HANSESTADT LÜNEBURG
DIE OBERBÜRGERMEISTERIN

Vorlage-Nr.
VO/10918/23

01 - Büro der Oberbürgermeisterin
Frau Kamionka

Datum:
10.10.2023

Anfrage

Beschließendes Gremium:

Anfrage "Stellplatzschlüssel" (Anfrage der Gruppe Die Partei/Die Linke vom 09.10.2023, eingegangen am 09.10.23 um 13:42 Uhr)

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs-datum	Gremium
Ö	08.11.2023	Rat der Hansestadt Lüneburg

Sachverhalt:

Sh. Anfrage "Stellplatzschlüssel" (Anfrage der Gruppe Die Partei/Die Linke vom 09.10.2023, eingegangen am 09.10.23 um 13:42 Uhr)

Anlagen:

Anfrage "Stellplatzschlüssel" (Anfrage der Gruppe Die Partei/Die Linke vom 09.10.2023, eingegangen am 09.10.23 um 13:42 Uhr)

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

Die PARTEI Kreisverband Lüneburg DIE LINKE. Kreisverband Lüneburg

Gruppe im Rat der Hansestadt Lüneburg
Gruppensprecherin: Marianne Esders
Reichenbachstraße 2, 21335 Lüneburg
marianne.esders@dielinke-lueneburg.de

Hansestadt Lüneburg
Oberbürgermeisterin Claudia Kalisch
Am Ochsenmarkt 1
21335 Lüneburg

Lüneburg, den 9. Oktober 2023

Anfrage zum Stellplatzschlüssel und dessen Auswirkungen auf die Schaffung barrierearmen und bezahlbaren Wohnraums in der Hansestadt Lüneburg

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

angesichts des hohen Bedarfs zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums, bittet die Gruppe Die PARTEI / DIE LINKE die Verwaltung, zur anstehenden Ratssitzung am 8. November 2023 zu prüfen,

i) wie sich der Stellplatzschlüssel für verschiedene Stadtbereiche der Hansestadt Lüneburg ausgestaltet;
ii) ob durch eine Festlegung des Stellplatzschlüssels auf eine Quote von 0,5, vor allem in zu erschließenden Wohnraumgebieten, eine Steigerung bei der Schaffung barrierearmen, bezahlbaren Wohnraums zu erzielen wäre;
iii) wie sich eine Steigerung im Einzelnen auswirken würde.

Hintergrund:

Die Landeszeitung berichtete am 28.08.2023 zur Stellplatzquote, dass es „[f]ür das Neubaugebiet am Lüneburger Bahnhof (…) damals eine Quote von 1,5 [gab]. Einige der Investoren wollten wegen des hohen Bedarfs kleine Wohnungen bauen. Doch dies ließ sich bei einer Quote von 1,5 Stellplätzen pro Wohnungen nicht realisieren. In den meisten Wohnblöcken gibt es daher 3- oder 4-Zimmer-Wohnungen ab 70 Quadratmetern."

Angesichts der dramatischen Situation auf dem Wohnungsmarkt sind Stellplatzquoten, die sich in solchem Maße negativ auf die Schaffung bezahlbaren Wohnraums auswirken, nicht mehr vertretbar. Zudem gilt mit Bezug auf den Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan und aus Klimaschutz-Perspektive zu bedenken: Je höher das Angebot an Stellplätzen, desto höher auch die Attraktivität des PKW-Verkehrs. Durch die Schaffung von ausreichend Stellplätzen für Fahrräder, die Berücksichtigung von Carsharing-Angeboten sowie gesondert gesicherte Stellplätze für Lastenfahrräder, auch in den Gebäuden und einer Fußwegeerschließung, die auf die ÖPNV-Haltestellen ausgerichtet ist, kann die Attraktivität dieser nachhaltigeren Mobilitätsformen gesteigert werden.

Ergibt sich aus der obigen Anfrage eine Handlungsoption zur Steigerung bei der Schaffung barrierearmen, bezahlbaren Wohnraums, so sollte der Rat der Hansestadt diese Option mit einem entsprechend ausgestalteten Beschluss auf den Weg bringen.

Mit freundlichen Grüßen

Marianne Esders

Gruppensprecherin Die PARTEI / DIE LINKE

Hansestadt Lüneburg
Fachbereich Stadtentwicklung
Bereich Bauaufsicht / Denkmalpflege

Anne Elmer
Tel. 3655
16.10.2023

01 Ratsbüro

über Dez. VI
und Dez. III

Antwort zur Anfrage vom 09.10.2023 von der Gruppe Die PARTEI / DIE LINKE im Stadtrat Lüneburg

„Stellplatzschlüssel und dessen Auswirkungen auf die Schaffung barrierearmen und bezahlbaren Wohnraums in der Hansestadt Lüneburg“

Vorangeschickt zunächst, dass die Aussage der LZ zum Ilmenaugarten die Tatsachen verdreht:

1. **Angesichts des hohen Bedarfs zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums, bittet die Gruppe Die PARTEI / DIE LINKE die Verwaltung, zur anstehenden Ratssitzung am 8. November 2023 zu prüfen, wie sich der Stellplatzschlüssel für verschiedene Stadtbereiche der Hansestadt Lüneburg ausgestaltet.**

   Stellungnahme der Verwaltung
   Eine solch generelle Aussage bezogen auf Stadtgebiete ist nicht möglich. Der notwendige Einstellplatzbedarf wird im Baugenehmigungsverfahren jeweils im Einzelfall geprüft. Dabei sind verschiedene rechtliche Grundlagen zu berücksichtigen, u.a.:

   In § 47 Niedersächsische Bauordnung (NBauO) ist der notwendige Einstellplatzbedarf definiert und Ausnahmen davon dargelegt. Entsprechend §47 Abs. 1 NBauO müssen für bauliche Anlagen, die einen Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen erwarten lassen, Einstellplätze in solcher Anzahl und Größe zur Verfügung stehen, dass sie die vorhandenen oder zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzerinnen und Benutzer und der Besucherinnen und Besucher der Anlagen aufnehmen können.
   Die untere Bauaufsichtsbehörde orientiert sich bei der Prüfung an den Ausführungsempfehlungen zu §47 NBauO des Ministeriums, in der Richtzahlen für den Einstellplatzbedarf angegeben sind. Für Einfamilienhäuser werden z.B. 1 bis 2 Einstellplätze je Wohnung; für Mehrfamilienhäuser 0,5 bis 2 Einstellplätze je Wohnung empfohlen.

   Vor vielen Jahren hatte der Straßenbaulastträger zusammen mit der Straßenverkehrsbehörde aufgrund der Erfahrungen und damit der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet einen Schlüssel anhand der Wohnungsgröße verwaltungsintern für sich festgelegt, an dem sich orientiert wurde. Es war keine starre Festlegung, sondern eine Richtschnur von der positiv wie negativ mit entsprechender Begründung aufgrund der Wohngebiete abgewichen werden konnte.
   Diese sah vor:
   Whg. < 40m^2 = 1 Stellpl.
   < 60 m^2 = 1,25 Stellpl.
   < 80 m^2 = 1,5 Stellpl.
   > 80m^2 = 2 Stellpl.

   In Fällen, in denen sich das Bauvorhaben in einem Geltungsbereich eines Bebauungsplanes befindet, der Festsetzungen zur Anzahl notwendiger Einstellplätze trifft, sind die Vorgaben des B-Plans anzuwenden. So verhält es sich auch bei den Gebäuden des im Zeitungsartikel angesprochenen „Ilmenaugarten“. Der Bebauungsplan sieht dort

zwar einen Stellplatzschlüssel von 1,5 Stellplätzen / Wohneinheit vor. Es bestehen aber auch immer Möglichkeiten zur Erteilung von Befreiungen nach Prüfung des Einzelfalls. Selbstverständlich hätten auch deutlich mehr kleinere Wohnungen gebaut werden können. Dass dann in Relation zur Fläche mehr Stellplätze entstehen müssen, liegt auf der Hand. In nachfolgenden B-Plänen (z.B. Hanseviertel, Schützenplatz) wurden nach Wohnungsgröße gestaffelte Stellplatzfaktoren festgesetzt, um kleinere Wohnungen mit angemessenen Stellplatzzahlen auszustatten. Dabei hängt der Faktor in aktuellen Plänen durchaus von der Wohnungsgröße, der Lage im Stadtgebiet (auch Erreichbarkeit mit ÖPNV oder Fahrrad), oder der geplanten Bebauungsstruktur ab.

Erleichterungen gelten auch für die Schaffung von Wohnraum in einem Gebäude, das vor dem 31.12.1992 errichtet worden war. Auch Mobilitätskonzepte werden bei der Prüfung von Bauanträgen berücksichtigt.

2. […], ob durch eine Festlegung des Stellplatzschlüssels auf eine Quote von 0,5, vor allem in zu erschließenden Wohnraumgebieten, eine Steigerung bei der Schaffung barrierearmen, bezahlbaren Wohnraums zu erzielen wäre.

Stellungnahme der Verwaltung

Ein Zusammenhang zwischen Stellplatzschlüssel und barrierearmen, bezahlbaren Wohnraum ist nicht unmittelbar erkennbar. Offenbar steht hinter der Frage die These, dass weniger Investitionen in Stellplätze mehr Investitionen in Barrierearmut oder potenziell geringere Mieten verursachen würden. Es ist nicht davon auszugehen, dass dies auch in der Praxis zu beobachten wäre. Vielmehr besteht bei der Schaffung von Wohnraum die Tendenz, marktübliche Mieten aufzurufen, die gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit zu erfüllen und eventuelle Erleichterungen beim Nachweis von Stellplätzen „mitzunehmen“. Von einem eventuell auf Vertragsebene zu vereinbarendem Handel „günstige Mieten gegen Stellplätze“ ist abzuraten, da unter den Lüneburger Rahmenbedingungen (unzureichender ÖPNV, teilweise große Entfernungen zur City oder zum Bahnhof) auch über den Faktor von 0,5 hinaus PKW genutzt und abgestellt werden. Hierfür müsste dann öffentlicher Straßenraum bereitgestellt werden.

Aufgrund der Klima- und Mobilitätswende, durch Bebauungspläne, durch Mobilitätskonzepte und weiteres wurden und werden die nachzuweisenden Stellplatzzahlen teilweise weiter reduziert. Dies hat den positiven Effekt des Bauens und Nachverdichtens.
Gleichzeitig ist aber der negative Effekt der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen. Die Kfz-Zulassungszahlen steigen (Zweitauto, ggf. noch Wohnmobil und Motorrad und je nach Alter der Kinder auch für diese ein Kfz). Dies stellt die Hansestadt vor die Problematik, dass der öffentliche Verkehrsraum für den ruhenden Verkehr in einigen Wohngebieten teilweise nicht mehr ausreichend zur Verfügung steht. Als Gründe des Problems sind zu erwähnen, dass nicht ausreichend private Einstellplätze zur Verfügung stehen (z.B. Rotes Feld), die privaten Stellplätze nicht den Mietenden zur Verfügung stehen oder von diesen angemietet werden (z.B. Ilmenaugarten) und in Wohngebieten (z.B. Rotes Feld, Altstadt) Gewerbe / Arztpraxen, Büroflächen mit ihren Begleiterscheinungen (Parken der Mitarbeitenden, der Kundschaft und Besuchenden) angesiedelt sind.
So werden durch zu wenig Stellplätze Grundstückszufahrten, Feuerwehraufstellflächen, Feuerwehrzufahrten, Einmündungsbereiche zugeparkt. Dies hat nicht nur Auswirkungen auf die Betroffenen, deren Zufahrt zugeparkt ist, sondern auch auf die Gefahrenabwehr. So können die Anfahrtszeiten der Rettungsdienste nicht mehr gewährleistet werden, was ggf. Konsequenzen für das Leben und die Gesundheit der Menschen hat.

Eine Mobilitätswende ist gewollt und muss gefördert werden. Dies darf und kann aber nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit und der Gefahrenabwehr gehen.
Somit sollte der Stellplatznachweis je nach Wohngebiet aufgrund der Erfahrungen ausreichend bemessen werden. Sobald sich durch die Förderung der Mobilitätswende eine Umkehr in den Kfz-Zulassungszahlen abzeichnet, kann dann über Entfall, Entsiegelung und anderweitige Nutzung (z.B. Radabstellmöglichkeiten, Bepflanzungen) ein Konzept erarbeitet werden.

Der Bereich Mobilität setzt sich bei Bedarf und bei deutlicher Mitwirkung des Bauvorhabenden dafür ein, dass mit einem soliden Mobilitätskonzept Stellflächen für Kfz eingespart werden können und ausreichend Abstellmöglichkeiten für (Lasten-)Fahrräder und Mobilitätshilfen wie Kinderwägen und Rollatoren zur Verfügung stehen. Das Mobilitätskonzept muss zwingend eine Einzelentscheidung sein, da die Gegebenheiten vor Ort (z.B. Nahversorgung und ÖPNV-Anschluss) stark variieren. Zudem muss das Mobilitätskonzept zwingend verbindlich anzuwenden sein. Der Bereich Mobilität berät die Vorhabenträger gerne bei geeigneten Maßnahmen für ihr Mobilitätskonzept. Die Erarbeitung eines solchen Konzepts und die Abstimmungen darüber, kann den Entscheidungsprozess insgesamt leider verlangsamen.

3. […], wie sich eine Steigerung im Einzelnen auswirken würde.

Stellungnahme der Verwaltung
Eine Steigerung der Schaffung von barrierearmem und bezahlbarem Wohnraum ist sicher zu begrüßen. Ein näherer Zusammenhang mit Stellplätzen wird jedoch nicht gesehen (s. o.).

Elmer Kunz Pusch

mögliche Vorbefassungen: nicht bekannt
Dauer der Bearbeitung: 3 Stunden
Kosten für die Erarbeitung der Stellungnahme: 238 €