



Niederschrift

5. Plenarsitzung des Gemeinderates
17. Dezember 2024, 15:30 Uhr
öffentlich
Bürgersaal, Rathaus am Marktplatz
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

Punkt 5 der Tagesordnung: Satzung über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung); Beschluss zur Veröffentlichung- und Auslegung sowie Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Vorlage: 2024/0194/1

Beschluss:

Der Gemeinderat beschließt nach Anhörung der Ortschaftsräte und Vorberatung im Planungsausschuss die Veröffentlichung des Entwurfs der örtlichen Bauvorschrift „Satzung über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung)“ im Internet und die ergänzende öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB.

Der Veröffentlichung ist grundsätzlich der Satzungsentwurf vom 04.10.2024 zugrunde zu legen. Änderungen und Ergänzungen kann die Verwaltung nach Auswertung der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vornehmen und zu diesem Zweck die Veröffentlichung ggf. wiederholen.

Abstimmungsergebnis:

Mehrheitliche Zustimmung (27 Ja, 18 Nein)

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkt 5 zur Behandlung auf und verweist auf die erfolgte Vorberatung im Planungsausschuss am 12. Dezember 2024.

Stadtrat Klinkhardt (GRÜNE): Wir GRÜNE freuen uns darüber, dass das Thema angegangen wird und wir heute die Auslegung der neuen Satzung beschließen können. Der erste wichtige Punkt dieser Satzung betrifft die Mindestverpflichtung zum Bau von Stellplätzen. Das ist der richtige Schritt in dieser Zeit, in dieser Zeit, in der wir einen großen Mangel an Wohnraum haben und in einer Zeit, in der Bauvorhaben scheitern aufgrund der Stellplatzanforderungen, in einer Zeit, in der teure Tiefgaragenstellplätze aufgrund ihrer Kosten und des Aufwands der Nutzung oft nicht benutzt werden und diese Stellplätze leer stehen, in einer Zeit, in der in Karlsruhe die Anzahl der zugelassenen Pkw tatsächlich zurückgeht. Unserem Carsharing und unserem ÖPNV sowie der Rad- und Fuß-Infrastruktur sei Dank. Es ist

klar, dass unsere Stadtteile sehr unterschiedlich sind. In manchen Teilen der Stadt gibt es heute noch keine Quartiersgaragen und auch keine anderen vernünftigen Alternativen. In anderen Stadtteilen gibt es aber ein sehr gutes Angebot. Deshalb ist die neue Satzung auch die Flexibilität, die wir brauchen, und kein Verbot von Stellplätzen, wie es von manchen wahrgenommen wird. Tatsächlich wäre es aus unserer Sicht sogar wünschenswert, im Einzelfall auf eine Zahl von Null zu kommen, wenn dafür weitere Faktoren erfüllt sind und tatsächlich sicher ist, dass diese Stellplätze nicht gebraucht werden. Hier könnte beispielsweise die Verfügbarkeit von Carsharing ein Punkt sein.

Parkdruck bleibt natürlich auch weiter ein Thema, aber dieses Thema werden wir mit und ohne diese Satzung nicht gelöst bekommen, wenn wir nicht andere Maßnahmen ergreifen. Wie gesagt, dort wo Stellplätze zu entsprechenden Preisen wirklich nachgefragt werden, dort werden sie auch weiterhin gebaut werden können. Lieber würden wir aber die Rufe nach Quartiersgaragen unterstützen und hoffen, dass wir bei diesem Thema auch noch vorankommen. Zudem steigt die Zahl der Carsharing-Nutzenden in Karlsruhe jedes Jahr stark an. Bereits über 10 Prozent der Führerscheinbesitzenden in Karlsruhe sind Mitglied von stadtmobil. Das ist eine Entwicklung, die inzwischen wirklich einen Effekt hat.

Der zweite wichtige Punkt in der Regelung betrifft die Fahrräder. Der Bestand an E-Bikes steigt. Außerdem gibt es immer mehr hochwertige Räder zum Transport von Kindern oder die klassischen Lastenräder. Hierfür muss es adäquate Stellplatzmöglichkeiten geben, die vor Witterung, Diebstahl und Vandalismus schützen. So ermöglichen wir klimafreundliches und stadtfreundliches Verhalten. Schlussendlich geht es also um mehr Wohnraum und vernünftige Radabstellanlagen. Hier müsste doch jeder zustimmen können.

Stadtrat Pfannkuch (CDU): Natürlich hört sich das sehr ideal an, Schaffen von mehr Wohnraum. Da muss man doch auch beispielsweise Fahrradstellplätze vermehrt, und formell mit einer Satzung genau ausformuliert, schaffen. Da sieht die CDU in gewisser Weise gerade andersrum. Wir müssen darum kämpfen, dass Wohneinheiten auch in ganz schwierigen bebauten Verhältnissen, vor allem in der Zone 1, geschaffen werden können. Da gilt es im Bereich der Stellplatzüberlegung durchaus nachvollziehbar zu sagen, wir reduzieren den Stellplatzschlüssel, damit wir Eigentümern das bezahlbar machen, was sie dann dahin stellen wollen, weil Stellplätze eben sehr teuer sind. Da braucht man nicht drüber reden.

Das andere ist das Problem der Fahrradstellplätze, denn das korreliert. Man kommt den Stellplatzschaffern entgegen, was die Fahrzeuge angeht, aber die Belastung für die Schaffung von Fahrradstellplätzen ist jetzt mit dieser Satzung erheblich gewachsen. Wir nehmen uns jede Flexibilität, wir bauen eine Bürokratie hier ein. Nur damit die Verwaltung ihre Baugenehmigungen einfacher erteilen kann, wird jetzt hier ein Monster aufgebaut. Ich sage jetzt einmal Monster, vielleicht ein bisschen übertrieben, aber trotz allem, in die Richtung geht es. Wir haben überhaupt keine Flexibilität mehr, auch einmal in anderen beengteren Verhältnissen, wo man durchaus mit gutem Willen ein Fahrrad unterbringen kann, als ausreichend anzusehen. Nein, es muss die vorgegebene Fläche gewährleistet sein, egal, wie man das lösen kann vor Ort, egal, was auch die Technologie an Fahrradunterbringungsmöglichkeiten der Zukunft schafft. Das wenden wir alles zur Seite und sagen ganz genau, was wer nachzuweisen hat. Das wird dazu führen, dass in der Innenstadt, dort, wo wir große Platzprobleme haben, einfach viel weniger Wohneinheiten entstehen können. Eigentümer werden sich nicht entschließen, teuer zu bauen. Das, was wir ihnen möglicherweise

beim Kraftfahrzeugstellplatz nachgeben, das legen wir ihm wirklich doppelt und dreifach bei den Fahrradstellplätzen drauf.

Die CDU sieht im Moment keine Veranlassung, dieser Satzung zuzustimmen. Wir beobachten allerdings natürlich die Diskussion im Rahmen der Auslegung und behalten uns dann eine endgültige Entscheidung vor.

Stadtrat Dr. Fechler (SPD): Im Gegensatz zu meinem Vorredner von der CDU sehen wir als SPD-Fraktion diese Satzung, diesen Auslegungsbeschluss als wegweisend an. Ganz im Gegensatz zu dem, wie der Kollege Pfannkuch es ausgeführt hat, kriegen wir vielmehr ein Mehr an Handlungsoptionen. Es ist jedem unbenommen, ein Mehr an Pkw-Stellplätzen auszuweisen. Die bisherige Landesbauordnung hat einen sehr engen Rahmen geschaffen oder gehabt. Durch diese Satzung haben wir mehr Handlungsoptionen. Da geht auch der Dank an die Verwaltung. Das ist sicherlich keine Satzung, die einfach so aus dem Handgelenk geschüttelt wurde, sondern sie ist sehr feinkörnig, genau kalibriert auf die Bedürfnisse in den unterschiedlichen Stadtteilen. Es gibt kein gottgegebenes Recht, dass man einen Pkw-Stellplatz vor der Haustür haben muss, haben soll. Der öffentliche Raum ist für alle da. Das gilt gleichermaßen aber auch für Fahrradfahrer.

Wir werden auch noch andere Diskussionen führen müssen, wenn wir über das Thema Lastenräder diskutieren. Hier sehen wir genau diesen Weg, der jetzt von der Verwaltung aufgezeigt wird, als einen vernünftigen Weg, auch um potenziellen Bauherren die Möglichkeit zu geben, Wohnraum zu schaffen. Es geht darum, kostengünstigen Wohnraum zu schaffen oder kostengünstigeren Wohnraum zu schaffen. Für uns als SPD-Fraktion hat die oberste Priorität die Schaffung von Wohnraum. Ob es dann die Möglichkeit gibt, einmal den Pkw abzustellen oder nicht, das obliegt dann jedem Einzelnen, und das ist keine Aufgabe des Bauherrn per se. Von daher freuen wir uns über den Auslegungsbeschluss.

Wir stehen am Anfang dieses Prozesses, und der Prozess ist noch nicht abgeschlossen, und die weitere Diskussion werden wir abwarten. Aber wir sind sehr zuversichtlich, dass wir hier für Karlsruhe eine gute Lösung finden.

Stadtrat Schnell (AfD): Die Verwaltung kreiste und gebar nicht das erste Mal ein bürokratisches Monster mit der Zielrichtung, alles und jedes bis ins kleinste Detail zu regeln. Die Stadt hält somit die Vorgabe des Landes, je Wohnung einen Kfz-Stellplatz vorzuhalten, für überzogen und will das verringern. Begründet wird das unter anderem mit Entwicklungen im Bereich der Mobilität und, wer hätte es gedacht, dem Klimaschutz. Zur Mobilität ist zu sagen, dass es in der letzten Dekade eine Verlagerung primär vom ÖPNV zum Radverkehr gegeben hat, während beim motorisierten Verkehr kaum etwas passiert ist. Wir hinken im ÖV immer noch den Fahrgastzahlen von vor fünf Jahren hinterher und die Abkehr vom Zehn-Minuten-Takt bei der Tram, weil uns das Defizit der Verkehrsbetriebe droht, die Haare vom Kopf zu fressen, steht in der Diskussion.

Auch wenn Karlsruhe die Hauptstadt des Carsharings ist, nicht jeder kann oder will auf den Besitz eines eigenen Autos verzichten, das man nicht nur für Wege innerhalb der Stadt nutzt. Und das sage ich, der ich seit 1997 kein eigenes Auto mehr besitze, sondern Carsharer bin, und die Zulassungszahlen in Karlsruhe zeugen ein Bild davon. Es mag noch angehen, dass man in der Innenstadt mit weniger als einem Stellplatz je Wohnung auskommt, aber dass weiter draußen nur noch 0,7 oder 0,8 davon ausreichen, ist schon ziemlich

grenzwertig und wurde zum Beispiel auch bereits im Ortschaftsrat Neureut von vielen dort kritisiert. Aber besonders hat es in sich in der Vorlage die Kombinationsmöglichkeit von Abschlägen bei der Zahl der bereitzustellenden Stellplätze. Ein Abschlag bei barrierefreien Wohnungen von 50 Prozent bedeutet, dass es für Mobilitätseingeschränkte für die Nutzung von Rad oder Nahverkehr ein Hindernis darstellt, sie dann oft keinen eigenen Stellplatz mehr zur Verfügung haben und sich einen im öffentlichen Raum, womöglich weit entfernt von ihrer Heimstatt, suchen müssen.

Entsprechend sind die Abschläge von 25 Prozent bei Sozialwohnungen oder Kleinwohnungen von 50 Prozent ein Schlag ins Gesicht derer, die sich keine andere Wohnung leisten können, denn für ihr zum Beispiel aufgrund von Schichtarbeit benötigtes Auto ist nur wenig Platz vorgesehen. Dafür muss je angefangene 30 Quadratmeter einer Wohnung ein Fahrradstellplatz vorgehalten werden, für den obendrein auch noch explizite Mindestmaße angegeben sind und der barrierefrei erreichbar sein muss, also ebenerdig mit flacher Rampe oder Aufzug. Stellen wir uns den Neubau eines Hauses mit zehn Wohnungen à 35 Quadratmetern in Neureut mit Tram-Anbindung vor. Dieses Haus muss dann 21 Fahrradstellplätze haben, käme aber mit vier Pkw-Stellplätzen aus. Nein, so nicht. Die AfD lehnt diese Vorlage der verkehrspolitischen Umerziehung strikt ab, die Karlsruher Bürgervereine übrigens auch.

Stadträtin Lorenz (FDP/FW): Vor einigen Tagen war von fast jeder Fraktion oder, ich glaube, von jeder Fraktion ein Vertreter bei der Jahreshauptversammlung des AKB. Herr Oberbürgermeister, Sie waren auch dabei. Dort haben wir alle bei jeder Frage doch stark bekräftigt, wie wichtig uns die Bürgervereine sind und auch diese einzubinden. Zwei dieser Bürgervereine haben sich hierzu sehr kritisch geäußert. Die Gründe, die sie jeweils anführen, sind für uns sehr gut nachvollziehbar. Natürlich ist es wünschenswert, dass weiterhin der motorisierte Individualverkehr aus der City oder dem inneren Zirkel verdrängt wird oder wahrscheinlich auch abnimmt oder vielleicht abnimmt. Prognosen in die Zukunft sind immer schwierig, aber noch haben wir diese Autos. Es sind nicht nur die Menschen, die hier wohnen, sondern sie sind jetzt vielleicht Single, haben eine Zwei-Zimmer-Wohnung, und dann lernen sie jemanden kennen von außerhalb, und der kommt halt zufällig auch mit dem Auto. Wo soll der parken? Es zeigt sich auch, wenn wir die Diskussion an dem barrierefreien Ausbau der Hübschstraße haben, wie viele Autos dort auf der Straße parken müssen, weil es keine Garagen oder Tiefgaragen gibt. Wo sollen wir dann hin? Dieses Problem möchten wir nicht weiter verschärfen. Auch die Nachverdichtung in den Innenhöfen, wie die Frau Dr. Hillesheimer das ausgeführt hat, der möchten wir nicht Tür und Tor öffnen, dass für diese Leute dann kein Garagenplatz oder kein Stellplatz vorhanden ist.

Der zweite große Punkt ist, ich habe es schon im Planungsausschuss gesagt, dass diese Satzung für den Stellplatzschlüssel für die Fahrräder doch sehr verkopft ist. Wenn ich jetzt einmal das Beispiel nehme und den Stellplatzschlüssel für die Autos, ein Autostellplatz hat eine gewisse Größe, ich weiß jetzt nicht auswendig, viermal zweieinhalb Meter als Beispiel. Es gibt auch vom Smart bis zum Bentley alle Autos, und das Auto muss da drauf passen. Jetzt könnte ich vom Smart vielleicht zwei draufstellen, aber woher wollen wir denn wissen, welches Auto wer fährt und wie viel. So verhält sich das im Prinzip mit den Rädern auch. Wer sagt denn, dass pro Wohnung, pro 30 Quadratmeter jeder ein Fahrrad hat? In der einen Wohnung, die haben vielleicht fünf, und in der anderen Wohnung, die haben gar keine. Also bitte, wir sind nicht prinzipiell dagegen, da Ordnung reinzubringen. Ja, wir

brauchen auch mehr gesicherte Abstellplätze für Fahrräder, aber doch eine Lösung, die auch wirklich entbürokratisiert ist und einfach umzusetzen. Wir lehnen diese Vorlage ab.

Stadtrat Gaukel (VOLT): In Zeiten des Klimawandels ist es, glaube ich, umso wichtiger, dass wir die Fläche effizient nutzen. Wo heute ein Parkplatz ist, da könnte auch ein Baum stehen oder auch mehrere Fahrräder. Um auf meine Vorrednerin einzugehen, ich finde es jetzt spannend, dass wir darüber reden, denn wir wissen gar nicht, haben die Leute überhaupt Fahrräder, aber wir setzen voraus, dass die Leute ein Auto haben. Das finde ich dann schon in der Hinsicht, gerade auch, wenn man sich Preise von Autos und Preise von Fahrrädern anschaut, dann doch etwas komisch, dass wir jetzt hier mit diesen Punkten kommen.

Schon lange gilt es, da müssen Stellplätze hin. Wir haben diese Mindestverordnung. Aber ich selber habe bisher noch nie, außer damals noch im Eltern-Einfamilienhaus, irgendwo gewohnt, wo es ausreichend Platz für Fahrräder gibt. Gerade auch der barrierefreie, der ebenerdige Zugang ist relevant, weil gut, ich bin noch jung, ich kann mein Fahrrad durch die Tür, den Flur entlang, die Treppe runterhieven, aber viele Menschen können das nicht. Wenn wir dann auch noch von etwas größeren Fahrrädern reden, gerade auch Sonderfahräder - ist auch aufgenommen, wenn auch nur als Empfehlung, das auch hier noch einmal gesagt - nicht, dass dann wieder der schwarze Teufel an die Wand gemalt werden muss, dass jetzt alle super Sonder-Sonder-Fahrräder-Stellplätze haben müssen.

Leider kann man sagen, ich glaube, da wäre es auch cool, wenn wir eine drängendere Vorschrift noch mit reinnehmen. Gerade jetzt wird es auch wieder von der Stadt Karlsruhe veröffentlicht, es gibt wieder das Lastenfahrradförderprogramm. Also wir ermutigen die Menschen, sich Lastenfahrräder anzuschaffen, aber wir haben keine Plätze, wo sie diese hinstellen sollen, weil auch auf einem normalen Fahrradstellplatz, wenn man den hat, ist es fraglich, ob da ein vernünftiges Lastenfahrrad hinpasst. Von daher glaube ich auch, dass diese Stellplatzsatzung auf jeden Fall ein guter Start ist. Deswegen werden wir auch zustimmen, aber ich glaube, dass wir auch perspektivisch schauen müssen, was wir noch mehr nachbessern können.

Aber gerade was hier gut ist, ist die Diversifizierung. Denn gerade in der Innenstadt ist die Fläche begrenzt. Da fahren mehr Leute mit dem Fahrrad, haben mehr Leute die Möglichkeit, die Bahn zu benutzen und man ist nicht auf das Auto angewiesen. Gerade in Karlsruhe, die Hauptstadt des Carsharings, die Stadt der Mobilitätswende und auch einfach die Stadt der kurzen Wege, lasst uns unsere Stellplatzsatzung auf die Gegebenheiten und auf die Zukunft, die wir in Karlsruhe haben, anpassen.

Stadtrat Cramer (KAL): Meine Fraktion wird diesen Weg heute mitgehen. Wir haben im Zusammenhang, wenn ich an Daxlanden denke, an die neue Wohnbebauung der Volkswohnung dort auf dem ehemaligen Sportplatz, die Diskussion, inwieweit der Stellplatzschlüssel gesenkt werden kann. Auch damals hat meine Fraktion sich dafür eingesetzt. Trotzdem darf man natürlich das Problem oder was heißt das Problem, die Wahrheit nicht verkennen, dass viele Leute auf das Auto angewiesen sind, und es gibt keine wirklichen Lösungen bisher.

Jetzt das Stichwort beim ersten Redner, Quartiersgaragen, das kann man so leicht und schnell benennen, aber wer soll die Quartiersgaragen bauen. Was würde so ein Stellplatz kosten? Wir sehen es immer, wir wissen es und sehen es aktuell in der Südstadt, da gibt es

seit Jahrzehnten zwei Quartiersgaragen, die aber letztendlich nicht wirklich angenommen werden, weil die Mieten und die Pacht einfach zu hoch sind. Von daher denke ich, alle, die heute hier zustimmen, und da spreche ich auch für meine Fraktion, wir dürfen nicht vergessen, Lösungen zu finden für all die, die auf das Auto angewiesen sind und eben nicht so auch wie Sie, Herr Gaukel, sagen, die sollen alle Fahrrad fahren und Carsharing machen. Sie gehen vielleicht von Ihrer Lebenswirklichkeit aus, aber Sie können nicht verlangen, dass andere Menschen Ihre Lebenswirklichkeit zu ihrer eigenen machen.

Der Vorsitzende: Lassen Sie mich vier Gedanken noch anfügen. Die Stadt Karlsruhe hätte in ihrer Innenstadt schon einige Angebote des studentischen Wohnens mehr, aber wir haben mehrere Investoren erlebt, die gesagt haben, wenn sie das mit diesem Stellplatzschlüssel umsetzen sollen, dann können sie es schlichtweg einfach auf dem Gelände wirtschaftlich nicht mehr darstellen. Das heißt, wer hier sagt, wir müssen bei diesem einen Stellplatz pro Wohnung bleiben, hat durchaus mit der Konsequenz zu leben, dass für solche Wohnformen es einfach dann auch keine Investoren im Moment gibt, die bereit wären, einzustehen. Das ist eine Erfahrung, die wir in den letzten Jahren gemacht haben.

Mir ist auch noch einmal ganz wichtig, vor allem auch an die beiden Bürgervereine gewandt, wir haben jetzt keine Zahlen unterlegt, mit denen wir ein Verhalten steuern wollen, sondern wir haben die Zahlen unterlegt, die sich aus den entsprechenden Quartieren als derzeitiger Stand der Nutzung ergeben, und das ist ein Riesenunterschied. Deswegen bilden wir hier etwas ab, was in der Realität schon eigentlich stattfindet, und passen die Landesstellplatzverordnung ein Stück weit den Gegebenheiten in der Stadt Karlsruhe an. Das erklärt vielleicht dann auch ein bisschen, warum wir nicht damit rechnen, dass die von den beiden Bürgervereinen aufgezeigten Konsequenzen wirklich eintreffen. Wir zwingen im Moment eigentlich Investoren in dicht bebauten Gebieten dazu, Tiefgaragen zu bauen, und das ist nun wirklich die größtmögliche Versiegelung und vor allem auch natürlich ein riesiger Kostenfaktor. Und hier wenigstens nur die Stellplätze zu verlangen, die üblicherweise in dem Quartier auch gebraucht werden, das ist eine Anpassung an die Wirklichkeit, kommt aber den Investoren teilweise erheblich entgegen.

Ich finde es auch sehr spannend, dass noch keiner verlangt hat, dass wir Stellplätze der Autos nach ihrer Größe staffeln sollen. Wenn einer sagt, er hat nur einen Smart, dann kriegt er eine kleinere Garage, dann braucht er nur eine kleinere Garage zu bauen. Und dass wir für die Stellplätze für die Autos hier keine Maße vorgeben, liegt daran, dass die normiert sind. Bei den Fahrrädern ist das anders, und deswegen müssen wir sie normieren. Also im Grunde führen wir für die Fahrräder das nach, was wir für Autos sowieso schon haben. Wenn sich hier beklagt wird, dass die barrierefrei sein sollen, keiner käme auf die Idee, einen Autostellplatz zu akzeptieren, der nicht barrierefrei ist, denn dann kann ich mich ins Auto reinsetzen, aber ich komme nicht auf die Straße. Insofern finde ich, wir passen einfach nur der Notwendigkeit, dass wir nicht die ganzen Gehwege mit Fahrrädern vollgestellt haben wollen - zum Teil ist das in diesen Quartieren schon so, und zwar erheblich -, da passen wir einfach die notwendigen Voraussetzungen auch zur Versorgung dieser Fahrräder denen an, die für die Stellplätze für Autos seit Jahren und Jahrzehnten eigentlich selbstverständlich sind.

Ich möchte auch noch einmal daran erinnern, und Herr Stadtrat Cramer, Sie haben es gesagt, genau in diesen Stadtteilen, in denen oft der Parkdruck am größten ist, haben wir nicht ausreichend genutzte Quartiersgaragen. Jetzt kann das an dem monatlichen Preis

liegen, es kann aber auch daran liegen, und so haben wir es in der Oststadt teilweise auch nachweisen können, dass es immer noch ausreichend erreichbaren Parkplatz im öffentlichen Raum gibt, den man dann natürlich lieber nutzt, weil er nichts kostet. Von daher werden auch die Quartiersgaragen nur dann erfolgreich sein werden, wenn wir hier noch konsequenter in die Steuerung eingreifen. Das wollen wir aber gar nicht, sondern wir wollen nur den entsprechenden Investitionen in diesen Quartieren die Möglichkeit geben, sich der Realität anzupassen.

Herr Stadtrat Schnell, zeigen Sie mir mal die zehn Wohnungshäuser in Neureut auf 35 Quadratmeter. Wir haben es gerade in Neureut sehr schön ausgerechnet, dass es dort überwiegend ein Thema der Zwei- und Dreifamilienhäuser ist, und da haben Sie weiter die zwei oder drei Stellplätze, weil Sie natürlich aufrunden müssen. Wenn Sie da mit 0,8 einsteigen, und Sie haben drei Wohnungen, haben Sie auch nach wie vor drei Stellplätze zu erstellen, weil dreimal 0,8 eben aufgerundet drei ist. Also das Ganze wird erst relevant ab einer bestimmten Anzahl von Wohnungen, und die sind in diesen Quartieren üblicherweise auch nicht so häufig anzutreffen, einfach nur darauf, um ein bisschen vielleicht den Stress an der einen oder anderen Stelle rauszunehmen.

Stadtrat Schnell (AfD): Das Haus in Neureut kann ich Ihnen noch nicht zeigen, weil diese Stellplatzverordnung nur für Neubauten gilt. Das heißt, wenn es so ein Haus in der Art jetzt schon gäbe, würde die gar nicht greifen. Aber zu dem Thema Innenstadt, es baut kein Investor, weil er einen Stellplatz pro Wohnung zur Verfügung stellen muss, das stimmt so nicht. Wir haben jetzt schon in der Landessatzung den Passus, dass ich davon nach unten abweichen darf, wenn ich eine gute ÖPNV-Anbindung habe, und das ist wohl in der Innenstadt gewährleistet. Also kann ich den deutlichen Abschlag vornehmen, und ich brauche deshalb eben nicht einen Stellplatz pro Wohnung.

Der Vorsitzende: Wir kommen damit zur Abstimmung, und ich bitte um ihr Votum ab jetzt. – Damit ist die Stellplatzsatzung mehrheitlich angenommen, wobei es jetzt zunächst um die Veröffentlichung, die Auslegung geht, und dann werden wir uns mit den entsprechenden Anmerkungen und Einsprüchen auch noch auseinandersetzen.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –
3. Januar 2025