

Zusammenstellung der Ortsbeiratsvoten zur Sitzungsvorlage 25-V-05-0035 sowie die jeweilige Stellungnahme des zuständigen Dezernats für Bauen und Verkehr

OBR	Beschluss-Datum	Beschluss	Stellungnahme Dezernat V
Amöneburg	25.11.2025	Zur Kenntnis genommen.	
Auringen	03.12.2025	<p>Wird ablehnend zur Kenntnis genommen mit Begründung:</p> <p>Insbesondere im Bereich Auringen-Süd und in der Straße „Auf der Erlen“ ist bereits heute der ruhende Verkehr stark ausgeprägt ist und sich die Situation dadurch in Zukunft verschlechtern wird.</p> <p>Es wird zudem gefordert, dass der P+R Parkplatz am Auringer Bahnhofpunkt ausgebaut wird.</p>	<p>Die im Entwurf der Stellplatzsatzung neu vorgesehene Zonierung und räumliche Differenzierung bewertet u. a. die räumliche Nähe zum Bahnhofpunkt Auringen-Medenbach als potenziellen Faktor einer moderat niedrigeren Stellplatznachfrage und sieht daher im Bereich Auringen-Süd einen Abschlag von -10% auf die Maßgaben der Richtzahlentabelle vor. Die Werte der Richtzahlentabelle sind Mindestwerte und können durch die Bauherren grundsätzlich überschritten werden.</p> <p>Die LHW verfügt selbst über kein Flächeneigentum, auf dem weitere P+R-Parkplätze im Bereich des Bahnhofs realisiert werden können. Der OBR-Beschluss wurde daher zum Anlass genommen, um gemeinsam mit der DB InfraGO zu eruieren, inwieweit das bestehende P+R-Angebot auf Flächeneigentum der DB erweitert werden kann.</p>
Biebrich	26.11.2025	Zur Kenntnis genommen.	
Bierstadt	11.12.2025	Zur Kenntnis genommen.	
Breckenheim	26.11.2025	<p>Zur Kenntnis genommen mit Anmerkungen:</p> <p>Der Ortsbeirat Breckenheim bedauert, dass aufgrund der jüngst in Kraft getretenen Novelle</p>	Die kommunalen Steuerungsmöglichkeiten von Stellplatzherstellungspflichten für Wohngebäude werden

	<p>der Hessischen Bauordnung (HBO) bis 2030 nur eine geringe Stellplatzzahl bei bestimmten Wohnungsgrößen und -anzahl vorgesehen ist. Er sieht dadurch negative Auswirkungen auf den ruhenden und fließenden Verkehr.</p> <p>Der Ortsbeirat Breckenheim bittet den Magistrat eindringlich, auf die städtischen Baugesellschaften dahingehend einzuwirken, dass diese weiter an dem sinnvollen, bisherigen Stellplatzschlüssel festhalten. Zudem soll im Rahmen der Erstellung von Bebauungsplänen, dem Abschluss von städtebaulichen Verträgen und den Genehmigungen im Rahmen des neuen sog. „Bauturbo“ auf eine den örtlichen Begebenheiten abgestimmte abweichende Stellplatzzahl festgelegt werden.</p> <p>Der Ortsbeirat Breckenheim sieht in diesem Zusammenhang auch die Möglichkeit der Stellplatzablöse im Zusammenhang mit Neubauten kritisch, da dadurch im unmittelbaren Umfeld keine Stellplätze geschaffen und die Parkplatzsituation potenziell verschärft wird.</p>	<p>durch den sogenannten „Bauturbo“ der hessischen Landesregierung befristet bis Ende 2030 in allen kreisfreien Hessens, ohne räumliche Differenzierung nach Kernstadt oder Vorort, stark beschnitten. Die tatsächlichen Auswirkungen dieser Regelung sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht absehbar, werden aber seitens der LHW aufmerksam beobachtet und proaktiv in die gesetzlich vorgesehene Evaluierung des Programms eingebracht.</p> <p>Ziel aller städtebaulichen Entwicklungen der Landeshauptstadt Wiesbaden ist es, die vom jeweiligen Entwicklungsgebiet induzierten Belastungen des ruhenden Verkehrs innerhalb des Plangebiets verursachergerecht abzubilden. Daher wird bei angebotsbezogenen Bebauungsplänen und städtebaulichen Verträgen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten stets eine verträgliche Abwicklung des ruhenden Verkehrs gesichert. Der sogenannte „Bauturbo“ der hessischen Landesregierung gilt flächendeckend für das jeweilige Stadtgebiet aller kreisfreien Städte in Hessen. Eine räumliche Differenzierung und somit die Festlegung einer „den örtlichen Begebenheiten abgestimmte abweichende Stellplatzzahl“ ist rechtlich nicht möglich. Ausführliche Stellungnahmen der relevanten städtischen Gesellschaften finden sich anhängend an diese Tabelle.</p> <p>Die Möglichkeit der Stellplatzablöse über eine adäquate finanzielle Kompensation sowie deren Höhe ist durch die hessische Bauordnung ausdrücklich geregelt. Überall dort, wo die Anzahl der gemäß Satzung mindestens herzustellenden Stellplätze den Bedarf des geplanten Bauobjekts überschreitet, ermöglicht der zuentrichtende Geldbetrag der Kommune, zweckgebunden entsprechende Kompensationsmaßnahmen, wie öffentliche Parkplätze, ÖPNV-Angebote oder sonstige Verkehrsinfrastrukturen zu</p>
--	---	--

		Der Ortsbeirat Breckenheim mahnt an, dass die Regelungen zu den Abstellplatzanlagen für Fahrräder inkl. Sonderfahräder nur sehr schwierig durchsetzbar sein werden.	finanzieren, die sich dämpfend auf die Parkplatznachfrage auswirken. Die Kompensation über eine Stellplatzablöse erfolgt grundsätzlich nur auf Antrag und kann mithin seitens der Kommune auch untersagt werden, sollten mit Realisierung des Bauvorhabens eine deutliche Verschärfung der örtlichen Parkplatzsituation drohen. Die im Satzungsentwurf vorgesehenen Vorgaben zu Abstellplätzen von Fahrrädern und Sonderfahrrädern setzen im Wesentlichen die Vorgaben der übergeordneten Fahrradabstellplatzverordnung des Landes Hessen um.
Delkenheim	02.12.2025	Zur Kenntnis genommen.	
Dotzheim	10.12.2025	Der Ortsbeirat lehnt die Sitzungsvorlage 25-V-05-0035 einstimmig ab. Der Ortsbeirat stellt fest, dass es keinen Sinn ergibt, eine Stellplatzsatzung zu aktualisieren, die erst nach dem Ende des Bau-Boosters Anwendung findet. Eine Überarbeitung zu diesem Zeitpunkt wird daher als unzweckmäßig bewertet.	Die bis Ende 2030 befristete Beschränkung der kommunalen Stellplatzherstellungspflichten für Wohngebäude wird, bezogen auf die Bauanträge aus 2024, voraussichtlich etwa die Hälfte aller Bauanträge und rund ein Drittel der verpflichtend herzustellenden Stellplätze betreffen. Vor diesem Hintergrund ist es noch immer unbedingt angezeigt, die aus einem mehrjährigen, intensiven Abstimmungsprozess hervorgegangene Novellierung der Satzung umzusetzen.
Erbenheim	25.11.2025	Zur Kenntnis genommen mit Anmerkungen: Es wird gebeten, - das zuständige Fachamt zu beauftragen, dem OBR mitzuteilen, warum zukünftig bei bestimmten Wohnungsgrößen und -anzahl bis 2030 eine nur geringe Stellplatzzahl vorgesehen ist und welche Auswirkungen sich dadurch auf den ruhenden und fließenden Verkehr ergeben.	Die durch die jüngste Novelle der hessischen Bauordnung (HBO) eingeführte und bis Ende 2030 befristete Regelung zum Verzicht bzw. zur starken Beschränkung von Stellplatzherstellungspflichten für Wohngebäude gilt für alle kreisfreien Städte in Hessen. Die Landeshauptstadt Wiesbaden muss diese gesetzlichen Vorgaben des Landes verpflichtend umsetzen.

		<ul style="list-style-type: none"> - Positiv auf die städtischen Baugesellschaften hinzuwirken, dass diese weiter an den sinnvollen, bisherigen Stellplatzanzahlen festhalten. - Den aktuellen Entwurf zur Stellplatzsatzung in dem Punkt anzupassen, dass die Möglichkeiten zur finanziellen Ablöse von Stellplätzen bei Neubauten reduziert sind, um die Auswirkungen auf die Parkplatzsituation im Umfeld von Neubauten und Neubaugebieten moderat zu halten. 	<p>Ausführliche Stellungnahmen der relevanten städtischen Gesellschaften finden sich anhängend an diese Tabelle.</p> <p>Zur näheren Erläuterung wird auf die ausführliche Stellungnahme zum inhaltlich vergleichbaren Ortsbeiratsbeschluss des OBR Breckenheim verwiesen.</p>
Frauenstein	09.12.2025	Zur Kenntnis genommen.	
Heßloch	03.12.2025	Zur Kenntnis genommen.	
Igstadt	17.11.2025	Zur Kenntnis genommen.	
Kastel	18.11.2025	Die SV wird abgelehnt [ohne Begründung].	Da der OBR in der Beschlussfassung seine Ablehnung nicht begründet, ist eine inhaltliche Stellungnahme zu dem Beschluss nicht möglich.
Klarenthal	02.12.2025	Zur Kenntnis genommen.	
Kloppenheim	03.12.2025	Zur Kenntnis genommen.	
Kostheim	13.11.2025	Zustimmung.	
Medenbach	13.11.2025	<p>Zur Kenntnis genommen mit Anmerkung:</p> <p>Das Gebiet Medenbach soll bei der Zonierung berücksichtigt werden.</p>	Der Zuschnitt der Zonierung im vorliegenden Satzungsentwurf leitet sich aus stadtweit einheitlichen Faktoren wie Siedlungsstruktur und Qualität der ÖPNV-Erschließung ab. So wurden beispielsweise Rund um

			<p>Bahnhaltepunkte ein Radius von 600m Laufradius gebildet, um deren besondere Qualität für die örtliche Erschließung und damit der Stellplatznachfrage zu würdigen. Das Siedlungsgebiet Medenbachs liegt außerhalb dieses definierten Einzugsradius rund um den Haltepunkt Auringen-Medenbach und fällt somit in Zone 4 (ohne Abschlag) der Satzung.</p> <p>Sollte sich herausstellen, dass aufgrund besonderer örtlicher Begebenheiten in Medenbach regelmäßig zu viele Stellplätze verpflichtend herzustellen sind als tatsächlich benötigt werden, so kann hier nachträglich nochmals nachgesteuert und die Stellplatzsatzung entsprechend angepasst werden.</p>
Mitte	11.12.2025	Zur Kenntnis genommen.	
Naurod	09.12.2025	<p>Zur Kenntnis genommen mit Anmerkungen:</p> <p>Der Ortsbeirat nimmt insbesondere zur Kenntnis, dass mit der neuen Satzung die Zahl der Stellplätze und damit die Zahl der Kraftfahrzeuge in der Stadt verringert werden soll. Dieser theoretische Ansatz ist im „ländlichen“ Stadtbezirk Naurod jedoch nicht zielführend. Die vorhandenen Fahrzeuge werden für die individuelle Nutzung zumindest solange benötigt, bis der ÖPNV durch eine spürbare Frequenzsteigerung ein adäquates Angebot darstellt.</p> <p>Der Magistrat wird gebeten, dafür Sorge zu tragen, dass die Fahrzeuge grundsätzlich in den vorhandenen Einrichtungen (Garagen,</p>	<p>Hierzu ist klarzustellen: Durch die Verabschiedung einer neuen Stellplatzsatzung wird weder die Anzahl der vorhandenen Stellplätze noch die Anzahl der vorhandenen Kraftfahrzeuge verringert. Eine Stellplatzsatzung entfaltet keinerlei Wirkung auf den aktuellen Bestand von Parkplätzen und PKW, sondern greift lediglich bei Neubauvorhaben oder Nutzungsänderungen von Bestandgebäuden. Auch hierbei ist es nicht das Ziel des Satzungsentwurfs, Stellplatzherstellungspflichten pauschal zu reduzieren, sondern differenzierter und damit realitätsnäher an den tatsächlichen Bedarf auszurichten. Die Satzung gibt dabei immer nur Mindestvorgaben vor, die seitens der Bauherren im Rahmen der individuellen Baufreiheit selbstverständlich übertroffen werden dürfen.</p> <p>Eine Stellplatzsatzung kann immer nur die Herstellungspflicht von Stellplätzen, nicht aber deren Nutzungspflicht regeln. Private Stellplätze und Garagen</p>

		<p>vorhandene Stellplätze, Hofflächen etc.) zum Parken abgestellt und die vorhandenen Flächen erst gar nicht oder zweckentfremdet genutzt werden.</p>	<p>dienen ausschließlich dem Abstellen von Fahrzeugen und dürfen ausdrücklich nicht anderweitig genutzt und damit zweckentfremdet werden. Zugriff und Kontrollmöglichkeiten auf die tatsächliche Nutzung des Privatgrundstücks und -gebäudes sind allerdings begrenzt und durch die Bauaufsicht nur schwierig durchsetzbar.</p> <p>Neben dem nachdrücklichen Appell an die Bürgerschaft, vorhandene Stellplätze tatsächlich auch zu nutzen anstatt den öffentlichen Straßenraum, kann die Kommune über Instrumente des Parkraummanagements die Nutzung des öffentlichen Straßenraums wirksam und steuernd beeinflussen.</p> <p>Seitens des Dezernats für Bauen und Verkehr und den angeschlossenen Ämtern stehen wir hierzu allen Ortsbeiräten gerne beratend zur Verfügung.</p>
Nordenstadt	19.11.2025	<p>Zur Kenntnis genommen mit Anmerkung:</p> <p>Der Ortsbeirat Nordenstadt möchte, dass es bei 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit in Nordenstadt, analog zur alten Stellplatzsatzung, bleibt.</p>	<p>In der neuen Stellplatzsatzung ist für Nordenstadt der gewünschte Richtwert von 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit für Ein- und Zweifamilienhäuser, Reihenhäuser sowie für Wohnungen >100 m² bereits vorgesehen. Leidglich für Wohnungen <100 m² sieht die neue Satzung einen Richtwert von mindestens 1,0 herzustellenden Stellplätzen vor, da kleinere Haushalte i. d. R. auch über weniger Fahrzeuge verfügen; somit wird der tatsächliche Mindestbedarf realitätsnäher abgebildet.</p>
Nordost	26.11.2025	<p>Der OBR lehnt die Stellplatzsatzung in der Neufassung 2025 ab.</p> <p>Der OBR fordert den Magistrat auf, die städtischen Baugesellschaften anzuweisen, dass diese weiterhin an den bisherigen Stellplatzzahlen festhalten.</p>	<p>Ausführliche Stellungnahmen der relevanten städtischen Gesellschaften finden sich anhängend an diese Tabelle.</p>

		<p>Der OBR sieht insbesondere die Stellplatzabläse im Zusammenhang mit Neubauten kritisch, weil dadurch im unmittelbaren Umfeld keine Stellplätze geschaffen werden und die Parkplatzsituation verschärft wird,</p> <p>Des Weiteren sieht er die Regelungen zu Abstellplätzen für Fahrräder inklusive Sonderfahrräder in der Praxis als schwer umsetzbar an.</p>	<p>Zur näheren Erläuterung wird auf die ausführliche Stellungnahme zum inhaltlich vergleichbaren Ortsbeiratsbeschluss des OBR Breckenheim verwiesen.</p> <p>Zur näheren Erläuterung wird auf die ausführliche Stellungnahme zum inhaltlich vergleichbaren Ortsbeiratsbeschluss des OBR Breckenheim verwiesen.</p>
Rambach	16.12.2025	Zur Kenntnis genommen.	
Rheingauviertel	03.12.2025	Zustimmung.	
Schierstein	18.12.2025	Ablehnung [ohne Begründung]	Da der OBR in der Beschlussfassung seine Ablehnung nicht begründet, ist eine inhaltliche Stellungnahme zu dem Beschluss nicht möglich.
Sonnenberg	18.11.2025	<p>Zur Kenntnis genommen mit Anmerkungen:</p> <p>Der OBR bedauert, dass der Bauturbo der HBO bis 2030 eine nur geringe Stellplatzzahl bei bestimmten Wohnungsgrößen und -anzahl vorsieht. Er sieht dadurch enorme Auswirkungen auf den ruhenden und fließenden Verkehr.</p> <p>Der OBR fordert den Magistrat auf, die städtischen Baugesellschaften anzuweisen, dass diese weiterhin an den bisherigen Stellplatzzahlen festhalten.</p> <p>Der OBR sieht insbesondere die Stellplatzabläse im Zusammenhang mit Neubauten kritisch, weil dadurch im unmittelbaren Umfeld keine Stellplätze geschaffen werden und die Parkplatzsituation verschärft wird</p>	<p>Zur näheren Erläuterung wird auf die ausführliche Stellungnahme zum inhaltlich vergleichbaren Ortsbeiratsbeschluss des OBR Breckenheim verwiesen.</p> <p>Ausführliche Stellungnahmen der relevanten städtischen Gesellschaften finden sich anhängend an diese Tabelle.</p> <p>Zur näheren Erläuterung wird auf die ausführliche Stellungnahme zum inhaltlich vergleichbaren Ortsbeiratsbeschluss des OBR Breckenheim verwiesen.</p>

		Es wird angemahnt, dass die Regelungen zu den Abstellplatzanlagen für Fahrräder nur sehr schwierig durchsetzbar sein werden.	Zur näheren Erläuterung wird auf die ausführliche Stellungnahme zum inhaltlich vergleichbaren Ortsbeiratsbeschluss des OBR Breckenheim verwiesen.
Südost	25.11.2025	Zustimmung.	
Westend	10.12.2025	Zur Kenntnis genommen.	

Stellungnahmen der bauenden städtischen Gesellschaften zu den Beschlüssen der Ortsbeiräte Breckenheim, Erbenheim, Nordost und Sonnenberg

Stellungnahme der SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH

Es ist ersichtlich, dass die Stellplatzsituation in Teilen der Wiesbadener Ortsbezirke bereits angespannt ist und bei einer Vielzahl bzw. umfangreichen Neubauvorhaben die Frage aufgeworfen wird, ob die Stellplatznachfrage in den öffentlichen Raum ausweichen könnte. Gleichzeitig ist die neue Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Wiesbaden gerade mit dem Ziel eingeführt worden, Stellplatzanforderungen bedarfsnäher und standortgerechter zu bemessen und dabei Baukosten sowie Flächenverbrauch zu begrenzen. Als eine von mehreren bauenden kommunalen Gesellschaften orientiert sich die SEG daher am für alle Bauherren geltenden Rechtsrahmen und wendet die neue Stellplatzsatzung nach ihrer Einführung grundsätzlich an. Ein pauschales Festhalten an früheren Stellplatzquoten, unabhängig von Lage, ÖPNV-Erschließung, Wohnungszuschnitt und den konkreten Rahmenbedingungen des Grundstücks, würde die Steuerungsabsicht der Neuregelung unterlaufen und die ausdrücklich gewollte Differenzierung faktisch wieder aufheben.

Zugleich ist zu berücksichtigen, dass zusätzliche private Stellplätze nicht automatisch zu einer entsprechenden Entlastung des öffentlichen Straßenraums führen; auch bei höheren Stellplatzquoten kann weiterhin im öffentlichen Raum geparkt werden, etwa wenn Stellplätze kostenpflichtig sind oder nicht von allen Bewohnerinnen und Bewohnern in Anspruch genommen werden. Das Parkverhalten wird maßgeblich durch die tatsächliche Autohaltung sowie durch die Rahmenbedingungen im Quartier geprägt. Ein höheres Stellplatzangebot kann die Autohaltung zudem begünstigen; umgekehrt führt ein geringeres Stellplatzangebot in gut erschlossenen Lagen nicht zwingend zu zusätzlichem Parkdruck im öffentlichen Raum. Eine mögliche Verlagerung in den öffentlichen Raum ist daher im Zusammenspiel mit der jeweiligen Quartierssituation zu bewerten. Die Steuerung und Ordnung des öffentlichen Parkraums erfolgt dabei vorrangig über die hierfür vorgesehenen kommunalen Instrumente (z. B. Parkraumbewirtschaftung / Bewohnerparken) und nicht allein über eine pauschale Erhöhung privater Stellplatzzahlen. Unser Ansatz ist daher, Stellplätze standort- und vorhabenbezogen zu bemessen und Verlagerungseffekte - soweit absehbar - im Gesamtkontext des Quartiers zu betrachten, statt durch pauschale Quotensteuerung andere Zielkonflikte in Kosten, Flächenverbrauch und Klima zu erzeugen.

Für uns als Stadtentwicklungsgesellschaft ist maßgeblich, dass eine pauschale Erhöhung des Stellplatzangebots je nach Projektkonstellation entweder erhebliche Mehrkosten auslöst oder zu städtebaulich und ökologisch nachteiligen Lösungen führt. Soweit zusätzliche Stellplätze über die Anforderungen der Stellplatzsatzung hinaus verlangt würden, lassen sie sich in vielen Vorhaben wirtschaftlich nur eingeschränkt in einer Tiefgarage realisieren: Tiefgaragen erfordern regelmäßig deutlich höheren Planungs- und Bauaufwand sowie technische Nebenanlagen (z. B. Zufahrten, Rampen, Technikflächen; zur Einordnung der Größenordnungen werden in der Praxis je nach Bauweise beispielhafte Baukosten von rund 2.000-3.000 € [offener Parkstand], 20.000-30.000 € [Parkhaus] und 30.000-40.000 € [Tiefgarage] je Stellplatz angesetzt). Würde darüber hinaus pauschal eine zusätzliche Stellplatzzahl verlangt, müsste dies je nach Projekt entweder über Tiefgaragen (mit entsprechendem Kosten- und Bauaufwand) oder über oberirdische Stellplätze gelöst werden. Das bindet Flächen, die dann für Grün-, Aufenthalts- und Spielflächen oder insgesamt bessere städtebauliche Lösungen fehlen, und geht regelmäßig mit zusätzlicher Versiegelung einher. Dadurch werden Versickerung und Grundwasserneubildung reduziert; zugleich steigt der Oberflächenabfluss, sodass sich Abflussspitzen bei

Starkregen erhöhen können. Zudem wird das Kleinklima beeinträchtigt, weil zusätzlich versiegelte Böden keine Verdunstungskühlung leisten und Vegetation als Schattenspender entfällt. Beide Effekte - entweder deutlich höhere Kosten (bei Tiefgaragen) oder zusätzliche Flächeninanspruchnahme und Versiegelung (bei oberirdischer Herstellung) - stehen in einem Spannungsverhältnis zu unserem Auftrag, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen und Vorhaben dauerhaft tragfähig sowie qualitativ zu realisieren.

Vor diesem Hintergrund ist eine pauschale Rückkehr zu früheren Stellplatzquoten nicht sachgerecht, wenn hierfür im konkreten Vorhaben kein nachvollziehbarer Mehrbedarf besteht. Die neue Stellplatzsatzung schafft einen verlässlichen Rahmen, der Mindestanforderungen definiert und zugleich eine standortbezogene Bemessung ermöglicht; daran richten wir unsere Planung aus. Das bedeutet nicht, dass stets nur das Mindestmaß umgesetzt wird: Dort, wo sich aufgrund der konkreten örtlichen Situation und der Projektparameter ein zusätzlicher Stellplatzbedarf nachvollziehbar ergibt, können Stellplätze auch über die Mindestanforderungen hinaus vorgesehen werden. Maßgeblich ist jedoch, dass die Bemessung künftig nach den Vorgaben der neuen Stellplatzsatzung erfolgt und nicht durch eine generelle Festlegung auf frühere Stellplatzzahlen ersetzt wird.

Stellungnahme der GWW Wiesbadener Wohnbaugesellschaft mbH

Die GWW prüft projektbezogen die Anforderungen, die sich aus der jeweiligen Mieterzusammensetzung / Struktur in Verbindung mit zur Verfügung stehenden Nutzungsmöglichkeiten anderer Verkehrsmittel auf den Bedarf an Stellplätzen in den Projekten ergeben. So ist es ein Unterschied, ob ein Projekt z.B. in der Innenstadt realisiert wird, in der die potentiellen MieterInnen wahrscheinlich sehr viele Dinge zu Fuß, oder per Rad erledigen können, oder z.B. ein Projekt in einer Situation - auch in einem Vorort - errichtet wird, der über sehr gute / gute ÖPNV Anbindung verfügt, oder diese ggf. vergleichsweise schlecht ist. Zudem spielen bei unseren Projekten natürlich die BewohnerInnen eine große Rolle. So ist es ein deutlicher Unterschied, ob wir ein Projekt z.B. für SeniorInnen, Familien, Azubis, oder überwiegend Singles errichten - je nach potentieller Zielgruppe ist hierbei der voraussichtliche Stellplatzbedarf unterschiedlich zu

bewerten. Insofern gibt es in unseren Beständen aktuell Projekte, die eine Überkapazität an Stellplätzen vorhalten und damit unnötige Kosten erzeugen - dies kann mit der neuen Stellplatzsatzung zielgenauer, bedarfsgerechter und damit insgesamt wahrscheinlich kostengünstiger bearbeitet werden.

Stellungnahme der WiBau GmbH

Die WiBau verfügt, neben Gewerbeliegenschaften und Parkflächen, nur über eine geringfügige Anzahl von Wohnimmobilien. Der Schwerpunkt ihrer Tätigkeiten liegt im Schulbau im Auftrag der Landeshauptstadt Wiesbaden. Vor diesem Hintergrund betreffen die Beschlüsse die WiBau vor allem dort, wo im Zusammenhang mit Schulstandorten Stellplatzfragen, Hol- und Bringverkehre, Beschäftigtenstellplätze sowie die Einbindung in das Quartier berührt sind.

Aus Sicht der WiBau verfolgt die neue Stellplatzsatzung das Ziel, Stellplatzanforderungen bedarfsnäher und standortgerechter zu bemessen und zugleich Baukosten und Flächenverbrauch zu reduzieren. Die WiBau orientiert sich als kommunaler Bauakteur dabei stets am für alle Bauherren geltenden Rechtsrahmen und wird die neue Stellplatzsatzung nach Einführung grundsätzlich anwenden. Eine pauschale Festlegung, unabhängig von Lage, ÖPNV-Erschließung und konkreten Grundstücks- sowie Nutzungsvoraussetzungen sowie das Festhalten an früheren Stellplatzquoten, würde die Steuerungsabsicht der Neuregelung konterkarieren.

Zugleich ist zu berücksichtigen, dass zusätzliche private Stellplätze nicht automatisch eine Entlastung des öffentlichen Straßenraums bewirken. Parkdruck und Parkverhalten hängen wesentlich von tatsächlicher Autohaltung sowie Rahmenbedingungen im Quartier ab; die Ordnung des öffentlichen Parkraums erfolgt vorrangig über kommunale Instrumente wie Parkraumbewirtschaftung/Bewohnerparken.

Der Schulbau als Kerngeschäft der WiBau unterscheidet sich in wesentlichen Punkten von typischen Wohnbauvorhaben:

- Nutzerstruktur und Spitzenzeiten: Schulen erzeugen standortbezogene Verkehrsspitzen (v. a. morgens/mittags) und erfordern eine differenzierte Betrachtung von Hol- und Bringverkehren, sicheren Querungen sowie kurzfristigen Haltemöglichkeiten.
- Funktionsfähigkeit und Sicherheit: Für Schulstandorte ist die verkehrssichere Organisation (z. B. Anlieferung, Rettungswege, barrierefreie Erschließung, gesicherte Bring-/Abholzonen) häufig wichtiger als eine pauschale Erhöhung von Dauerstellplätzen.
- Projektauftrag der Stadt: Im Schulbau realisiert die WiBau im Auftrag der Stadt öffentliche Infrastruktur. Entscheidungen zu Stellplatzumfängen müssen daher besonders wirtschaftlich, flächen- und klimaschonend sowie standortgerecht erfolgen, um Budget- und Flächenziele nicht zu gefährden.

Daher ist es aus Perspektive der WiBau sachgerecht, Stellplatz- und Verkehrsflächen an Schulstandorten konsequent projekt- und standortbezogen zu dimensionieren: Beschäftigtenstellplätze, barrierefreie Stellplätze, Besucherbedarfe, Fahrradabstellanlagen sowie Hol- und Bringverkehre sind integrativ zu planen - unter Berücksichtigung der jeweiligen Quartierssituation und der ÖPNV-/Radverkehrsanbindung.

Zusammenfassend unterstützt die WiBau eine Stellplatzbemessung auf Grundlage der neuen Stellplatzsatzung und spricht sich gegen eine pauschale Rückkehr zu früheren Stellplatzquoten aus. Eine pauschale Rückkehr zu früheren Quoten, unabhängig vom Standort, würde die Differenzierung der neuen Satzung faktisch aufheben. Stattdessen befürwortet die WiBau das Vorgehen, Stellplatzbedarfe standort- und vorhabenbezogen zu ermitteln und - wo ein zusätzlicher Bedarf nachvollziehbar ist - auch über Mindestanforderungen hinaus zu planen.

Zugleich betont die WiBau die Besonderheiten des Schulbaus: Hier stehen Verkehrssicherheit, Funktionsfähigkeit und standortgerechte Lösungen (einschließlich Hol-/Bringverkehr und Fahrradabstellung) im Vordergrund. Stellplatz- und Verkehrsflächen sind daher projektbezogen so zu planen, dass sie sowohl den betrieblichen Anforderungen als auch den Zielen von Wirtschaftlichkeit, Flächensparen und Klimaschutz gerecht werden.