

V0222/23

**Flexibilisierung des Stellplatzschlüssels - Mobilitätskonzept bei neuen Bauprojekten**  
**-Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 03.03.2023-**

**Antrag:**

Die Stellplatzverordnung der Stadt Ingolstadt stammt aus dem Jahr 1995. In mehr als einem Vierteljahrhundert haben sich Arbeitswelt, Mobilitäts- und Freizeitverhalten der Ingolstädterinnen und Ingolstädter entscheidend verändert. Infolge der Klimakrise und der Pandemie hat sich diese Entwicklung noch beschleunigt. Sehr viel mehr Menschen sind heute umweltfreundlich und klimaschonend zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV unterwegs zur Schule, zur Arbeit und zum Einkaufen.

Das veränderte Mobilitätsverhalten der Bewohner\*innen hat jedoch bisher keinen Effekt auf den Platz, den wir dem ruhenden Verkehr im Wohnungsbau einräumen.

Grundsätzlich stellt sich daher die Frage, wie die Anzahl von oberirdischen Stellplätzen und Tiefgaragenplätzen im Wohnungsbau reduziert werden kann, ohne das Mobilitätsverhalten der Bewohner\*innen einzuschränken.

Das Ziel sind autoreduzierte Wohnquartiere, in denen die Bewohner\*innen bedarfsgemäß und bequem auf einen alltagstauglichen Mix an Mobilitätsangeboten zurückgreifen können. Das Ziel muss auch sein, nur so viele oberirdische Stellplätze vorzuhalten und Tiefgaragenstellplätze zu bauen, wie am Ende noch benötigt werden.

Wir stellen daher folgenden

**Antrag:**

1. Die Verwaltung überarbeitet die Garagen- und Stellplatzsatzung mit dem Ziel, nachhaltige Mobilität zu fördern, indem das Mobilitätsverhalten der zukünftigen Mieter\*innen als wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz und zur Erreichung der Klimaneutralität 2035 betrachtet wird.
2. In der neuen Fassung ist vorzusehen, dass bei allen Neubauvorhaben ein detailliertes und plausibles, der Größe des Vorhabens entsprechendes Mobilitätskonzept vorgelegt werden kann, auf dessen Grundlage der Stellplatzschlüssel verringert und angepasst werden kann.
3. Die Verwaltung erstellt Leitlinien für den zu erwartenden Inhalt des Mobilitätskonzepts: Carsharing, ausreichend Abstellplätze für Fahrräder, Lastenfahrräder, Fahrradanhänger und E-Bikes, ein Verleihsystem, ÖPNV-Angebote einfach abrufbar, Co-Working-Plätze, Paketstationen und Anlaufstationen für Lieferservice, ...
4. Die Verwaltung unterstützt die Erstellung des Mobilitätskonzepts bei der Analyse der verkehrlichen Situation im Stadtquartier und bei der Abstimmung auf die örtlichen Gegebenheiten und Nahversorgung im unmittelbaren und weiteren Radius des Projekts.

Die Stellplatzsatzung braucht eine Anpassung an die veränderte Mobilitätsrealität und die Erfordernisse der Energie- und Verkehrswende.

Wir bauen weiter Tiefgaragen und Stellplätze wie vor Jahrzehnten, obwohl wir wissen, dass die Entlastung des öffentlichen Straßenraums und die Reduzierung der Schadstoffemissionen durch weniger motorisierten Individualverkehr zur Erreichung der Klimaziele von zentraler Bedeutung sind.

Die Frage, wie viele Stellplätze pro Wohneinheit nachgewiesen werden müssen, beschäftigt selbstredend auch die Investoren, da besonders der Bau von Tiefgaragen einen großen materiellen und finanziellen Aufwand erfordert.

Immer mehr rückt auch der ökologische Fußabdruck von Tiefgaragen in den Vordergrund, da in Tiefgaragen große Mengen an Stahl und Beton verbaut werden und Tiefgaragen weder abgerissen noch einer anderen Nutzung zugeführt werden können.

Trotzdem werden weiterhin erhebliche Investitionen in die Bereitstellung von Kfz-Stellplätzen gelenkt. Ein flexibel reduzierbarer Stellplatzschlüssel, der an ein jeweils vom Investor vorzulegendes Mobilitätskonzept gebunden ist, kann nachhaltige Mobilität entscheidend fördern und Baukosten verringern.

Wie wir zuletzt am Rietergelände gesehen haben, fehlt in Ingolstadt mittlerweile Investoren der Anreiz, vom vorgeschriebenen Stellplatzschlüssel abzuweichen, obwohl gleichzeitig – wie im Fall des Rietergeländes – ein viele Seiten umfassendes und detailliert ausgearbeitetes Mobilitätskonzept vorgelegt wurde. Diese kontraproduktive Situation verlangt nach einer Lösung. Allerdings zeigt die Ablehnung des Mobilitätskonzepts der Bayernheim im Rahmen des Bauprojekts an der Stinnesstraße auch ganz deutlich, dass eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels von einer wirksamen Parkregelung in den benachbarten Straßen und Quartieren begleitet sein muss und mit einer Ausweitung des Anwohnerparkens dort geregelt sein muss. Die Erfahrung zeigt leider, dass private Stellplätze häufig als Abstellraum genutzt werden, während weiter auf der Straße geparkt wird. Daher muss die nähere Umgebung des geplanten Bauprojekts in einem angemessenen Radius untersucht werden.

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	23.11.2023	Entscheidung
Ausschuss für Verwaltung, Personal und Recht	30.11.2023	Vorberatung
Stadtrat	12.12.2023	Entscheidung

### **Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit vom 23.11.2023**

*Der Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE V0129/23, der Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN V0222/23, der Antrag der Verwaltung V0943/23 und der Änderungsantrag der SPD-Stadtratsfraktion und der Stadtratsgruppen DIE LINE und ÖDP V1061/23 werden gemeinsam behandelt.*

Frau Wittmann-Brand teilt mit, dass sie als erstes noch einmal auf die beabsichtigten Änderungen in der Garagen- und Stellplatzsatzung eingehen möchte. Zum einen werde die neue Möglichkeit eingeführt, dass man im Kernstadtbereich (Zone II) Stellplätze ablösen könne. In der Altstadt (Zone I) sei dies bisher schon möglich gewesen. Deshalb würde man dort auch weiterhin eine 100-prozentige Ablöse vorschlagen. Im Bereich der Kernstadt hingegen sehe man eine 10-prozentige Ablöse vor. Im Bereich der Ortsteile (Zone III) solle unterdessen keine Ablöse möglich sein. Zusätzlich schlage man für den Bereich der Altstadt die Abschaffung der Altstadtvergünstigung vor, bei der man bisher noch einmal eine Reduzierung von 50 Prozent erhalten habe. Des Weiteren seien die Ablösebeträge für die Zone I von bisher 5.000 Euro auf 10.000 Euro erhöht worden. In der Zone II, in der wie bereits erwähnt bisher keine Ablöse möglich gewesen sei, schlage man nun einen Ablösebetrag von 15.000 Euro vor. Frau Wittmann-Brand berichtet, dass es zudem von mehreren Stadtratsfraktionen noch die Anregung gegeben habe, den Einstieg bei den Mobilitätskonzepten über die Anzahl der Wohneinheiten herabzusetzen. Hierbei habe der

bisherige Vorschlag der Stadtverwaltung bei 20 Wohneinheiten gelegen. Der neue Vorschlag der Verwaltung sehe nun eine Reduzierung auf 10 Wohneinheiten vor, bei der man allerdings für den Einstieg die maximale Reduzierung durch das Mobilitätskonzept auf 15 Prozent belasse. Diese Festsetzung könne jedoch in den Richtlinien des Mobilitätskonzeptes auch nach einer Evaluierungsphase noch einmal entsprechend verändert werden. Frau Wittmann-Brand erwähnt, dass man in diesem Rahmen auch die Themen Radverkehrsförderung und Förderung des Carsharings angepasst habe. Hierbei habe man die Förderung jeweils auf maximal 10 Prozent festgelegt, da die Verwaltung in diesen beiden Bereichen die meisten Potenziale für die Stadt gesehen habe. Darüber hinaus habe man sich auch mit der Anpassung der Richtzahlenliste beschäftigt, berichtet Frau Wittmann-Brand. Hierbei habe man vor allen Dingen Änderungen in den Bereichen geförderter Wohnungsbau, geförderter Wohnungsbau für Studierende/Auszubildende und Gebäude mit Altenwohnungen vorgenommen, da in diesen Bereichen durchaus eine Nachfrage vorhanden sei. Für den geförderten Wohnungsbau schlage man dabei nun 0,8 Stellplätze pro Wohneinheit vor, dies entspreche einer Reduzierung von 20 Prozent. Zum Vergleich erlauben beispielsweise die Stadt Regensburg in diesem Bereich eine Reduzierung von 30 Prozent und die Städte Würzburg und Nürnberg eine von 50 Prozent. Die Stadt Ingolstadt gehe deshalb vergleichsweise niedriger in die Stellplatzreduzierung hinein. Hierzu müsse man allerdings auch erwähnen, dass die Zulassungszahlen für Autos in Ingolstadt mit 0,7 Zulassungen pro Person auch höher ausfallen als in Würzburg und Regensburg mit jeweils etwas mehr als 0,5 Zulassungen pro Person. Des Weiteren schlage man auch Änderungen in der Richtzahlenliste für Hotels und Diskotheken beziehungsweise Musikclubs vor. Im Hotelbereich sehe man dabei nun einen Stellplatz für vier Betten vor. Somit passe man die Richtzahlen in Ingolstadt auch an die Garagen- und Stellplatzverordnung des Freistaats Bayern an, bei der ein Stellplatz für sechs Betten vorgeschrieben werde. Im Bereich der Diskotheken und Musikclubs werde künftig noch einmal zwischen der Altstadt, dem Kernstadtbereich und den Ortsteilen unterschieden, wobei man in der Zone I einen Stellplatz pro 15 m<sup>2</sup> und in den Zonen II und III einen Stellplatz pro 5 m<sup>2</sup> Nutzungsfläche festlege. Für Büro- und Verwaltungsgebäude habe man die Richtzahlenliste insoweit verändert, dass nun ein Stellplatz pro 40 m<sup>2</sup> Nutzungsfläche ausreiche. Zudem sei auch im Bereich der Kindertagesstätten eine Anpassung vorgenommen worden, indem man nun 1,5 Stellplätze pro Gruppe vorschreibe. Die Garagen- und Stellplatzverordnung des Freistaats Bayern sehe hierbei einen Stellplatz für 30 Kinder und mindestens jedoch zwei Stellplätze vor. Hiervon sei die Stadt Ingolstadt abgewichen, da man es für eindeutiger halte, wenn sich die Anzahl der Stellplätze auf die Gruppenanzahl beziehe.

Stadtrat Dr. Meyer führt aus, dass er eine Frage zum Mobilitätskonzept habe. Wenn man sich die dazugehörige Richtlinie einmal ansehe, dann lasse sich erkennen, dass durchaus auf viele Bedenken eingegangen worden sei. Zudem könne man dabei auch feststellen, dass es sich bei dem Mobilitätskonzept insgesamt um kein Mittel handle, um als Vorhabenträger irgendwie Geld auf Kosten der Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum zu sparen. Für Stadtrat Dr. Meyer bleibe allerdings die Frage bestehen, ab wann man wisse, ob das Mobilitätskonzept zu einer Verringerung der Verkehrsbelastung beitragen könne oder nicht. Zwar sei eine Evaluation des Konzeptes in fünf Jahren geplant, hierbei wisse er aber nicht, ob dieser Zeitraum mit dem Inkrafttreten der Satzung oder erst mit den ersten Projekten starte. Im Übrigen regt Stadtrat Dr. Meyer an, ob man diesen Zeitraum für die erste Evaluation vielleicht nicht etwas reduzieren könnte, damit man früher Kenntnis über das Wirken des Mobilitätskonzeptes erlange.

Frau Wittmann-Brand erklärt, dass sich der fünf Jahreszeitraum auf den Geltungszeitpunkt der Satzung beziehe. Dabei sehe die Verwaltung den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Satzung für den 01.02.2024 vor. Frau Wittmann-Brand könne sich allerdings auch durchaus vorstellen, dass man den Zeitraum, nachdem die erste Evaluierung erfolgen solle, etwas verkürze. Insofern schlägt sie vor, dass man die erste Evaluation bereits nach zwei Jahren nach dem Inkrafttreten der Satzung durchführe. Somit könnte man dem Stadtrat dann

eventuell auch schon ein entsprechendes Optimierungspotenzial vorlegen und zur Debatte stellen.

Im vorherigen Tagesordnungspunkt habe man sehen können, dass sich in der Zukunft eventuell weniger mit dem Auto, sondern immer mehr mit dem Fahrrad fortbewegt werde, schildert Stadtrat Böttcher. Nichtsdestotrotz ist er allerdings der Ansicht, dass dies zunächst auf alle Fälle ein Wunsch bleiben werde. Denn letztendlich werde der Besitz eines Autos nach wie vor gegeben sein, auch wenn mehr Menschen mit dem Fahrrad unterwegs sein möchten. Vor allem würden die Autos dann irgendwo im Wohngebiet herumstehen und eventuell nicht mehr genutzt werden, weil man beispielsweise mit dem Fahrrad in die Stadt fahre. Angesichts dessen benötige man trotzdem weiterhin Stellplätze, erklärt Stadtrat Böttcher. Aus diesem Grund könne die FW-Stadtratsfraktion auch nicht bei der Änderung im Bereich des öffentlich geförderten Wohnungsbaus mitgehen, bei der die Verwaltung eine Reduzierung der Stellplätze auf 0,8 Stellplätze pro Wohneinheit vorschläge. Das gleiche gelte auch für die Anpassungen im Hotelbereich, denen die FW-Stadtratsfraktion auch nicht zustimmen könne. So fallen die neuen Richtzahlen in diesem Bereich nämlich viel zu niedrig aus, wenn man davon ausgehe, dass die Touristen maximal zu zweit in einem Auto anreisen würden. Etwas anderes wäre es natürlich, wenn die Touristen vermehrt mit dem Zug anreisen würden. Nichtsdestotrotz erscheine der FW-Stadtratsfraktion ein Stellplatz für vier Betten zu wenig. Beim Bereich der Diskotheken würde es Stadtrat Böttcher interessieren, mit welchen Zahlen man die vorgeschlagenen Änderungen bei den Richtzahlen begründe. Am meisten würden allerdings der FW-Stadtratsfraktion die vorgeschlagenen Änderungen im Bereich der Altstadt stören. Wie von Frau Wittmann-Brand bereits vorgetragen, beabsichtige die Verwaltung, den Betrag für die Stellplatzablösung in diesem Bereich von 5.000 Euro auf 10.000 Euro zu erhöhen. Zwar könne die FW-Stadtratsfraktion dieser Anpassung noch folgen, aber die 100-prozentige Ablösung ginge für sie genau in die falsche Richtung. So betone man auf der einen Seite immer, dass man die Altstadt fördern möchte, aber gehe dann auf der anderen Seite im Stellplatzbereich gleich mit einer doppelten Belastung auf die Hausbesitzer oder Investoren in der Altstadt los. Vielleicht finde man deshalb für die 100-prozentige Ablösung doch noch eine andere Größenordnung, so Stadtrat Böttcher. Die FW-Stadtratsfraktion denke hierbei beispielsweise an eine 70-prozentige Ablösung, damit es nicht auf einen Schlag eine so große Veränderung gebe, um einfach das Interesse an der Altstadt weiter zu unterstützen.

Frau Wittmann-Brand erläutert, dass man für die Ablöse im Altstadtbereich bisher 5.000 Euro verlangt und eine weitere Reduzierung dann nur noch in besonderen Fällen auf Antrag zugelassen habe. Diese Möglichkeit der nochmaligen Reduzierung sei allerdings von kaum jemanden genutzt worden. Deshalb habe es die Verwaltung angesichts einer entsprechenden Einheitlichkeit für sinnvoll erachtet, die Möglichkeit einer 100-prozentigen Ablöse anzubieten. Da es darüber hinaus in der Altstadt kaum noch unbebaute Flächen gebe, seien die dortigen Grundstücke aufgrund der jeweiligen Nutzung faktisch schon mit Stellplätzen belegt. Würden nun im Altstadtbereich durch eine nachträgliche Nutzungsänderung noch einmal neue Stellplätze entstehen, könnte man diese unter der Berücksichtigung der neuen Regelung entsprechend ablösen. Von daher ist Frau Wittmann-Brand der Ansicht, dass durch die vorliegende Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung kein Investitionshemmnis in der Altstadt entstehen würde.

Herr Dintner ergänzt zu den Ausführungen von Frau Wittmann-Brand, dass man im Jahr 2021 mit acht Ablösungen die meisten Fälle im Altstadtbereich gehabt habe. Im Gegensatz dazu seien im Jahr 2022 mit lediglich einem Fall die wenigsten Ablösungen aufgetreten. Dies liege daran, dass auf den Grundstücken in der Altstadt bereits Nutzungen und somit auch die entsprechenden Stellplätze vorhanden seien. Deshalb ist auch Herr Dintner der Meinung, dass die neue Garagen- und Stellplatzsatzung zu keinen Problemen in der Altstadt führen werde. Allerdings könne man diesen Punkt auch in eine folgende Evaluation hineingeben.

Zu der zweiten Frage von Stadtrat Böttcher hinsichtlich der vorgeschlagenen Richtzahlen für Diskotheken und Musikclubs erklärt Frau Wittmann-Brand, dass die Verwaltung hierbei davon ausgehe, dass im Altstadtbereich aufgrund der räumlichen Gegebenheiten keine riesigen Diskotheken entstehen werden. Zudem könne man die Altstadt auch sehr gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen. Von daher vertrete die Stadtverwaltung die Ansicht, dass im Altstadtbereich bei Diskotheken und Musikclubs durchaus ein Stellplatz pro 15 m<sup>2</sup> Nutzungsfläche ausreiche. Wenn nun zum Beispiel eine Diskothek im Gewerbegebiet entstehen sollte, die man aufgrund einer schlechteren ÖPNV-Anbindung überwiegend nur mit dem Auto erreichen könne, erachte es die Verwaltung hingegen für notwendig, dass dort ein Stellplatz pro 5 m<sup>2</sup> Nutzungsfläche vorgehalten werde.

Stadtrat Meier erwähnt, dass die Richtung, die von der Verwaltung mit der Reduzierung von Stellplätzen vorgeschlagen werde, für die Stadtratsgruppe DIE LINKE passe. Im Bereich der Gebäude mit Altenwohnungen sei ihm allerdings aufgefallen, dass die bisherige Garagen- und Stellplatzsatzung der Stadt Ingolstadt hierfür keine besondere Stellplatzanzahl vorgesehen habe. Insofern hätte in diesem Bereich bisher die Stellplatzverordnung des Freistaates Bayern gegriffen, die 0,2 Stellplätze pro Wohneinheit vorgebe. Mit der nun vorgelegten Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung schlage die Stadtverwaltung allerdings bei Gebäuden mit Altenwohnungen nun 0,8 Stellplätze pro Wohneinheit vor. Dies würde einer Erhöhung von 0,6 Stellplätzen entsprechen, erklärt Stadtrat Meier. Des Weiteren könne er auch nicht ganz die Erhöhung der Ablösesummen in den Zonen I und II nachvollziehen, da dies das Aufstocken seiner Meinung nach doch eher erschweren würde. In Anbetracht dessen frage sich Stadtrat Meier, ob die Ablösesummen gerade in Bezug auf die Wohnraumschaffung und das Aufstocken von der Logik her nicht geringer werden müssten.

Frau Wittmann-Brand erklärt, dass sich die Höhe der Ablösesummen an den Herstellungskosten für die jeweiligen Stellplätze orientiere. Die Herstellung eines Stellplatzes in einer Parkgarage koste beispielsweise rund 17.000 Euro, die eines Stellplatzes in einer Tiefgarage mit Sicherheit ungefähr 30.000 Euro. Insofern sei die Verwaltung der Meinung gewesen, dass man die Investoren mit einem Ablösebetrag von 15.000 Euro in der Zone II nicht zu sehr belaste. Dieser Betrag sei für den Altstadtbereich nach der Ansicht der Verwaltung jedoch entschieden zu hoch gewesen, sodass man sich in der Zone I auf einen Ablösebetrag von 10.000 Euro geeinigt habe. Von daher handle es sich hierbei um einen Kompromiss, bei dem die Stadtverwaltung der Meinung sei, dass dieser auch den jeweiligen Örtlichkeiten gerecht werde.

Stadträtin Leininger schildert, dass man die Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung bereits eine ganze Weile diskutiere. So habe die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN bereits beim ersten Aufschlag dieser Thematik im Ausschuss ihre Zustimmung zur Zoneneinteilung, zu den Ablösebeträgen und auch zum Entfallen der Altstadtvergünstigung signalisiert. Weiter sei die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN auch mit den vorliegenden Anpassungen der Richtzahlenliste einverstanden, da es sich hierbei um einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung handle. Stadtrat Leininger möchte an dieser Stelle allerdings auch auf das Mobilitätskonzept zu sprechen kommen. So sei es auch ein Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN gewesen, dass die Gewichtung des Radverkehrs und des Carsharings auf jeweils 10 Prozent angehoben werde. Allerdings würde sich dies leider nicht in der Gesamtzahl der erreichbaren Reduzierungen beim Vorliegen eines Mobilitätskonzeptes niederschlagen. Dieser Aspekt scheine der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN etwas widersinnig, erklärt Stadträtin Leininger. Wenn man nämlich alle Faktoren zusammenzählen würde, dann lande man bei 26 Prozent. Dieser Wert sei jedoch nicht zu erreichen, da es sich auch um ein flexibles System handeln müsse. Stadträtin Leininger erwähnt, dass sie dies auch verstehe. Nichtsdestotrotz würde man sich vonseiten der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN wünschen, dass man bei der maximalen Reduzierung der notwendigen Stellplätze beim Vorliegen eines Mobilitätskonzeptes bei 20 Prozent landen würde. Dies sei für die Stadtratsfraktion Bündnis

90/DIE GRÜNEN wichtig, da man sich immer im Hinterkopf behalten müsse, dass dieses Mobilitätskonzept nicht verpflichtend, sondern freiwillig sei. Deshalb benötige man bei dieser Freiwilligkeit einen großen Anreiz, um einen bestimmten Effekt erzielen zu können. Zumal nicht jeder die angestrebten 20 Prozent überhaupt erreichen könne, da es sich hierbei ohnehin um etwas handle, das sich eher nach unten bewegen würde, so Stadträtin Leininger. Deshalb würde die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vorschlagen, dass man den Anreiz noch einmal mit 20 Prozent höher ansetze. In Anbetracht dessen stellt Stadträtin Leininger den mündlichen Änderungsantrag, die von der Verwaltung vorgeschlagene maximale Reduzierung der notwendigen Stellplätze bei Vorlage eines Mobilitätskonzeptes von 15 Prozent auf 20 Prozent anzuheben. An Stadtrat Dr. Meyer gewandt, der in seinen vorherigen Ausführungen habe wissen wollen, ab wann man die Wirksamkeit des Mobilitätskonzeptes absehen könne, möchte Stadträtin Leininger folgendes sagen. Zum einen werde bereits in vielen anderen Städte ein Mobilitätskonzept angeboten, sodass ein Blick dorthin schon einmal etwas über die Wirksamkeit eines solchen Konzeptes aussagen könne. Zum anderen sei der zu erreichende Effekt umso wirksamer, je größer der Anreiz sei. Darüber hinaus müsse man auch berücksichtigen, dass schon eine gewisse Zeit benötigt werde, um das Mobilitätskonzept einigermaßen sicher beurteilen zu können, da bei einer Evaluation auch die Annahme des Konzeptes geprüft werden müsse. Aus diesem Grund sei eine Evaluierung des Ganzen nach fünf Jahren für die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN durchaus in Ordnung, erklärt Stadträtin Leininger. Abschließend möchte sie noch auf einen Punkt gesondert hinweisen, der sich auch in dem kurzfristig gestellten Änderungsantrag zur vorliegenden Beschlussvorlage von der SPD-Stadtratsfraktion und der Stadtratsgruppen DIE LINKE und ÖDP wiederfinde. Demnach sei es sehr wichtig, dass die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes von einem strengen Parkraummanagement in den umliegenden Gebieten begleitet werden müsse. Die umliegenden Anwohner sollen sich nämlich nicht davor fürchten müssen, dass ihre Straßen zugeparkt werden, wenn in der Nähe ein Mobilitätskonzept umgesetzt und dadurch Stellplätze reduziert worden seien. Insofern müsse man die Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes sehr genau beobachten und in den umliegenden Bereichen dann auch strengere Parkregelungen wie zum Beispiel das Anwohnerparken festlegen.

Stadträtin Leininger habe in ihren Ausführungen bereits die Problematik angesprochen, dass wenn man auf der einen Seite die Anzahl an Parkplätzen reduziere, es auf der anderen Seite irgendwo eng werden könnte, führt Stadtrat Wöhrl aus. Diese Problematik dann zu steuern werde sicherlich nicht einfach werden, da es sich bei Regelungen über Parkverbote oder über Parkausweise um eine Thematik handle, zu der es zwei Ansichten gebe. Stadtrat Wöhrl möchte allerdings vorweg sagen, dass die CSU-Stadtratsfraktion dem vorliegenden Antrag der Verwaltung folgen werde. Nichtsdestotrotz gebe es zu diesem Thema immer zwei Ansichten, da der generelle Parkdruck im Stadtgebiet einfach groß sei. Dass dieses Thema ein großes Problem darstelle, sehe man zudem am Beispiel des Monikaviertels, da dort auch die Straßen vollgeparkt werden. Über diese Problematik habe sich Stadtrat Wöhrl auch schon mit Herrn Bendzko von der Gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft Ingolstadt ausgetauscht, da das Thema Parken auch den Bereich des geförderten Wohnungsbaus betreffe. In diesem Gespräch habe Herr Bendzko erwähnt, dass die Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft Ingolstadt bei ihren Projekten zwar Tiefgaragen anlege, diese dann später allerdings von den Bewohnern nicht genutzt werden. In Anbetracht dessen ist Stadtrat Wöhrl der Meinung, dass man hinsichtlich der Nutzung der Tiefgaragen in Ingolstadt ein Konzept entwickeln müsste. Gerade weil in Ingolstadt sehr viele Tiefgaragen bis in das tiefe Grundwasser hinein gebaut werden und so die Umwelt und die Kosten für den Wohnraum belasten würden. Dabei komme es auch nicht darauf an, ob der Einzelne nun seinen Tiefgaragenstellplatz nutze oder nicht, da die Herstellungskosten für eine Tiefgarage in der Summe auf den Wohnraum umgelegt werden. Insofern benötige man in Ingolstadt ein entsprechendes System für die Nutzung von Tiefgaragen, so Stadtrat Wöhrl. Seiner Ansicht nach müsse dies eventuell über den Preis geregelt werden, da eine Regelung über eine Verordnung nicht ganz einfach werden würde. Egal wie man das Problem dann am Ende

löse, sei es auf jeden Fall der Wunsch von Stadtrat Wöhrl, dass das Tiefgaragenmanagement politisch beziehungsweise verwaltungsmäßig angegangen werde.

Stadtrat Achhammer teilt mit, dass er die Ausführungen von Stadtrat Wöhrl bestätigen möchte. Er habe hierzu auch schon einmal mit Frau Wittmann-Brand darüber gesprochen, ob es nicht Möglichkeiten gebe, mit denen man die Leute dazu bewegen könne, in den Tiefgaragen zu parken, die für viel Geld gebaut worden seien. Des Weiteren möchte er Stadtrat Dr. Meyer in dem Punkt zustimmen, dass man eine Evaluierung des Ganzen bereits nach zwei Jahren durchführen sollte. Stadtrat Achhammer ist hierbei der Ansicht, dass dieser kurze Zeitraum sinnvoll sei, da das Thema Parken in Ingolstadt doch sehr umstritten gesehen werde. Zu Letzt möchte Stadtrat Achhammer die von Stadträtin Leining er vorgeschlagenen Änderungen zum vorliegenden Entwurf der neuen Garagen- und Stellplatzsatzung nicht unkommentiert stehen lassen. Hierzu berichtet er, dass man die Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung intensiv in der CSU-Stadtratsfraktion diskutiert habe. Innerhalb dieser Diskussion um die Anpassungen der Richtzahlenliste sei es nicht immer ganz einfach gewesen, vor allem was die Reduzierung der Stellplätze bei öffentlich geförderten Wohnungen auf 0,8 Stellplätze pro Wohneinheit betreffe. Insofern ist Stadtrat Achhammer der Meinung, dass man den vorliegenden Entwurf der Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung bis zum endgültigen Beschluss im Stadtrat so belassen und erst einmal an der maximalen Reduzierung der notwendigen Stellplätze beim Vorliegen eines Mobilitätskonzeptes von 15 Prozent festhalten sollte. Im Nachhinein könne man dann immer noch nachsteuern, so Stadtrat Achhammer. Deshalb bittet er darum, dass man den Entwurf hinsichtlich einer konsensfähigen Entscheidung nicht noch einmal abändere.

Stadtrat Köstler führt aus, dass er nicht dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit als ordentliches Mitglied angehöre. Nichtsdestotrotz möchte er in der heutigen Sitzung als Antragsteller seinen vorliegenden Änderungsantrag zur Beschlussvorlage der Verwaltung kurz begründen. Generell gehe der vorliegende Vorschlag der Verwaltung, grundsätzlich die Stellplatzanzahl zu reduzieren, schon in die richtige Richtung. Den Antragstellern des besagten Änderungsantrags gehen diese Ansätze allerdings nur nicht wirklich weit genug, erklärt Stadtrat Köstler. Wenn man dem Wunsch nach Veränderung, der im Rahmen der Umfrage zum ISEK beim vorherigen Tagesordnungspunkt von Frau Wittmann-Brand dargestellt worden sei, entsprechen wollen würde, müsste man keine kleinen, sondern richtig große Schritte machen. Dies bedeute, dass man nicht nur ein wenig von den Zahlen heruntergehen, sondern wirklich auch an den dahintersteckenden Konzepten und Ideen etwas ändern sollte. Auch das Thema mit den Nachhaltigkeitszielen sei in die vorliegende Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung nicht wirklich gut eingeflossen, merkt Stadtrat Köstler an. So beinhalte der vorliegende Entwurf das Thema der alternativen Mobilitätskonzepte nur sehr schwach im Vergleich zu dem, was sich die Stadt Ingolstadt hierbei als Nachhaltigkeitsziele gesetzt habe. In Anbetracht der gesetzten Nachhaltigkeitsziele sollte man auch darauf achten, den Ressourcenverbrauch zu reduzieren. Dabei stellen die sinnlos gebauten Tiefgaragenstellplätze einen extremen Ressourcenverbrauch dar. Durch die leer stehenden Tiefgaragen komme dann auch noch der Flächenverbrauch hinzu, der für einen teureren Wohnraum Sorge. Nach einer Information von der Gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft Ingolstadt stünden derzeit 400 Stellplätze leer, die von der Gesellschaft gebaut worden seien. So seien auch die Gebiete, in denen nachträglich verdichtet werde und die Autos deshalb die Straßen zaparken, immer wieder ein großes Thema in den Bezirksausschüssen. Während in diesen Bereichen auf der anderen Seite die gebauten Stellplätze und Garagen leer stehen würden, die dort notwendigerweise natürlich nachgewiesen worden seien. Von daher würden die vorliegenden Änderungen zwar in die richtige Richtung gehen, aber nicht ausreichen, um die vorherrschenden Probleme in diesem Bereich, die man auch von den Bezirksausschüssen aufgezeigt bekomme, wirklich zu lösen. In diesem Zusammenhang stelle sich für Stadtrat Köstler die Frage, wie man im Bereich der Stellplätze auf die richtige Zahl kommen und ob man überhaupt eine konkrete Stellplatzanzahl vorgeben könne. Einen Lösungsansatz für diese Fragen gebe indirekt der

vorliegende Änderungsantrag der SPD-Stadtratsfraktion und der Stadtratsgruppen DIE LINKE und ÖDP vor, so Stadtrat Köstler. Darin würden die Antragssteller anregen, dass man die Stellplatzanzahl mehr oder weniger offenlasse, indem man die Anzahl auf ein sinnvolles und gesetzlich konformes Minimum reduziere. Somit sei es den Leuten selbst überlassen, so viele Stellplätze zu bauen, wie sie denken, dass sie am Ende wirklich benötigen. Stadtrat Köstler führt in diesem Zusammenhang aus, dass eine Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft im Gegensatz zu einer Politikerin oder einem Politiker mit Sicherheit mehr Erfahrung darin besitze, wie viele Stellplätze schlussendlich für ein Wohngebäude sinnvoll seien. Insofern könnte man an dieser Stelle sagen, dass man es dem Markt überlassen könnte, wie viele Stellplätze die Leute bauen. Von daher wäre es nach der Ansicht von Stadtrat Köstler die richtige Variante zu sagen, dass die Leute ihre Stellplätze so bauen können, wie sie wollen. Im Gegenzug dazu müsste sich dann die Stadt Ingolstadt allerdings beim Bereitstellen von kostenlosem Parkraum zurückhalten, da jeder auf seinem Grundstück nach seinem eigenen Ermessen entsprechende Stellplätze vorhalten könne. In diesem Kontext sei auch das Thema Parkraummanagement ganz wichtig, wenn man ein Mobilitätskonzept erstelle und einführe, erklärt Stadtrat Köstler. Mit einem solchen Management könne dafür gesorgt werden, dass im Umfeld kostenpflichtiger Parkraum nicht von denen missbraucht werde, die sich das Bauen von eigenen Stellplätzen gespart haben. Zusammengefasst würden ein innovatives Parkraummanagement und eine innovative Satzung nach der Ansicht der Antragssteller des vorliegenden Änderungsantrages deutlich weitergehen als das, was nun von der Verwaltung vorgelegt worden sei, so Stadtrat Köstler.

Stadtrat Dr. Schuhmann schildert, dass der Stadtrat gemeinsam das gleiche Ziel verfolge, in der Zukunft in den Wohnquartieren möglichst wenig Autos zu haben. Deshalb sei der gesamte Stadtrat auch dafür, einen flexibel reduzierbaren Stellplatzschlüssel zu erreichen. Die SPD-Stadtratsfraktion habe sich dem vorliegenden Änderungsantrag von den Stadtratsgruppen DIE LINKE und ÖDP zunächst einmal angeschlossen, da man nun seit längerer Zeit immer intensiver von der Nachhaltigkeit spreche. Insofern sei man in diesem Zusammenhang der Ansicht gewesen, dass man bis zum Beschluss der Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung noch einmal diese Nachhaltigkeitssituation abwarte. Stadtrat Dr. Schuhmann erwähnt, dass er sich hierzu allerdings noch einmal mit entsprechenden Fachleuten unterhalten habe. In diesem Gespräch habe sich herausgestellt, dass die Problematik bei einem Abwarten darin bestehen würde, dass die gesamte Thematik um die Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung noch länger andauere. Zudem haben immerhin alle Ausschussmitglieder festgestellt, dass der vorliegende Schritt der Verwaltung zumindest in die richtige Richtung gehe. Allerdings habe man in der bisherigen Diskussion um diesen Tagesordnungspunkt auch vernehmen können, dass sich beispielsweise Stadträtin Leininger bei der maximalen Reduzierung der notwendigen Stellplätze bei dem Vorliegen eines Mobilitätskonzeptes 20 Prozent anstatt der von der Verwaltung vorgeschlagenen 15 Prozent wünsche. An dieser Stelle möchte Stadtrat Dr. Schuhmann allerdings anmerken, dass in Ingolstadt eine andere Situation vorherrsche als zum Beispiel in München. So gebe es in München eine Reihe von jungen Menschen, die aufgrund des guten öffentlichen Personennahverkehrs sagen, dass sie kein eigenes Auto mehr benötigen. Stadtrat Dr. Schuhmann bemerke in Ingolstadt jedoch auch, dass mittlerweile schon viele Lastenfahräder unterwegs seien. Hierbei gehe er auch davon aus, dass sich diese Zahl in Zukunft noch steigern werde. An Stadtrat Böttcher gerichtet, führt Stadtrat Dr. Schuhmann aus, dass auch der Fahrradtourismus in Ingolstadt immer mehr zunehme. Er habe zudem erst vor kurzem beim Maritim Hotel beobachten können, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einer Firma mit großen Bussen zu einem Kongress gefahren worden seien. Aus diesem Grund ist Stadtrat Dr. Schuhmann der Ansicht, dass die neuen Werte in der Richtzahlenliste für Hotels, Pensionen und Beherbergungsbetriebe durchaus schon jetzt sinnvoll greifen können. Wenn man umgekehrt allerdings höre, dass viele ihre Garagenstellplätze gar nicht annehmen würden, sondern sie beispielsweise als Vorratskammern verwenden, stelle man sich schon die Frage, wie man dem entgegenwirken könne. Nach einer kurzen internen Beratung könne allerdings die SPD-Stadtratsfraktion dem vorliegenden Antrag der Verwaltung durchaus zustimmen, da man zudem auch noch einmal

in der heutigen Ausschusssitzung zwei Neuerungen von Frau Wittmann-Brand zugesagt bekommen habe, die diese eingangs angesprochene bevorzugte Richtung verstärken, teilt Stadtrat Dr. Schuhmann mit. Wenn er allerdings nun spontan vor die Entscheidung gestellt werde, bei der maximalen Reduzierung der notwendigen Stellplätze bei Vorliegen eines Mobilitätskonzeptes anstatt der von der Verwaltung vorgeschlagenen 15 Prozent auf 20 Prozent zu erhöhen, könnte man dies zwar so im ersten Schritt machen. Jedoch würde man zusätzlich zu diesem ersten Schritt noch eine entsprechende Parkregelung benötigen, betont Stadtrat Dr. Schuhmann. Angesichts des Datums für das Inkrafttreten der neuen Garagen- und Stellplatzsatzung am 01.02.2024 frage er sich jedoch, wie man solch eine Parkregelung auf die Schnelle realisieren möchte. Außerdem sei Ingolstadt seiner Meinung nach schlicht und einfach noch nicht so weit, erklärt Stadtrat Dr. Schuhmann. Dies habe man bereits vor ein paar Jahren feststellen können, als die von einer jungen Architektengruppe im Auftrag der staatlichen Baugenossenschaft vorgeschlagene Reduzierung im Stadtrat mit einer deutlichen Mehrheit gescheitert sei.

Stadtrat Mißbeck schildert, dass es sehr viele differenzierte Möglichkeiten gebe, die Stellplatzpolitik in der Altstadt zu beeinflussen. Dabei lassen sich Stellplätze und Parkgebühren immer noch einmal irgendwo differenzieren. Stadtrat Mißbeck erklärt, dass man in Deutschland in der freien Marktwirtschaft lebe, bei der das Angebot und die Nachfrage den Preis bestimmen. Insofern sei es schon jetzt die Praxis, dass sich die Stellplätze entsprechend verteuern würden. In diesem Zusammenhang führt Stadtrat Mißbeck aus, dass es von der Stadt aus den Bewohnerparkausweis gebe, der auf den jeweiligen Stadtteil bezogen für ein Jahr gelte. Hierzu habe er mit Kollegen von ihm Gespräche geführt, bei denen diese gesagt haben, dass es sich bei dem Bewohnerparkausweis tatsächlich um eine Alternative handle, die man in Anspruch nehmen könne, damit man einen gesicherten Parkplatz habe und dem Thema Teuerungsrate der Stellplätze etwas aus dem Weg gehen könne. Insofern handle es sich bei dem Bewohnerparkausweis um einen positiven Aspekt für die Stadt. Hierzu möchte Stadtrat Mißbeck deshalb auch wissen, ob der Verwaltung schon Werte vorliegen würden, wie sich die Auswirkungen des Bewohnerparkausweises darstellen würden oder ob es sich hierbei momentan noch um ein Thema handle, das nur bei den Altstadtbewohnern lebhaft diskutiert werde.

Frau Wittmann-Brand erläutert, dass es sich bei dem von Stadtrat Mißbeck angesprochenen Thema um den Bewohnerparkausweis handle, der allerdings nichts mit der Garagen- und Stellplatzsatzung zu tun hätte. Nichtsdestotrotz könne sie kurz auf die Frage von Stadtrat Mißbeck eingehen. Grundsätzlich werde der Bewohnerparkausweis im Bereich der Altstadt angeboten und koste 30 Euro pro Jahr, was ungefähr 0,08 Euro pro Tag entspreche. Beantragen könne man den Bewohnerparkausweis, wenn man nicht die Möglichkeit besitze, einen Stellplatz auf dem eigenen Grundstück zu nutzen. Frau Wittmann-Brand betont, dass das Angebot des Bewohnerparkausweises im Bereich der Altstadt auch weiterhin beibehalten werde. Im Übrigen habe zwar der Gesetzgeber erlaubt, die Gebühren für den Parkausweis anzuheben, aber der Freistaat Bayern habe sich gegen diese Gebührenanhebung ausgesprochen. Von daher werde die Gebühr für den Bewohnerparkausweis auch bis auf Weiteres bei 30 Euro pro Jahr liegen. Allerdings bestehe mit dem Besitz des Bewohnerparkausweises kein Anspruch auf einen Stellplatz, erläutert Frau Wittmann-Brand.

Es sei durchaus richtig, dass man sich in Großstädten mehr mit dem öffentlichen Nahverkehr oder mit dem Fahrrad fortbewege, führt Stadtrat Böttcher an Stadtrat Dr. Schuhmann gewandt aus. In Ingolstadt würden allerdings die Voraussetzungen auf alle Fälle dagegensprechen. So habe man beispielsweise im Jahr 2018 ungefähr 95.562 Pkw in Ingolstadt zugelassen, berichtet Stadtrat Böttcher. Diese Zulassungszahl zeige, dass man in Ingolstadt einfach Stellplätze für die Bevölkerung benötige. Sicher wäre es anders schöner, aber man könne doch nicht gegen die Tatsachen arbeiten, da dies nicht funktioniere, betont Stadtrat Böttcher. Ihm wäre es im Übrigen auch lieber, wenn es anders wäre, aber die

Tatsachen würden dagegensprechen. Vor allem werde dies wahrscheinlich auch so bleiben, solange man auch darauf hoffe, dass man Gewerbesteuer von der Automobilindustrie erhalte.

Stadtrat Witty berichtet, dass man zu dem vorliegenden Thema bereits mehrere Gesprächsrunden gehabt habe. Auch er sei im Übrigen dafür, dass man die Evaluierung bereits nach zwei Jahren durchführe. Wenn man allerdings in dem gerade vorherrschenden Tempo so weitermache, evaluiere man, bevor die Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung überhaupt in Kraft getreten sei. Deshalb stelle sich Stadtrat Witty die Frage, wie es mit dem Prozess zur Neufassung der Satzung weitergehe. Vor allem vor dem Hintergrund, dass es immer noch Aspekte gebe, die sich einander widersprechen würden. Aus diesem Grund regt Stadtrat Witty an, dass man nun einfach über die einzelnen Punkte der Neufassung abstimme.

Frau Wittmann-Brand erwähnt, dass man bereits am 17.11.2020 im Rahmen der Diskussion um das Bauprojekt der BayernHeim GmbH an der Stinnesstraße über das Thema der Reduzierung des Stellplatzschlüssels bei öffentlich gefördertem Wohnungsbau gesprochen habe. Bei diesem konkreten Fall sei es damals um die Reduzierung des Stellplatzschlüssels um 23 Prozent gegangen. Von daher diskutiere man nun bereits seit drei Jahren über die Stellplatzreduzierungen im Bereich des öffentlich geförderten Wohnungsbaus und über den Einsatz von Mobilitätskonzepten. Frau Wittmann-Brand erklärt, dass sie angewiesen sei, dem Stadtrat eine mehrheitsfähige Lösung vorzuschlagen. Aus diesem Grund seien ihr in dieser Thematik mittlerweile kleine und schnelle Schritte in die richtige Richtung lieber als ein großer Schritt, der sich dann allerdings über Jahre hinweg ziehe. Deshalb könne Frau Wittmann-Brand auch den Änderungsantrag der SPD-Stadtratsfraktion und der Stadtratsgruppen DIE LINKE und ÖDP nicht ganz nachvollziehen, in dem gefordert werde die Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung nun zurückzustellen. Damit man die Garagen- und Stellplatzsatzung nun tatsächlich weiterbringen könne, führt Frau Wittmann-Brand zur Thematik mit den Bebauungsplänen aus, dass man dies auch immer individuell lösen könne. In Anbetracht dessen und damit man in Ingolstadt bei diesem Thema auch endlich weiterkomme, schlägt sie deshalb vor, dass man den Antrag der Verwaltung noch um eine zusätzliche Beschlussziffer ergänze. Bei dieser Ziffer könnte man die Verwaltung damit beauftragen, dass man beim Bebauungsplangebiet „Friedrichshofen-Dachsberg“ eine Quartierlösung über eine Sammelgarage, die dann eventuell auch private Grundstücke von den Stellplätzen her entlasten könnte, exemplarisch untersuche. In diesem Gebiet könnte sich Frau Wittmann-Brand eine solche Lösung gut vorstellen, da der zugrunde liegende Bebauungsplan eigentlich als eine Stadtteilerweiterung anzusehen sei. Die Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung nun noch einmal zurückzustellen, halte Frau Wittmann-Brand allerdings für den absolut falschen Weg.

Oberbürgermeister Dr. Scharpf betont, dass er sich den Ausführungen von Frau Wittmann-Brand uneingeschränkt anschließe. So sei von ihr treffend dargestellt worden, was der Stadtrat für eine Entwicklung und Diskussion zu dieser Thematik bereits hinter sich habe. Nun würde endlich ein Vorschlag dem Stadtrat vorliegen, der sogar konsensfähig zu sein scheine. Aus diesem Grund halte sich auch das Verständnis von Oberbürgermeister Dr. Scharpf für den vorliegenden Änderungsantrag der SPD-Stadtratsfraktion und der Stadtratsgruppen DIE LINKE und ÖDP in sehr engen Grenzen. Dies bedeute, dass er eigentlich kein Verständnis dafür habe. Insofern regt Oberbürgermeister Dr. Scharpf an, dass man nun einfach über die vorliegenden Anträge abstimme.

Stadtrat Bannert teilt mit, dass er den von Frau Wittmann-Brand eingebrachten Vorschlag, im Bebauungsplangebiet „Friedrichshofen-Dachsberg“ eine Sammelgarage zu untersuchen, persönlich für den richtigen Weg halte. Seiner Ansicht nach sollte man die Möglichkeit einer Sammelgarage nicht nur in dem Bebauungsplangebiet „Friedrichshofen-Dachsberg“, sondern auch zum Beispiel in anderen Baugebieten in Betracht ziehen beziehungsweise prüfen. An dieser Stelle möchte Stadtrat Bannert ein Beispiel aus der Stadt Bad Griesbach

nennen, da dort auch eine Sammelgarage nicht nur für die Hotelgäste, sondern auch für die Anwohner errichtet worden sei. Deshalb bittet er darum, diese Möglichkeit der Errichtung einer Sammelgarage noch einmal zu vertiefen. Dabei müsse geprüft werden, ob die Möglichkeit bestehe, eine Sammelgarage zu errichten, wenn ein anderer Stellplatzschlüssel angewendet werden solle. Abschließend betont Stadtrat Bannert, dass er die Anpassungen in der Richtzahlenliste und insbesondere die Reduzierung der Stellplatzanzahl beim öffentlich geförderten Wohnungsbau auf 0,8 Stellplätze pro Wohneinheit persönlich nicht mittragen könne.

Frau Wittmann-Brand erklärt, dass man den Antrag der Verwaltung nun um zwei Ziffern ergänzen würde. Dabei würde die ergänzte Ziffer 3 des Antragstextes wie folgt lauten: „Die Verwaltung wird beauftragt, nach einem belastbaren Erfahrungszeitraum, spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten der neuen Garagen- und Stellplatzsatzung, einen Evaluationsbericht vorzulegen und Optimierungspotenzial aufzuzeigen.“. Des Weiteren würde die neue Ziffer 4 des Antragstextes folgende Beauftragung beinhalten: „Die Verwaltung wird beauftragt, beim Baugebiet Friedrichshofen-Dachsberg exemplarisch eine Quartierslösung für Sammelgaragen zu prüfen und damit den Stellplatzbedarf auf Privatgrundstücken weiter zu reduzieren. Dieses Konzept ist dem Stadtrat zur kommenden Entwurfsgenehmigung des Bebauungsplanverfahrens vorzustellen.“.

Stadtrat Böttcher möchte in Erfahrung bringen, ob man das Anliegen, auch bei anderen Bebauungsplangebieten entsprechende Sammelgaragen zu prüfen, irgendwie schriftlich festhalten könnte. So würde nämlich auch das gleiche Problem beim Rieter-Gelände bestehen, wenn dort mit einem reduzierten Stellplatzschlüssel von 0,8 Stellplätzen pro Wohneinheit gebaut werden sollte. Hierbei könnte man die Untersuchung einer Sammelgarage für das Bebauungsplangebiet „Friedrichshofen-Dachsberg“ als Erfahrungswert verwenden, um längerfristig zu versuchen, solche Sammelgaragen auch in anderen Baugebieten zu errichten. Des Weiteren möchte Stadtrat Böttcher zur vorliegenden Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung wissen, ob die Geltungsdauer der Satzung nun zwei Jahre betragen solle.

Frau Wittmann-Brand erklärt, dass die vorliegende Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung nach dem neuen Vorschlag nun in zwei Jahren evaluiert werden solle. Dies bedeute, dass man sich bei der Evaluierung ansehe, was gut und schlecht gelaufen sei und hieraus entsprechende Potenziale ableite. Zu der Anregung von Stadtrat Böttcher hinsichtlich des Rieter-Geländes führt Frau Wittmann-Brand aus, dass man dort bereits im Bebauungsplan eine Sammelgarage in Form eines Parkhauses festgesetzt habe.

Stadtrat Köstler teilt mit, dass durch die neu vorgeschlagene Ziffer 4 des Antragstextes der Wunsch der Antragssteller des Änderungsantrags erst einmal erfüllt werde. Von dem her würde er in Abstimmung mit der SPD-Stadtratsfraktion und der Stadtratsgruppe DIE LINKE den vorliegenden Änderungsantrag zur Beschlussvorlage der Verwaltung erst einmal zurückziehen.

Stadtrat Meier möchte in Erfahrung bringen, ob man aus der Anlage 1 zu § 2 Abs. 1 der Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung (Richtzahlenliste) den Punkt 1.8 Gebäude mit Altenwohnungen herausnehmen könne, indem 0,8 Stellplätze pro Wohneinheit festgesetzt werden.

Wenn dies so mehrheitlich gewünscht werde, könnte man dies natürlich machen, entgegnet Frau Wittmann-Brand. Der Verwaltung sei es allerdings wichtig gewesen, diesen Punkt tatsächlich so zu definieren, da man hierbei auch immer zwischen Heimen und Altenwohnungen unterscheiden müsse. Bei Altenwohnungen handle es sich oft um normale Wohnungen, die für ältere Menschen vorgesehen seien. Die Verwaltung habe dies auch genau definiert, sodass solche Wohnungen ab dem 65. Lebensjahr erworben werden können. Hierbei sei es dann möglich, den Stellplatzschlüssel zu reduzieren, erklärt Frau

Wittmann-Brand. Der Verwaltung habe diese Anpassung im Bereich der Gebäude mit Altenwohnungen parallel zum öffentlich geförderten Wohnungsbau für sinnvoll erachtet, da sich diese beiden Bereiche dann ganz gut kombinieren lassen würden. Mit der vorliegenden Änderung habe man diesen Punkt so definiert, dass die Investoren am Ende genau wissen würden, wie viele Stellplätze sie auf dem eigenen Grundstück nachzuweisen haben. In Anbetracht dessen, dass die Investoren dann den konkreten Rahmen für ihre Investition wissen würden, sei diese genaue Definition durchaus sinnvoll. Nichtsdestotrotz könnte man die Herausnahme des Punktes 1.8 Gebäude mit Altenwohnungen aus der Anlage 1 zu § 2 Abs. 1 der Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung (Richtzahlenliste) auch zur Abstimmung stellen, sofern dies gefordert werde, erklärt Frau Wittmann-Brand.

Momentan werde öffentlich diskutiert, dass ältere Menschen ihren Führerschein abgeben und dafür ein ÖPNV-Ticket bekommen würden, ergänzt Stadtrat Meier. Von daher würde sich der Stellplatzbedarf für ältere Menschen reduzieren. Stadtrat Meier stellt deshalb den Änderungsantrag den Punkt 1.8 Gebäude mit Altenwohnungen aus der Anlage 1 zu § 2 Abs. 1 der Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung (Richtzahlenliste) herauszunehmen.

Angesichts der in den Antragstext der Verwaltung neu aufgenommenen Beschlussziffern bittet Stadtrat Bannert darum, dass man diese Ergänzungen den Stadtratsmitgliedern noch einmal in schriftlicher Form zukommen lasse. Somit könnte man noch einmal in den Fraktionen darüber beraten.

Frau Wittmann-Brand sichert den Versand der in der heutigen Sitzung vorgeschlagenen Ergänzung des Antragstextes der Beschlussvorlage der Verwaltung an die Fraktionen des Stadtrates in schriftlicher Form zu.

#### Sodann ergeht folgende Beschlussfassung:

*Abstimmung über den mündlichen Änderungsantrag von Stadträtin Leininger, die maximale Reduzierung der notwendigen Stellplätze beim Vorliegen eines Mobilitätskonzeptes auf 20 Prozent zu erhöhen:*

#### Gegen 3 Stimmen (Bündnis 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE):

Der Änderungsantrag wird abgelehnt.

*Abstimmung über den mündlichen Änderungsantrag von Stadtrat Meier, den Punkt 1.8 Gebäude mit Altenwohnungen aus der Anlage 1 zu § 2 Abs. 1 der Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung (Richtzahlenliste) herauszunehmen:*

#### Gegen 1 Stimme (Stadtrat Meier):

Der Änderungsantrag wird abgelehnt.

*Abstimmung über den Antrag der Verwaltung V0943/23:*

*(Die Änderungen zum ursprünglichen Antragstext sind hervorgehoben.)*

#### Gegen 3 Stimmen (Stadtrat Meier, Stadtrat Bannert, Stadtrat Böttcher):

1. Die Neufassung der Satzung über die Herstellung und Ablösung von Garagen und Stellplätzen wird entsprechend der Anlage 1 zu dieser Sitzungsvorlage beschlossen.
2. Die Richtlinie zum Mobilitätskonzept wird entsprechend der Anlage 2 zu dieser Sitzungsvorlage beschlossen.
3. **Die Verwaltung wird beauftragt, nach einem belastbaren Erfahrungszeitraum, spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten der neuen Garagen- und**

**Stellplatzsatzung, einen Evaluationsbericht vorzulegen und Optimierungspotenzial aufzuzeigen.**

- 4. Die Verwaltung wird beauftragt, beim Baugebiet Friedrichshofen-Dachsberg exemplarisch eine Quartierslösung für Sammelgaragen zu prüfen und damit den Stellplatzbedarf auf Privatgrundstücken weiter zu reduzieren. Dieses Konzept ist dem Stadtrat zur kommenden Entwurfsgenehmigung des Bebauungsplanverfahrens vorzustellen.**