde er hier nicht zustimmen.

An Stadtrat Bannert gewannt solle dieser den Bürgern in den Stadtteilen nicht erzählen, dass alle Probleme gelöst wären, wenn die Stadt mehr Stellplätze ausweise. Dies Problem bestehe weiterhin, auch begleitet davon, dass die Tiefgaragenplätze leer seien und die Autos nicht dort, sondern auf der Straße geparkt werden. Stadträtin Klein stelle schon fest, dass es auch Verpflichtungen gebe, die Wohnungen mit Stellplatz zu vermieten. Diesem gegenüberzustellen seien auch die Herstellungskosten für die Gebäude, die aufgrund des erhöhten Baustandards immer höher werden. Diesem sei Folge zu leisten, um die Wohnungen bezahlbar zu halten. Für den Investor sei dies eine Rechnung die aufgehen müsse. Hier gelte es einen Kompromiss zu finden. Es sei populistisch und falsch den Leuten zu erzählen, weil die Stadt die Stellplätze nicht vorschreibe, dass diese dann auf der Straße parken.

Oberbürgermeister Dr. Scharpf sichert zu, die Anregungen mit in die Verwaltung zu nehmen, durch die eine überarbeitete Satzung zur Beschlussfassung eingebracht werde.

Für dieses Vorgehen besteht seitens der Ausschussmitglieder Einverständnis.