

Stellplatzverpflichtung – Kostentreiber im Wohnungsbau?

Wer in älteren, dicht bebauten Stadtteilen lebt, kennt das Problem: Wohin mit dem Auto, wenn man von der Arbeit oder vom Einkauf zurückkommt? Viele Städte haben sich mit Anwohnerparkberechtigungen beholfen, um den Stellplatzmangel zu verwalten. Umgekehrt waren bisher für Neubauten nach landesrechtlichen Vorschriften stets Stellplätze nachzuweisen, deren Zahl sich nach Größe und Nutzung des Hauses richtete. Diese Verpflichtung (oder die Zahlung eines Ablösebetrages, wenn ein physischer Nachweis nicht möglich war) war Bauherren schon immer ein Dorn im Auge. So versuchten sie Mietwohngebäude als „Altenwohnungen“ zu deklarieren, um die Stellplatzverpflichtung von einem Stellplatz je Wohnung auf ein Fünftel zu reduzieren (Zahlen nach der Verwaltungsvorschrift in Rheinland-Pfalz).

Dabei hat sich die Situation in einer Reihe von Ländern in den letzten Jahren geändert. Denn mehrere Länder sind dazu übergegangen, die Frage der Festlegung von Stellplätzen in die Hände der Städte und Gemeinden zu legen. Sie werden ermächtigt, eine eigene Stellplatzsatzung zu erlassen. In der Stadt Köln findet dazu gerade eine heftige Diskussion statt. Denn dort soll die Stellplatzverpflichtung (im Regelfall 1 Platz je Wohnung) um bis zur Hälfte verringert werden. Argumentiert wird dabei mit zwei unterschiedlichen Zielen. Zum einen soll der geringere Stellplatznachweis die Verkehrswende unterstützen – ein Umstieg auf andere Mobilitätsformen setzt allerdings parallel die Stärkung des ÖPNV und zugleich verbesserte Angebote für den Fahrradverkehr (oft mit Einschränkungen für den Autoverkehr verbunden) voraus. Der zweite Aspekt ist die Reduzierung der Baukosten: „Wir wollen, dass durch die Schaffung von Stellplätzen der Bau von Wohnungen nicht unnötig verteuert wird“, sagt der verkehrspolitische Sprecher der SPD, Andreas Pöttgen.“

Beide Argumente sind für sich genommen nicht falsch. Doch stellt sich die Frage, ob sie die Erreichung der gewünschten Ziele nennenswert unterstützen. Die Maßnahme trifft nur den Neubau, würde also nur sehr langfristig wirken. Hinzu kommt zum einen, dass die Investoren die Kostenersparnis auch in der Miete oder im Kaufpreis weitergeben müssten; das kann die Stadt nur bei Bauvorhaben kommunaler Wohnungsunternehmen sicherstellen.

Solange nicht zum anderen der Umstieg auf andere Mobilitätsformen (der ja durchaus zu registrieren ist) größeren Umfang erreicht, wird der Parkplatzsuchverkehr in den bestimmten Wohnquartieren noch lange Realität bleiben.

Quelle für Köln <https://www.ksta.de/koeln/plan-fuer-koeln--weniger-parkplaetze-fuer-autos--mehr-abstellanlaegen-fuer-fahrraeder-36626610>

September 2020