

Betreff Aktualisierung der Stellplatzsatzung

Dezernat/e V

☐ Bericht zum Beschluss

Nr. vom

Erforderliche Stellungnahmen

- | | |
|---|---|
| ☐ Amt für Innovation, Organisation und Digitalisierung | ☐ Rechtsamt |
| ☒ Kämmerei | ☐ Umweltamt: Umweltprüfung |
| ☐ Frauenbeauftragte nach HGIG | ☐ Straßenverkehrsbehörde |
| ☐ Frauenbeauftragte nach HGO | |
| ☐ Sonstiges | |

Beratungsfolge

(wird von Amt 16 ausgefüllt) DL-Nr.

- | | | |
|-----------------|---|---|
| Kommission | ☒ nicht erforderlich | erforderlich ☐ |
| Ausländerbeirat | ☒ nicht erforderlich | erforderlich ☐ |
| Kulturbeirat | ☒ nicht erforderlich | erforderlich ☐ |
| Ortsbeirat | ☐ nicht erforderlich | erforderlich ☒ |
| Seniorenbeirat | ☒ nicht erforderlich | erforderlich ☐ |

Magistrat Eingangsstempel
Büro d. Magistrats

Stadtverordnetenversammlung

- ☒ Tagesordnung A Tagesordnung B ☐
- ☐ Umdruck nur für Magistratsmitglieder
- ☐ nicht erforderlich erforderlich ☒
- ☒ öffentlich nicht öffentlich ☐
- ☒ wird im Internet / PIWi veröffentlicht

Anlagen öffentlich

Anlage 1 Entwurf der Stellplatzsatzung inkl. Anlagen
Anlage 2 Karte der Zonierung (Anlage 2 der Satzung in hoher Auflösung)
Anlage 3 Entwurf der Stellplatzsatzung mit begleitender Kommentierung
Anlage 4 Begründung der Regelungen im Einzelnen
Anlage 5 Karte der Planungsräume der Landeshauptstadt Wiesbaden
Anlage 6 Beschluss zur bisherigen Stellplatzsatzung mit Fortschreibung der Stellplatzsatzung nach 10 Jahren

Anlagen nichtöffentlich

☒ keine finanziellen Auswirkungen verbunden

☐ finanzielle Auswirkungen verbunden (→ in diesem Fall bitte weiter ausfüllen)

Prognose Zuschussbedarf

□ rot

☐ grün

abs.:

in %:

Budget verfügte Ausgaben (Ist)

Investition

☐ Instandhaltung

abs.:

in %:

Es handelt sich um ☐ Mehrkosten ☐ budgettechnische Umsetzung

Es handelt sich um

☐ Mehrkosten

☐ budgettechnische Umsetzung

[illegible]

Bei Bedarf Hinweise | Erläuterung (max. 750 Zeichen)

Finanzielle Auswirkungen der Sitzungsvorlage können zum jetzigen Zeitpunkt nicht seriös prognostiziert werden. Einerseits ist davon auszugehen, dass durch die vorgesehenen Möglichkeiten der Minderung der Stellplatzbaupflicht durch begleitende Mobilitätsmaßnahmen (z. B. Carsharing) weniger Einnahmen in den sogenannten Garagenfonds fließen, andererseits werden die Ablösezahlungen bei Verzicht auf die Stellplatzherstellung durch eine Anpassung der Berechnungssystematik moderat erhöht.

Mögliche Kosten für die Veröffentlichung im Wiesbadener Kurier werden aus dem Budget von Dezernat V getragen.

B Kurzbeschreibung des Vorhabens (verpflichtend)

(Die Inhalte dieses Feldes werden [außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen] im Internet/Intranet veröffentlicht. Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Ergänzende Erläuterungen, soweit erforderlich, siehe D. Begründung, Pkt. II)

Die bestehende Stellplatzsatzung aus dem Jahre 2008 muss aktualisiert und auf die derzeitigen Anforderungen und Herausforderungen angepasst werden. Die neue Stellplatzsatzung berücksichtigt dabei die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie die Heterogenität der Wiesbadener Siedlungsstruktur durch eine räumliche Differenzierung. Darüber hinaus eröffnet die neue Satzung konkrete Möglichkeiten für Bauherren zur Erstellung und Berücksichtigung individueller Mobilitätskonzepte.

C Beschlussvorschlag

Es wird beschlossen:

1. Der in Anlage 1 beigefügte Entwurf wird als Satzung beschlossen.
2. Der Satzungstext ist ortsüblich bekannt zu machen.
3. Der Magistrat/Dezernat V wird beauftragt, eine Handreiche für Bauherren zu erstellen, in der die einzelnen Regelungen und die möglichen Handlungsoptionen im Rahmen der Stellplatzsatzung nachvollziehbar erläutert und mit Beispielen erklärt werden.

Es wird zur Kenntnis genommen:

1. Mit Inkrafttreten der neuen Stellplatzsatzung verlieren die bisherige Stellplatzsatzung von 2008 sowie die nachträglich ergangenen Beschlüsse zur Konkretisierung und Handhabung der Stellplatzsatzung von 2008 ihre Gültigkeit.
2. Übergeordnete Landesgesetze können die jeweils geltende kommunale Stellplatzsatzung ganz oder teilweise oder vorübergehend aussetzen.
3. Die der Satzung anhängige Zonierungskarte wird mit Inkrafttreten der Satzung über das städtische Geoportal online kostenfrei und parzellenscharf öffentlich zugänglich gemacht.

D Begründung

Die hessische Bauordnung ermächtigt Kommunen in § 52 und § 91, Vorschriften über die Ausstattung, Gestaltung, Größe und Zahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge sowie der Abstellplätze für Fahrräder in Form einer Satzung zu erlassen. Diese Stellplatzsatzungen stellen ein wichtiges Instrument für Kommunen dar, bei baugenehmigungspflichtigen Vorhaben (Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen) Einfluss auf die Rahmenbedingungen für den Individualverkehr zu und von einem Grundstück zu nehmen.

Die aktuelle Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden datiert aus dem Jahr 2008 und sieht in ihrer damaligen Beschlussfassung eine Prüfung und mögliche Aktualisierung nach spätestens 10 Jahren vor. Die aktuell gültige Stellplatzsatzung ist außerdem die derzeit drittälteste unter den Stellplatzregelungen in den 52 größten deutschen Städten. Dabei hat sich seit 2008 eine Reihe von generellen Entwicklungen vollzogen und es haben sich neue Erkenntnisse und Rahmenbedingungen ergeben, die in einer zeitgemäßen Stellplatzsatzung Berücksichtigung finden sollten. Zu nennen sind hier beispielsweise rasant gestiegene Baukosten bei zugleich steigender Wohnraumnachfrage, neue Konzepte des Mobilitätsmana-

gements, ein zunehmendes Bewusstsein für die Problematik von Flächenversiegelungen und für die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch abgestellte Fahrzeuge und nicht zuletzt mehrere seit 2008 erfolgte Neufassungen der Hessischen Bauordnung.

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

- Ziel: Fortschreibung und Aktualisierung der bestehenden Stellplatzsatzung zur
 - o Nachhaltigen Sicherung und Verbesserung der Situation des fließenden und ruhenden Verkehrs
 - o Anpassung an geltende Rahmenbedingungen und Regelungen
 - o Berücksichtigung der siedlungsstrukturellen Heterogenität durch eine moderate räumliche Differenzierung in Abhängigkeit von Lage und Erreichbarkeit des Baugrundstücks
 - o Einführung vereinfachter Möglichkeiten für Bauherren, eigene Mobilitätskonzepte zu erstellen und umzusetzen
- Zielgruppen:
 - o alle Verkehrsteilnehmer im Stadtgebiet durch direkte und indirekte Wirkungen
 - o Gewerbetreibende durch Sicherstellung der Erreichbarkeit mit dem Individualverkehr
 - o Bauherren

II. Ergänzende Erläuterungen

Der vorliegende Satzungsentwurf ist mit dem Rechtsamt abgestimmt.

Aufgrund des hohen Änderungsumfangs ist eine Synopse zur Nachvollziehbarkeit der neuen Regelungen in diesem Fall wenig zweckdienlich. Stattdessen finden sich in Anlage 3 eine begleitende Kommentierung des neuen Satzungstextes, in der die Änderungen gegenüber der bisherigen Satzung deutlich gemacht werden, sowie in Anlage 4 eine ausführliche Begründung der jeweiligen Regelungen der Satzung und der ihr anhängenden Anlagen.

Vorgehen und Grundlagen bei der Erarbeitung der neuen Stellplatzsatzung

Der vorliegende Entwurf der neuen Stellplatzsatzung wurde seit Februar 2023 unter Federführung der Stabsstelle Mobilitätskonzepte des Dezernats für Bauen und Verkehr in enger Zusammenarbeit mit der Bauaufsicht, dem Rechtsamt, dem Stadtplanungsamt und dem Tiefbau- und Vermessungsamt, unter Einbeziehung des Schulamts, des Umweltamts, der SEG und der GWW und mit externer fachlicher Unterstützung erarbeitet.

Bei der Erarbeitung des Entwurfs wurden insbesondere berücksichtigt:

- die gültige Stellplatzsatzung aus 2008 einschließlich der seitdem in der Stadtverordnetenversammlung gefassten Beschlüssen zur Satzungshandhabung (StVV-Beschlüsse Nr. 0324 vom 04. Juli 2013 und Nr. 0056 vom 03. März 2016 sowie der Beschluss Nr. 0035 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vom 06. März 2018),
- die in der Verwaltung bei der Satzungsanwendung seit 2008 gesammelten Erfahrungen,
- ein verwaltungsinterner Überarbeitungsentwurf der Satzung aus 2018,
- die Muster-Stellplatzsatzung des Hessischen Städtetags vom Juli 2023,
- der aktuelle wissenschaftliche und fachliche Erkenntnis- und Diskussionsstand zu Zielen, Regelungsmöglichkeiten und Wirkungsweisen von Stellplatzsatzungen und ihren einzelnen Regelungen,
- die Ergebnisse von Recherchen zu den gültigen Stellplatzregelungen in den 52 größten deutschen Städten bzw. in den zehn größten hessischen Städten.
- die im ersten Quartal 2024 eingeholten Stellungnahmen zum Entwurf (Version 8.2).

Es sei darauf hingewiesen, dass neben der Stellplatzsatzung weitere Rechtsnormen für die Ausgestaltung des Stellplatzangebots maßgebend sind:

- Das "Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)" vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 354) regelt als Bundesgesetz abschließend die Anforderungen an die Ausstattung zu errichtender und bestehender Gebäude mit der vorbereitenden Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität. Davon abweichende Regelungen in kommunalen Stellplatzsatzungen sind nach herrschender Meinung nicht zulässig.
- Die hessische „Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen (Garagenverordnung - GaV)" vom 13. Mai 2024 (GVBl. 2024, Nr. 18) enthält technische Bau- und Betriebsvorschriften für Garagen und Stellplätzen wie etwa die Abmessungen von Stellplätzen, Fahrgassen und Rampen. Für diese Aspekte besteht somit in kommunalen Stellplatzsatzungen kein Regelungsbedarf.
- Die hessische „Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradabstellplatzverordnung)" vom 14. Mai 2020 (GVBl. 2020, Nr. 29) regelt landesweit Anzahl, Gestaltung und Größe von Abstellplätzen, soweit die kommunale Stellplatzsatzung keine abweichenden Regelungen trifft. Für die Stellplatzsatzung Wiesbaden werden die Regelungen der hessischen Fahrradabstellplatzverordnung im Wesentlichen übernommen.

Ferner sei darauf hingewiesen, dass im Rahmen von Bebauungsplänen begründet von den Regelungen der Stellplatzsatzung abgewichen werden kann. Damit besteht insbesondere bei großen Bauvorhaben, für die regelmäßig (ggf. vorhabenbezogene) Bebauungspläne aufgestellt werden, die Möglichkeit, den Stellplatz- und Abstellplatzbedarf objektbezogen und damit präziser als mit den pauschalen Ansätzen einer Stellplatzsatzung zu ermitteln. In der kommunalen Stellplatzsatzung müssen daher nicht alle denkbaren Fälle, insbesondere größerer Vorhaben, berücksichtigt werden.

Für die Erarbeitung des Entwurfs wurden schrittweise für die einzelnen Regelungsgegenstände (z.B. Stellplatzanzahl, Differenzierung innerhalb des Stadtgebiets, Berücksichtigung von Mobilitätskonzepten) deren mögliche Ausgestaltungen aufgezeigt, diskutiert, mit ihren Vor- und Nachteilen abgewogen und schließlich zu einem ausgewogenen und abgestimmten Entwurf zusammengeführt.

Grundüberlegungen und Anforderungen

Kernanliegen von Stellplatzsatzungen ist es seit der Reichsgaragenordnung aus dem Jahr 1939 darauf hin zu wirken, dass der von einer baulichen Anlage ausgelöste ruhende Verkehr auf dem Baugrundstück abgewickelt werden kann und so den öffentliche Straßenraum nicht über Gebühr in Anspruch nehmen muss. Zentrale Steuerungsgröße ist dabei die Anzahl der Stellplätze, die bei einem Bauvorhaben herzustellen ist.

Bei der Bestimmung der Anzahl der Stellplätze gilt allgemein der Grundsatz: So wenige Stellplätze wie möglich, um

- Bau- und Betriebskosten für Immobilien möglichst gering zu halten,
- Flächenversiegelung und Flächenverbrauch (durch ebenerdige Stellplätze) sowie Bodeneingriffe (durch Tiefgaragen) zu verringern,
- die so genannten „grauen“ CO₂-Emissionen, die von der Errichtung von Gebäuden ausgehen, zu verringern,
- insbesondere in bereits stark mit Kfz-Verkehr belasteten Quartieren nicht durch üppige Parkraumangebote zusätzliche Anreize zur Kfz-Nutzung zu schaffen,

und so viele Stellplätze wie nötig, um

- die zu erwartende Parkraumnachfrage mit hinreichender Sicherheit abzudecken.

Die Regelungen der Stellplatzsatzung müssen darüber hinaus

- differenziert genug sein, um unterschiedliche Verhältnisse angemessen zu berücksichtigen,
- einfach genug sein, damit sie von Bauherren und Verwaltung in der Praxis effizient und sachgerecht angewendet werden können und
- sie sollen den Bauherren Gestaltungsspielräume eröffnen, um die Mobilitätsanbindung ihres Baugrundstücks individuell ausgestalten zu können.

Regelungen in Stellplatzsatzungen stehen in komplexen, zum Teil gegenläufigen Wirkungsbeziehungen mit der Stadt- und Verkehrsentwicklung. So soll beispielsweise die Stellplatzbaupflicht dazu beitragen, durch Stellplatzangebote im privaten Raum den öffentlichen Straßenraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Zugleich steigert sie dadurch die Attraktivität der Kfz-Nutzung und löst erhebliche Zusatzkosten für Bau und Unterhalt der Stellplätze aus.

Die im vorliegenden Entwurf enthaltenen Regelungen stellen darauf ab, die verschiedenen Wirkungsweisen ausgewogen und angemessen zu berücksichtigen. Die strategische Ausrichtung der Satzung orientiert sich zugleich an der Förderung einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung, indem

- Unterschiede der Stellplatznachfrage im Stadtgebiet durch eine (moderate) räumliche Differenzierung in Abhängigkeit der Lage und der Erreichbarkeit des Baugrundstücks berücksichtigt und dadurch Stellplatzbaupflichten in gut erschlossenen Lagen reduziert werden,
- Bauherren einfache Möglichkeiten eröffnet werden, eigene Mobilitätskonzepte zu erstellen und umzusetzen und auf diese Weise zu einer Kostensenkung, zu einer Reduzierung der Stellplatznachfrage und zu einer verstärkten Nutzung des Umweltverbunds beizutragen und
- durch die Gleichstellung von Ablösezahlungen mit der Herstellung von Stellplätzen die LH Wiesbaden verstärkt befähigt wird, Infrastrukturen für den Umweltverbund auszubauen.

Mit Blick auf die Wirkungen der Stellplatzsatzungen ist zu beachten, dass aus der Stellplatzherstellungspflicht keine Stellplatznutzungspflicht folgt: Die Praxis zeigt, dass Stellplätze im privaten Raum ungenutzt bleiben und damit Kapital und Ressourcen binden, wenn im angrenzenden öffentlichen Raum Parkraum kostenlos und ohne wirksame Beschränkung zur Verfügung steht bzw. wenn das Ahndungsrisiko bei Parkverstößen gering ist. Stellplatzsatzungen können ihre Funktion mithin nur erfüllen, wenn sie durch ein integriertes Parkraummanagement flankiert werden.

Kernelemente der Stellplatzsatzung

Die Regelungen der Stellplatzsatzung stellen darauf ab, die oben beschriebenen Aspekte ausgewogen und angemessen zu berücksichtigen und dadurch zugleich einen Beitrag zu einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung zu leisten.

Neben zweckmäßigen redaktionellen Veränderungen und Bereinigungen (vor allem Anpassungen an die Formulierungen der aktuellen Hessischen Bauordnung) sowie Veränderungen der Gliederungsstruktur zeichnet sich die Satzung - im Vergleich zur Satzung aus 2008 - vor allem durch folgende inhaltlichen Elemente aus¹:

- Die Stellplatzrichtwerte werden fortgeschrieben und bei Nutzungen, bei denen sie sich in den letzten Jahren als unzutreffend erwiesen haben, korrigiert (§ 3 Abs. 1 und Anlage 1).
- Bestehende Unterschiede der Stellplatznachfrage im Stadtgebiet werden durch eine moderate räumliche Differenzierung in Abhängigkeit der Lage und der Erreichbarkeit des Baugrundstücks berücksichtigt und dadurch Stellplatzbaupflichten in gut erschlossenen Lagen reduziert (§ 3 Abs. 2 und Anlage 2).
- Die Regelungen der Fahrradabstellplatzverordnung werden im Wesentlichen in die Stellplatzsatzung übernommen und in einzelnen Punkten an die spezifische Situation in Wiesbaden angepasst (§ 3 Abs. 6, § 5 und Anlage 1).
- Bauherren werden einfache Möglichkeiten eröffnet, eigene Mobilitätskonzepte zu erstellen und umzusetzen und auf diese Weise zu einer Kostensenkung, zu einer Reduzierung der Stellplatznachfrage und zu einer verstärkten Nutzung des Umweltverbunds beizutragen (§ 3 Abs. 7 und Anlage 3).
- Für bestimmte Nutzungen wird die Herstellung nicht notwendiger Stellplätze eingeschränkt, um übermäßigen Flächenverbrauch und Flächenversiegelung zu vermeiden (§ 3 Abs. 8).
- Die Bedingungen für die Herstellung von Stellplätzen auf einem anderen als dem Baugrundstück werden so ausgestaltet, dass die Nutzung von Sammel- bzw. Quartiersgaragen vereinfacht wird
- Die Möglichkeiten für Bauherren zur Zahlung einer Ablöse statt der Herstellung von Stellplätzen werden vereinfacht.

Die Stellplatzsatzung muss in ihrer Formulierung in erster Linie formalen Anforderungen genügen und ist daher ohne vertiefte Beschäftigung mit der Materie nur bedingt für eine Anwendung geeignet. Es ist daher vorgesehen, nach dem erfolgreichen Vorbild anderer Städte (u.a. Bremen, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Greifswald) eine Handreichung für Bauherren zu erstellen, in der die einzelnen Regelungen und die möglichen Handlungsoptionen nachvollziehbar erläutert und mit Beispielen erklärt werden.

¹ Nennungsreihenfolge in der Reihenfolge der Regelungen in der Satzung

III. Geprüfte Alternativen

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen)

IV. Öffentlichkeitsarbeit | Bürgerbeteiligung

(Hier sind Informationen über Bürgerbeteiligungen in Projekten einzufügen)

Der Erstellung des vorliegenden Entwurfes ging ein intensiver verwaltungsinterner Abstimmungsprozess voraus. Zur ausführlichen Information der zu beteiligenden Ortsbeiräte sind öffentliche Informationsveranstaltungen im Gemeinschaftshaus Bierstadt (05.11.2025), im Bürgerhaus Kastel (12.11.2025) sowie im Hilde-Müller-Haus im Rheingauviertel (26.11.2025) geplant, die grundsätzlich auch Wiesbadener Bürgerinnen und Bürgern offenstehen.

Bestätigung der Dezernent*innen

Kowol
Stadtrat