

# Projekt „Wohnen leitet Mobilität“

Rückschau des 4. Dialogforums Rhein-Main  
09. Mai 2019

 **wohnen  
leitet  
mobilität**

## Programm

09:00 Anmeldung und Einlass

09:30 **Begrüßung**

Andreas Kowol (Dezernent des Dezernats V für Umwelt, Grünflächen und Verkehr der Landeshauptstadt Wiesbaden)

09:40 **Vorstellung des Projekts »Wohnen leitet Mobilität«**

René Waßmer (Projektleiter, Verkehrsclub Deutschland e.V., VCD-Bundesverband Berlin)

09:50 Vorstellung der Teilnehmenden, Ablauf und Ziele der Veranstaltung

10:00 **„Stellplatzbaupflicht – eine 80-Jährige auf dem Mobilitätswende-Prüfstand“**

Prof. Dr.-Ing. Volker Bles (Professor für Verkehrswesen, Hochschule RheinMain, Wiesbaden)

10:25 **„Nachhaltige Mobilitätslösungen im Kontext kommunaler Stellplatzsatzungen und der HBO 2018“**

Ralf Pelkmann (Projektleiter Mobilität für Wohnungsbauunternehmen, ABGnova GmbH, Frankfurt am Main)

10:50 **„Nachhaltige Mobilität im Quartier von morgen durch stellplatzreduziertes Wohnen“**

Thomas Schönland (Mobilitätsberater, egrid applications & consulting GmbH, Kempten im Allgäu)

11:15 Kaffeepause und Networking

11:35 **Vernetzungsworkshop zu den Themen:**

*-Gestaltung von Stell- und Abstellplätzen im Wohnquartier*

*-Verbesserungsstrategien für Stellplatzsatzungen und den Stellplatzschlüssel*

12:40 **Ergebnispräsentation und Diskussion**

13:20 **Resümee der Veranstaltung und Ausblick**

Eric Kruzycki (Regionalkoordinator Rhein-Main, Verkehrsclub Deutschland e.V., Wiesbaden)

13:30 **Ausklang mit Mittagsimbiss**

Moderation: Kristina Oldenburg

## 4. Dialogforum Rhein-Main

### »Stellplätze und Stellplatzsatzungen«

Das 4. Dialogforum „Wohnen leitet Mobilität“ im Projektgebiet Rhein-Main beschäftigte sich mit Stellplätzen und deren Bedeutung für eine nachhaltige Mobilität. Im Fokus stand hierbei die Verkehrsflächenverteilung in Wohngebieten, die Frage nach der Sinnhaftigkeit einer Stellplatzbaupflicht in Zeiten zunehmender Flächenknappheit und Umweltproblematiken, sowie die Einsparpotenziale für Wohnungsbauunternehmen bei der Ablösung von KFZ-Stellflächen durch attraktive Fahrradabstellanlagen, Mietertickets und Nahversorger.



Wiesbadens Verkehrsdezernent **Andreas Kowol** eröffnete mit einem Grußwort die Veranstaltung. Für die Stadt Wiesbaden sei die Lösung der Verkehrsproblematiken von sehr hoher Bedeutung und gleichzeitig eine der größten Herausforderungen.

Dies sei nicht nur durch den hohen Aufwand begründet, sondern auch vor allem durch diametrale Interessen. Die Bürger\*innen wollen auf der einen Seite sichere Rad- und Fußwege, sowie einen leistungsfähigen ÖPNV, auf der anderen Seite stoße eine Flächenreduzierung für den MIV häufig auf Ablehnung. In der Stadt Wiesbaden, deren Bürger\*innen im Durchschnitt wohlhabender sind als andernorts im Rhein-Main-Gebiet, kommt zudem verstärkt dem Auto die Rolle als Statussymbol zu. Ansätze zur Verkehrswende stoßen hier häufig auf taube Ohren, da man sich das Auto ja leisten könne, bzw. nur Radverkehrs- und ÖPNV-Projekte mit der Zielsetzung unterstütze, die Fahrspuren des MIV vom Umweltverbund zu entlasten.

Hier sei ein sehr starkes Umdenken gefragt, welches sowohl durch eine zeitgemäße Verteilung der öffentlichen Verkehrsflächen als auch durch attraktive Angebote in Wiesbaden erreicht werden soll. Jobtickets und hierbei insbesondere das Landesticket Hessen seien gute Beispiele, wie durch einen positiven Anreiz die täglichen Pendlerfahrten hin zum ÖPNV oder zur Multimodalität gelenkt werden können. Eine komplette Parkraumbewirtschaftung Wiesbadens soll dem Wert der Nutzung einer öffentlichen

Fläche gerecht werden. Ein Fahrradverleihsystem, sowie Lastenradförderung, neue Signalisierungen und Verkehrslenkungen sollen in der Stadt die Nutzung des Umweltverbunds attraktiver machen und langfristig die Lebensqualität in Wiesbaden sichern.





## Impulsvorträge

### Impulsvortrag 1:

#### Stellplatzbaupflicht – eine 80-Jährige auf dem Mobilitätswende-Prüfstand

*(Prof. Dr.-Ing. Volker Blees, Professor für Verkehrswesen, Hochschule RheinMain, Wiesbaden)*

Die Hochschule RheinMain wurde 1971 als Fachhochschule Wiesbaden gegründet und wurde 2009 in „Hochschule RheinMain“ umbenannt. Sie verfügt über fünf Fachbereiche und mehr als 13.000 Studierende. Prof. Dr. Volker Blees ist seit 2014 Professor für Verkehrswesen im Fachbereich Bauingenieurwesen und Architektur und war zuvor als angestellter und selbstständiger Verkehrsplaner in der Rhein-Main-Region tätig. Einer seiner Forschungsschwerpunkte liegt im Bereich der klima- und umweltgerechten Verkehrsanbindung. Zudem hat der Verkehrswissenschaftler den Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW miterarbeitet.

Der Verkehrsingenieur und Mobilitätsforscher präsentierte in seinem Vortrag die Ursprünge unserer heutigen Stellplatzverordnungen und den damit einhergehenden Flächenproblematiken im Wohngebiet. In seiner Präsentation betonte Prof. Dr.-Ing Blees, dass eine **Reduzierung der Stellplatzbaupflicht keine starke Mehrbelastung des öffentlichen Parkraums nach sich ziehe**, da bereits errichtete private Stellplätze oft nicht genutzt werden würden und stattdessen kommunale Stellflächen von den Anwohner\*innen bevorzugt werden würden. Dies habe einerseits Bequemlichkeitsgründe, da ein mühsames Ein- und Ausparken in die Einfahrt oder in die Garage ausbleibt. Zudem könne der private Raum anders genutzt werden, solange das KFZ im kommunalen Straßenraum stehe. Ferner werden private Stellplätze auch aus finanziellen Gründen nicht genutzt, wenn diese erst angemietet werden müssen. Dies tritt vor allem dann auf, wenn Wohnungsbauunternehmen Stellflächen vermieten, jedoch in unmittelbarer Umgebung eine große Anzahl von nicht bewirtschafteten, öffentlichen Stellflächen zur Verfügung steht. Der private Stellplatz steht leer und der öffentliche Raum wird vollgeparkt.

Ein **fester Stellplatzschlüssel pro Wohneinheit missachte die unterschiedliche Stellplatznachfrage** abhängig von der Anzahl und dem Alter der Bewohner\*innen in einer Wohneinheit. Ein weiteres Problem der Stellplatzbaupflicht sei die Minderung baulichen Dichte, da jeder Stellplatz inklusive Zuwegung 20 bis 30 m<sup>2</sup> Fläche beanspruche. Strukturell führe dies auch einer Verlängerung der Fußwege zum ÖPNV und zu anderen Zielen im Quartier. Anstatt neue Mobilitätsangebote attraktiver zu machen, **führe die Stellplatzbaupflicht zu einer höheren Standortattraktivität für das KFZ** und zu einer niedrigeren Standortattraktivität für den Fuß- und Radverkehr. Die Stellplatzbaupflicht könne so die ihr zugeordnete Aufgabe oftmals nicht erfüllen, sondern stehe stattdessen der Mobilitätswende diametral im Weg.

## Impulsvortrag 2:

### Nachhaltige Mobilitätslösungen im Kontext kommunaler Stellplatzsatzungen und der HBO 2018

(**Ralf Pelkmann**, Projektleiter Mobilität, ABGnova GmbH, Frankfurt am Main)

Die ABGnova GmbH ist das Innovations- und Dienstleistungsunternehmen der Mainova AG und der ABG FRANKFURT HOLDING GmbH, welche über rund 51.000 Wohneinheiten verfügt. Die ABGnova GmbH unterstützt, zusammen mit book'n'drive, den Ausbau von Carsharing-Angeboten in Wohnbaugebieten der ABG und setzt sich im Wohnungsbau für nachhaltige Mobilitätskonzepte ein. Als Projektleiter Mobilität ist Herr Pelkmann mit der Integration von Mobilitätsangeboten im Wohngebiet betraut.

In Großstädten und Verdichtungsräumen ist die zu verteilende Verkehrsfläche knapp. Jedoch bietet die Dichte an Einwohnern, Dienstleistungen und Arbeitsplätzen auch starke Potenziale, sowie Handlungskapazitäten und Ressourcen für alternative Mobilitätsangebote. In kleineren Städten gibt es ebenfalls gute Beispiele an umgesetzten Mobilitätsalternativen im Wohnquartier, jedoch sind oft finanzielle Förderungen bei diesen neuen Mobilitätsangeboten unabdingbar. Die **Wohndichte** ist der entscheidende Schlüssel bei der Angebotsplanung nachhaltiger Mobilität. Dennoch ist es auch durch eine **intelligente Stellplatzsatzung** möglich, Anreize für den Ausbau des Umweltverbunds zu schaffen.

Beispiele dafür, wie dies funktionieren kann, sind in der Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt am Main erkennbar. Hier wurde die gesamte Stadt in vier **Zonen in Abhängigkeit von der Wohnraumbauungsdichte und der Anbindung an den ÖPNV** unterteilt. Entsprechend dieser Zonierung lassen sich Stellplätze durch das Angebot von Car- und Bikesharing reduzieren. Grundprinzip hierbei ist die **Stellplatzäquivalenz** einer Ablösemaßnahme zu einem privaten KFZ-Stellplatz. Möglichkeiten für eine Stellplatzreduzierung sind ferner gegeben durch Job-Tickets und Mietertickets, sowie durch integrierte Quartierslösungen. Nach der **HBO 2018** ist es laut §52 (4) ab Juni 2019 möglich, KFZ-Stellplätze durch Fahrradabstellplätze abzulösen. In Kommunen, die nicht über eine eigene Stellplatzsatzung verfügen oder die einen anderweitigen kommunalen Beschluss erwirkt haben, gilt ohne Einschränkung die in der HBO 2018 beschriebene **Stellplatzreduzierung durch Fahrradabstellplätze**.

Generell sei es wichtig, vor Beginn des Ausbaus die **rechtliche Lage** zu prüfen auszuloten, um durch die Erstellung von neuen Mobilitätsangeboten im Wohnquartier Stellplätze ablösen zu können und nachhaltige Mobilität im Quartier fördern zu können.

### Impulsvortrag 3:

## Nachhaltige Mobilität im Quartier von morgen durch stellplatzreduziertes Wohnen“

(**Thomas Schönland**, Mobilitätsberater, egrid applications & consulting GmbH,  
Kempten im Allgäu)

Die egrid applications & consulting GmbH wurde gegründet als Tochter des regionalen Energieversorgers Allgäuer Überlandwerk GmbH und entwickelt Lösungsansätze zur effizienteren Nutzung von bestehender Infrastruktur im Energie- und städtebaulichen Bereich, sowie im Mobilitätsbereich. Ein besonderes Augenmerk der Mobilitätssparte gilt der Entwicklung und der Integration von alternativen Antrieben, Sharing-Angeboten und autonomem Fahren, sowie den wachsenden Herausforderungen bedingt durch den gestiegenen Parkraumdruck und die Zielsetzung einer Emissionsreduzierung im Wohngebiet.

Herr Schönland hebt vor allem die Möglichkeiten der **Kostenreduzierung** durch ein gelungenes **Mobilitätskonzept** und durch ein intelligentes **Parkraummanagement** hervor. Insbesondere Flächen in Tiefgaragen stellen für Wohnungsbauunternehmen enorme Mehrkosten dar, die sich nur über Umwege wieder refinanzieren ließen.

Deutlich wurde dies anhand eines Beispiels aus Bayern, wo durch ein intelligentes Mobilitätskonzept 28 % der bisherigen Stellplätze eingespart werden konnten, was in etwa einer Stellplatzschlüsselreduzierung von 1 auf 0,65 pro WE entspricht. Erreicht wurde dies u.a. durch Bike-Sharing, durch Quartiers-Carsharing, welches rein aus Elektromobilen besteht, sowie durch eine **Mischnutzung des Parkraums** zwischen dem ansässigen Gewerbe und den Pendler\*innen, sowie zwischen dem Gewerbe und dem Kulturhaus.

Hierbei gibt es bei den Parkplätzen kaum zeitliche Überschneidungen zwischen der Inanspruchnahme der jeweiligen Partner. Die **einzelne Stellfläche wird effizienter** und kann rund um die Uhr genutzt werden. Die Zugriffsmöglichkeit auf die Quartiersflotte von **Car- und Bikesharing reduzieren den Stellflächenbedarf** ebenso und machen eine Umnutzung des bisherigen monofunktionalen Parkraums möglich.

Die Umgestaltung des Quartiers fand großen Zuspruch. Dennoch sei es unbedingt wichtig, diesen **Prozess** zu **begleiten** und die Bewohner\*innen und das Gewerbe möglichst frühzeitig einzubeziehen.

## Vernetzungsworkshop

Während des Vernetzungsworkshops haben sich die Teilnehmenden in zwei verschiedene Diskussionsgruppen aufgeteilt.

Im einstündigen Workshop wurden die folgenden Themenschwerpunkte besprochen:

### Gruppe 1: Gestaltung von Stell- und Abstellplätzen im Wohnquartier

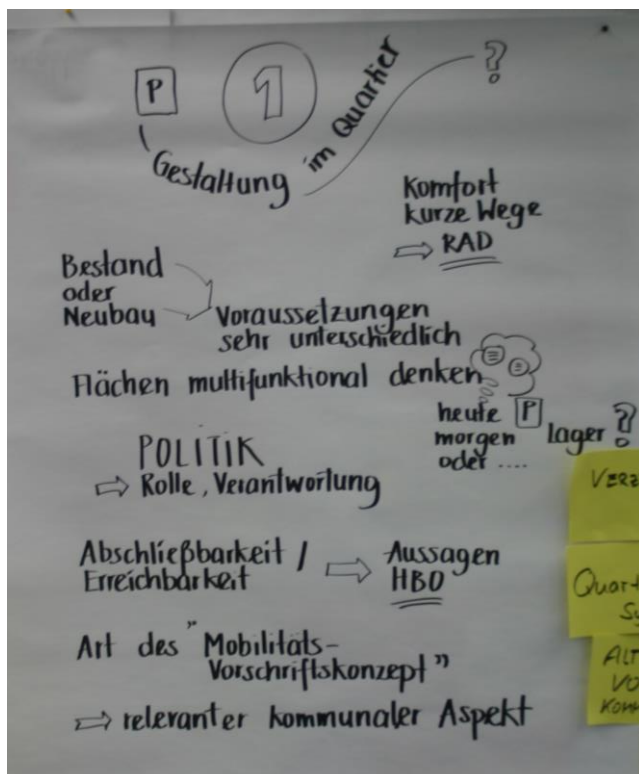
-Attraktivitätssteigerung von (Fahrrad)-Abstellplätzen, Carsharing- und Mobilitätsstationen im Quartier, sowie Flächengestaltung

-Bauliche Anforderungen an Stell- und Abstellflächen

-Lage von Stell- und Abstellflächen im Quartier (+1, 0 oder -1 Lage / Quartiersgaragen / „Der Weg zum Fahrrad sollte kürzer sein, als der zum Auto“)

### Ergebnisse:

Grundsätzlich sollten Fahrradstellplätze einen guten Zugang besitzen, attraktiv gestaltet sein und eine **sichere Abschließbarkeit** gewährleisten. Vor allem soll der **Zugang zum Abstellplatz stufenlos** gestaltet sein, was nur durch eine wirklich stufenlose Zuwegung und nicht durch eine Treppenleiste erfüllt werden kann.



**Abstellmöglichkeiten für Lastenräder und Anhänger** sollen ebenso mitbedacht werden wie eine entsprechende **Ladeinfrastruktur** bei den Abstellanlagen, um auch für Pedelecs einen attraktiven Abstellplatz zu bieten.

Die häufig anzutreffenden Unterkapazitäten an Fahrradabstellplätzen im Quartier kann einerseits durch eine **höhere Anzahl von Abstellmöglichkeiten** erreicht werden, jedoch auch durch die Einschränkung von Fremdnutzungen der Abstellinfrastruktur (z.B. Dauerhaftes Abstellen nicht mehr fahrtüchtiger Fahrräder) verbessert werden.

Bei der Lage der Stellplätze ist nicht nur die Erreichbarkeit mit dem Rad entscheidend, sondern auch die **Entfernung zur Wohnung ist von Bedeutung**.





Gerade Abstellplätze von Lastenrädern sollten, sofern vorhanden, in der Nähe des hausinternen Aufzugs verortet werden, um die beförderten Lasten möglichst bequem in die eigene Wohnung bringen zu können. Generell sollte der **Weg zu den Fahrradabstellplätzen kürzer sein, als zu den PKW-Stellplätzen.**

Durch die Verlegung von PKW-Stellplätzen in eine **Sammelgarage** am Rande des Quartiers kann einerseits der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur mehr Platz geboten werden, andererseits können die kosten- und flächenintensive KFZ-Zuwegungen innerhalb des Quartiers eingespart werden und mehr Platz für Grünanlagen entstehen. Sonderstellplätze für körperlich eingeschränkte Personen könnten dennoch in Hauseingangsnähe errichtet werden. Bei Sammelgaragen sind zudem **Hochbauten** den Tiefgaragen vorzuziehen, da sie einerseits kostengünstiger zu errichten sind, andererseits auch später umgenutzt werden können, wenn weniger KFZ-Stellplätze benötigt werden.

**Gut ausgebaute Fußwege** fördern zudem auch die Attraktivität der ersten bzw. letzten Meile beim Zugang zum ÖPNV. Auch die **gesteigerte Dichte und Urbanität durch den Wegfall von Stellflächen** und Privatgaragen mitten im Quartier sorgen für einen höheren Wohnortattraktivität, für einen Standortvorteil für den Einzelhandel und macht den ÖPNV im Quartier durch die gesteigerte Dichte effizienter.

Erreicht werden können diese Ziele vor allem durch eine **Entkoppelung von Wohnen und Parken**. Stellflächen für KFZ sollten optional vergeben werden und entsprechen ihrer Fläche bepreist werden. Zudem sollte eher eine **Parkmöglichkeit statt eines festen Stellplatzes** vergeben werden (vgl. Anwohnerparkausweis).

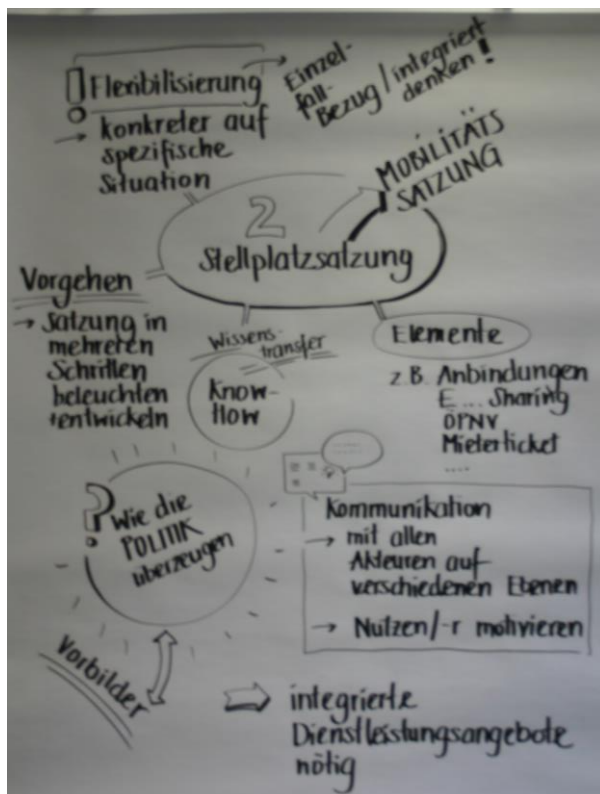
Je nachdem, ob der Bestand oder der Neubau betrachtet werden, bieten sich natürlich unterschiedliche Möglichkeiten in der Gestaltung von Stell- und Abstellplätzen. In beiden Fällen hilft es, **Flächen multifunktional zu gestalten**. In der HBO 2018 werden bereits in § 52 Möglichkeiten zur Stellplatzreduzierung genannt. Die Kommunen sind nun gefragt, diese Möglichkeiten auch in ihren Stellplatzsatzungen zu berücksichtigen.

## Gruppe 2: Verbesserungsstrategien für die Stellplatzsatzungen und den Stellplatzschlüssel

- Notwendige Änderungen in den Stellplatzsatzungen, um eine zeitgemäße Stellplatzbaupflicht zu erreichen
- Möglichkeiten zur Stellplatzablösung (Mietertickets, Fahrradgaragen, Sharingangebote, etc.)
- Wie kann eine Stellplatzreduzierung politisch verkauft werden?

### Ergebnisse:

Wesentlicher Ansatz ist es, eine **Mobilitätssatzung statt einer Stellplatzsatzung** zu erstellen. Dies bedeutet, dass alle Verkehrsmodi in der Erschließungs- und Abstellinfrastruktur vernetzt gedacht werden sollen, und eine Satzung anstatt der Anzahl an Stellplätzen den Zugang zu Mobilitätsangeboten aller Verkehrsträger regeln soll.



Ein wichtiger Ansatz dabei ist die **Mischnutzung von Parkplätzen** durch Privatpersonen und Gewerbeeinrichtungen, eine Reduzierung der Stellflächen pro Wohneinheit bzw. pro BGF. Eine konsequente **Parkraumbewirtschaftung im direkten Umfeld** des Quartiers ist ebenfalls wichtig, damit nicht in großem Stil auf den nicht bepreisten, öffentlichen Parkraum ausgewichen wird.

Ebenfalls Teil einer Mobilitätssatzung ist die **Entkoppelung von Wohnen und Parken** hin zu einer Verbindung von Wohnen und Mobilität. Dies kann beispielsweise durch vergünstigte Mietertickets mit dem ÖPNV erreicht werden. Auch eine Vergünstigung für diejenigen, die ohnehin über ein Jobticket verfügen ist denkbar. Zudem kann ein regionaler Anbieter von **Car- oder Bikesharing** für einen weiteren Baustein im Mobilitätskonzept beitragen.

Dieser Prozess muss selbstredend begleitet werden. Wohnungsbaunternehmen und Genossenschaften benötigen **Rechtssicherheit**, um diese Konzepte umzusetzen. Auch die Mieterschaft, sowie das quartiersinterne und anliegende Gewerbe sollten in den Prozess mit einbezogen werden. Wissenschaftlicher Transfer und eine

**gesteigerte Expertise in den Kommunen** können helfen, eine Mobilitätssatzung, anstatt einer Stellplatzsatzung umzusetzen.



Bei der Umsetzung müssen zunächst die rechtlichen Rahmenbedingungen geklärt werden. Auf dieser Grundlage muss erörtert werden, ob neben oder anstatt einer Mindestbaugrenze für Stellplätze auch eine **Höchstbaugrenze für Stellplätze** in Erwägung gezogen werden könnte.

Mithilfe einer (Fahrrad-)Abstellplatzsatzung mit entsprechenden Reduzierungsmöglichkeiten (Siehe §52 in der HBO 2018) kann auch zunächst eine erste Brücke hin zu einer **multimodalen Mobilitätssatzung** geschlagen werden.





## Fazit

Das Konzept der **klassischen Stellplatzsatzung ist überholt**. Eine Stellplatzbaupflicht für Wohnungsunternehmen und Privatpersonen unabhängig davon, ob sie über ein KFZ verfügen entlastet nicht den öffentlichen Raum, sondern fördert im Gegenteil den MIV in einem hochverdichteten Raum bei gleichzeitiger Benachteiligung des Umweltverbunds. Für den Fuß- und Radverkehr, sowie für den ÖPNV sind eine **gute Abstellinfrastruktur, sowie kurze und qualitativ hochwertige Zuwege** unabdingbar. Eine wesentliche Qualitätsschraube ist die Gestaltung der Fuß- und Radwege durch Grünanlagen, sowie eine geringe Wegelänge zu den ÖPNV-Verknüpfungspunkten und zu den Abstellanlagen. Beides kann durch eine konsequente **Reduzierung der KFZ-Stellflächen im Quartier bei gleichzeitiger Parkraumbewirtschaftung der Umgebung** und der daraus entstehenden Fläche und höheren Dichte erreicht werden.

Durch eine Reduzierung der Stellplatzbaupflicht kann die durch den ruhenden Verkehr beanspruchte Fläche deutlich gesenkt werden. Das wirkt sich direkt positiv auf die Baukosten und dementsprechend auf die Mietpreise aus. Auch bei den weichen Standortfaktoren wirken sich eine höhere Gebäudedichte und geringere Emissionen positiv aus. In der Umsetzung sind zunächst rechtliche Grundlagen zu beachten, welche entweder durch die **HBO 2018**, die kommunale Stellplatzsatzung oder einen kommunalen Beschluss gegeben sind. Je nachdem, welche rechtliche Grundlage greift, können KFZ-Stellplätze durch Carsharing, Bikesharing, einen verbesserten ÖPNV-Zugang und/ oder durch die **Erstellung von Fahrradabstellplätzen** abgelöst werden. Die Möglichkeit eines **Parkraumsharings in Form einer Mischnutzung** für Wohnen und Gewerbe eröffnet ein weiteres großes Flächen- und Kosteneinsparpotenzial.

Die meisten Akteure waren sich jedoch einig in der Notwendig- und Dringlichkeit einer **Förderung von Mobilitätsalternativen anstatt einer Manifestierung des MIV** im Wohngebiet durch die Stellplatzsatzung. Bereits heute können viele Straßen im Rhein-Main-Gebiet keinen zusätzlichen KFZ mehr aufnehmen und eine Erweiterung des MIV-Strabennetzes ist weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll. Die Lösung liegt in attraktiven Angeboten an Mobilitätsalternativen direkt vor der eigenen Haustür.

Derzeitige Fassungen von Stellplatzsatzung favorisieren jedoch einseitig das Auto als Verkehrsmittel und stehen der Fuß-, Rad- und ÖPNV-Infrastruktur diametral entgegen. Die **Abwendung von der Stellplatzsatzung hin zu einer Mobilitätssatzung** entscheidet hingegen schon heute darüber, welche Verkehrsmittel wir künftig nutzen werden.

Das **5. Dialogforum Rhein-Main** findet am **20. November 2019 in Frankfurt** statt.

## Kontakt

Eric Kruzycki  
Regionalkoordinator Rhein-Main  
Projekt »Wohnen leitet Mobilität«

VCD Landesverband Hessen e. V.  
Walramstraße 16a  
65183 Wiesbaden

Tel.: 0176 56 989 265  
eric.kruzycki@vcd.org  
womo.vcd.org