

Kostentreiber Stellplatznachweis: Wirkungen im sozialen Wohnungsbau

Effektiv steuern mit der Stellplatzsatzung
Chancen für eine nachhaltige
Stadt- und Mobilitätsentwicklung

Rechtsanwältin Iris Behr
Institut Wohnen und Umwelt GmbH
30. April 2010

Institut Wohnen und Umwelt

Interdisziplinäre
Forschungseinrichtung
des Landes Hessen und der
Stadt Darmstadt



Forschungsschwerpunkte:
Wohnen, Energie, nachhaltige Stadtentwicklung
www.iwu.de

Übersicht



Institut
Wohnen und
Umwelt GmbH

1. Exempel: Stellplatzsatzung Darmstadt – PKW- versus Fahrradstellplätze
2. Kostentreiber: Stell- und Tiefgaragenplätze – Auswirkungen auf Miete und Investitionen
3. Weniger PKW-Stellplätze bei Sozialwohnungen, Wohnraum für SeniorInnen und bei guter ÖPNV-Anbindung?
4. Ergebnisse der IWU Studie 2007 Überprüfung der Auswirkungen der "Satzung über die Einschränkung der Herstellung von Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen in der Stadt Darmstadt" – Einstellplatzsatzung – auf die geförderten Mietwohnungen der bauverein AG (i.A.der bauverein AG)
5. Ausblick: Was kann getan werden?

1. Stellplatzsatzung Darmstadt – PKW- versus Fahrradstellplätze

- Ein- und Zweifamilienhäuser: pro WE 1,4 PKW-Stellplätze, keinen Stellplatz für Fahrräder
- (Freifinanzierte) Geschloßwohnungen: pro WE 1,2 PKW-Stellplätze und 2,0 Stellplätze für Fahrräder
- Kleinwohnungen bis 58m²: pro WE 1,0 PKW-Stellplätze und 1,0 Stellplätze für Fahrräder
- **Öffentlich geförderte** Wohnungen: pro WE **0,8** PKW- Stellplätze und 1,0 Stellplätze für Fahrräder



© Rolf Plüher/PIXELIO

Exkurs: PKW versus Fahrrad-Stellplätze bei anderen „Verkehrsquellen“

- **Studentenheime:** mind. **2 PKW** Stellplätze + 1 weiterer je 4 Betten; je 4 Betten **2** Stellplätze für **Fahrräder**
- **Schwesternwohnheime:** mind. **2 PKW** Stellplätze + 1 weiterer je 3 Betten; je 3 Betten **1** Stellplatz für **Fahrräder**
- **Alten(wohn)heime ,Altenpflegeheime:** mind. 3 PKW Stellplätze + 1 weiterer je 8 Betten, je 10 Betten 1 Stellplatz für Fahrräder
- **Sportstätten mit Zuschauern:** leichtes **Übergewicht** für **Fahrrad** Stellplätze
- **Schulen:** größere Zahl von Fahrrad-Stellplätzen als von PKW- Stellplätzen

©Siegfried Fries/PIXELIO



2.1 Kostentreiber Stell- und Tiefgaragen- plätze Auswirkungen auf die Miete

- Stellplatz (incl. Grundstück) ca. 7 000 € - 11 000 €*
 - Tiefgaragenplatz ca. 15 000 € - 20 000 €
- Ablösebeträge für Stellplätze oder Garagen je nach Lage in Darmstadt von 12 000 € - 9 000 € - 6 500 € - 4 000 €
- Kostenanteil von Tiefgaragen an den Gesamtkosten*: 11 %-19%, bezogen auf m² Sozialmiete (5,38 € - 5,50€)
Anteil an der Miete : **0,53 - 0,85€/m²** (9,85 % - 15,4 %)

*Anschaffungs-und Unterhaltungskosten sind zu refinanzieren!

© Alexander Klaus/PIXELIO



Effektiv steuern mit der Stellplatzsatzung
Chancen für eine nachhaltige Stadt-und Mobilitäts

2.2 Leerstand in öffentlich geförderten Tiefgaragen und auf Stellplätzen

- Leerstand seit 2001 beim kommunalen bei Wohnungsunternehmen hoch z.T. noch steigend
- Bei (12 geförderten) Objekten mit Tiefgaragen : Leerstandsquote: 0%-89 %, bei 25% über 60% Leerstand
- Vermietete Stellplätze(483) :62% Vermietungsquote
- Notlösung: Nachweismasse für weitere nachweispflichtige Gebäude

© Jetti Kuhlemann/PIXELIO



Effektiv steuern mit der Stellplatzsatzung
Chancen für eine nachhaltige Stadt-und Mobilitätsentw

2.3 Fehlinvestition von nicht nachgefragten Stellplätzen

- Theoretisch möglich: zwangsweise Mietbindung von Wohnung+ Stellplatz ,Risiko würde auf MieterInnen abgewälzt
- Akzeptanz af dem Wohnungsmarkt sehr fraglich
- Praktisch und politisch nicht durchsetzbar –
insbesondere: ARGE trägt nicht die Miete eines Stellplatzes
- Fazit: bei hohen Grundstückspreisen, Gestehungskosten und kommunalpolitischer Vorgabe, Sozialmieten von 5,50€ (NettoKalt) einzuhalten, ist die Finanzierung von Stellplätzen ein ernst zu nehmendes Investitionshemmnis bei Neubau und Ersatzbau(HBO- und Satzungsänderung erforderlich)

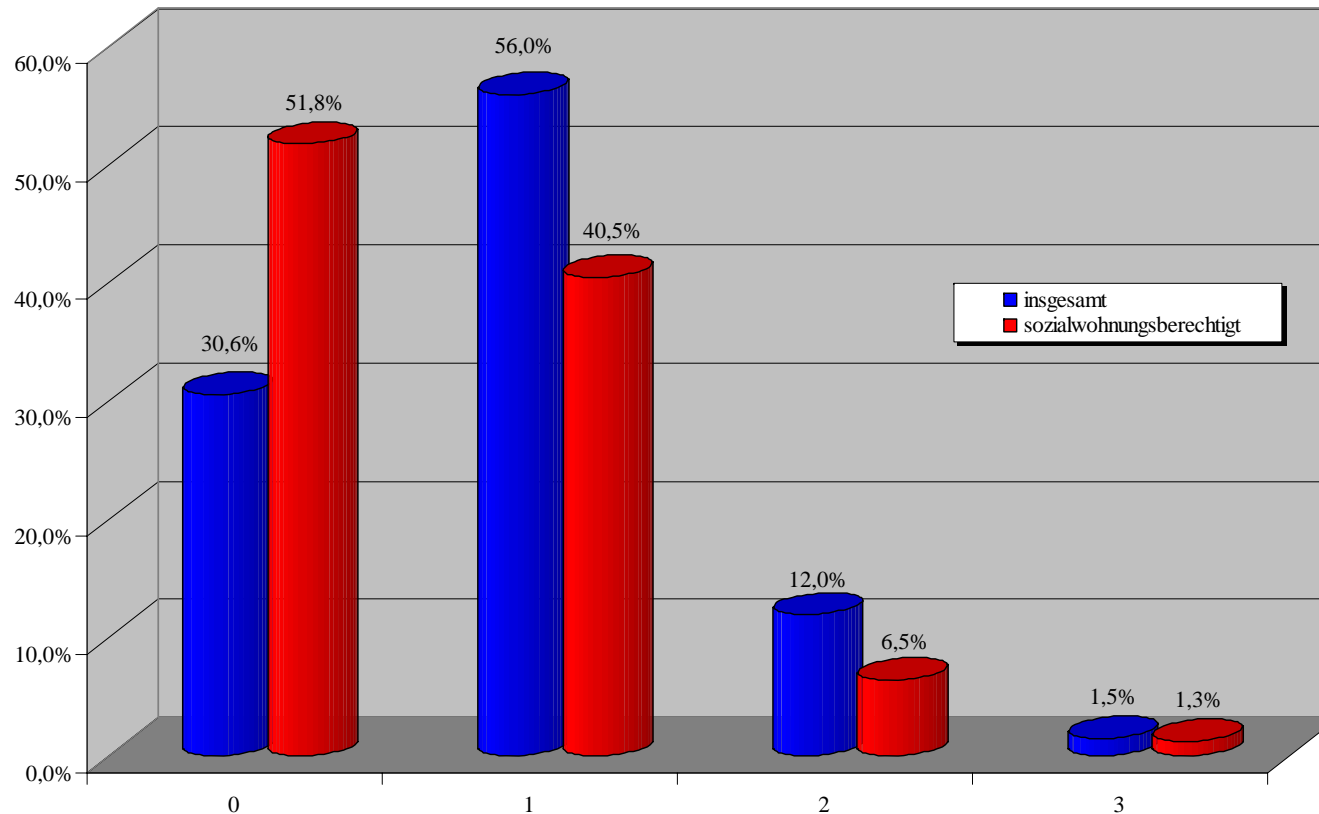
3. Weniger PKW-Stellplätze bei Sozialwohnungen, Wohnraum für SeniorInnen und bei guter ÖPNV Anbindung?

- Haushalte mit geringem Einkommen haben weniger PKWs
- SeniorInnen nutzen den ÖPNV, gehen zu Fuß und haben seltener ein Auto
- Innovative Wohnprojekte: auch frei finanzierte Wohnungen und Häuser nutzen stärker ÖPNV, car sharing und Fahrräder => verminderter PKW-Stellplatzbedarf und erhöhter Platzbedarf für Fahrräder

© Olaf Schneider/PIXELIO

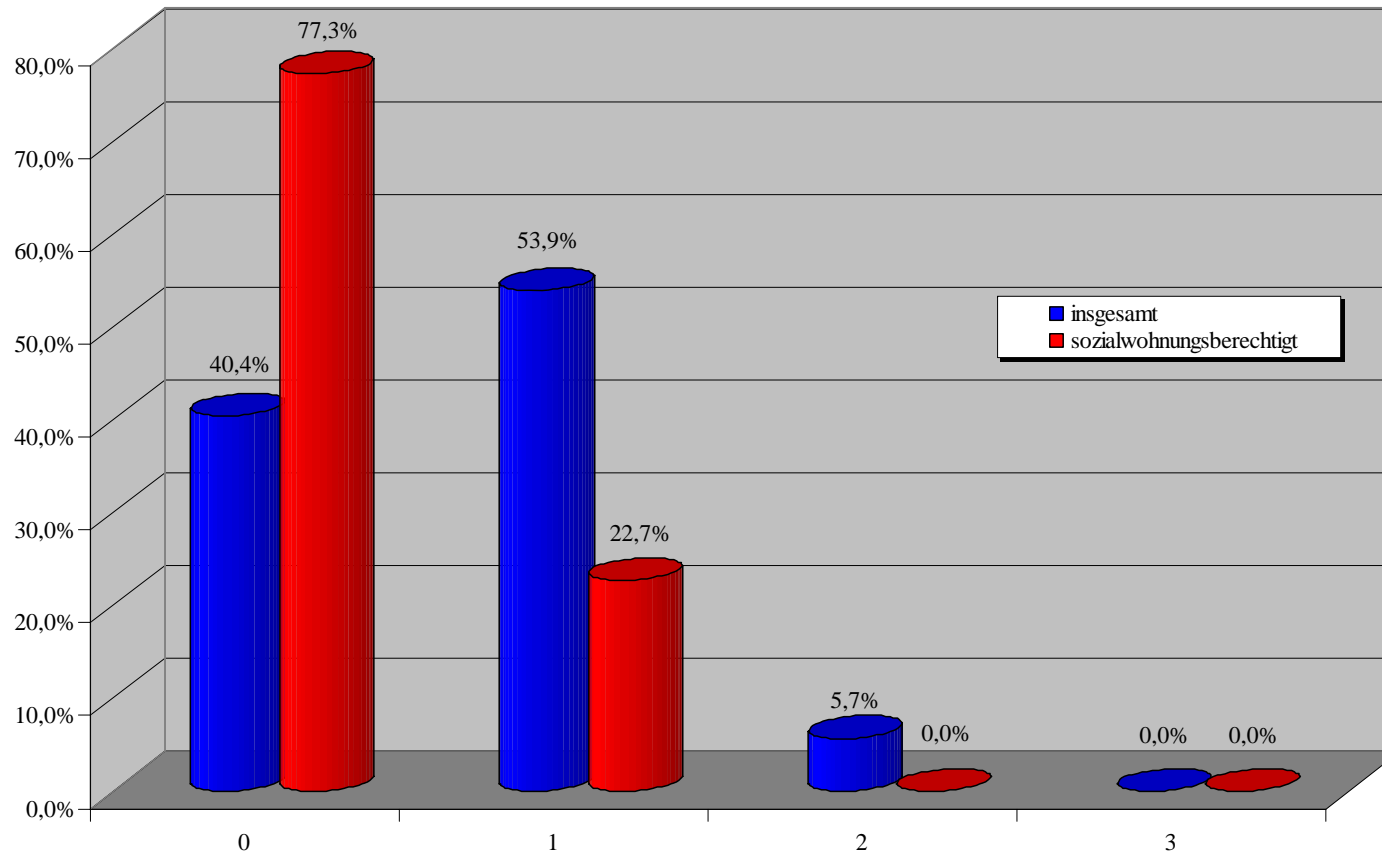


4.1 Prozentuale Verteilung aller Haushalte bzw. der sozialwohnungsberechtigten HH nach dem PKW-bestand



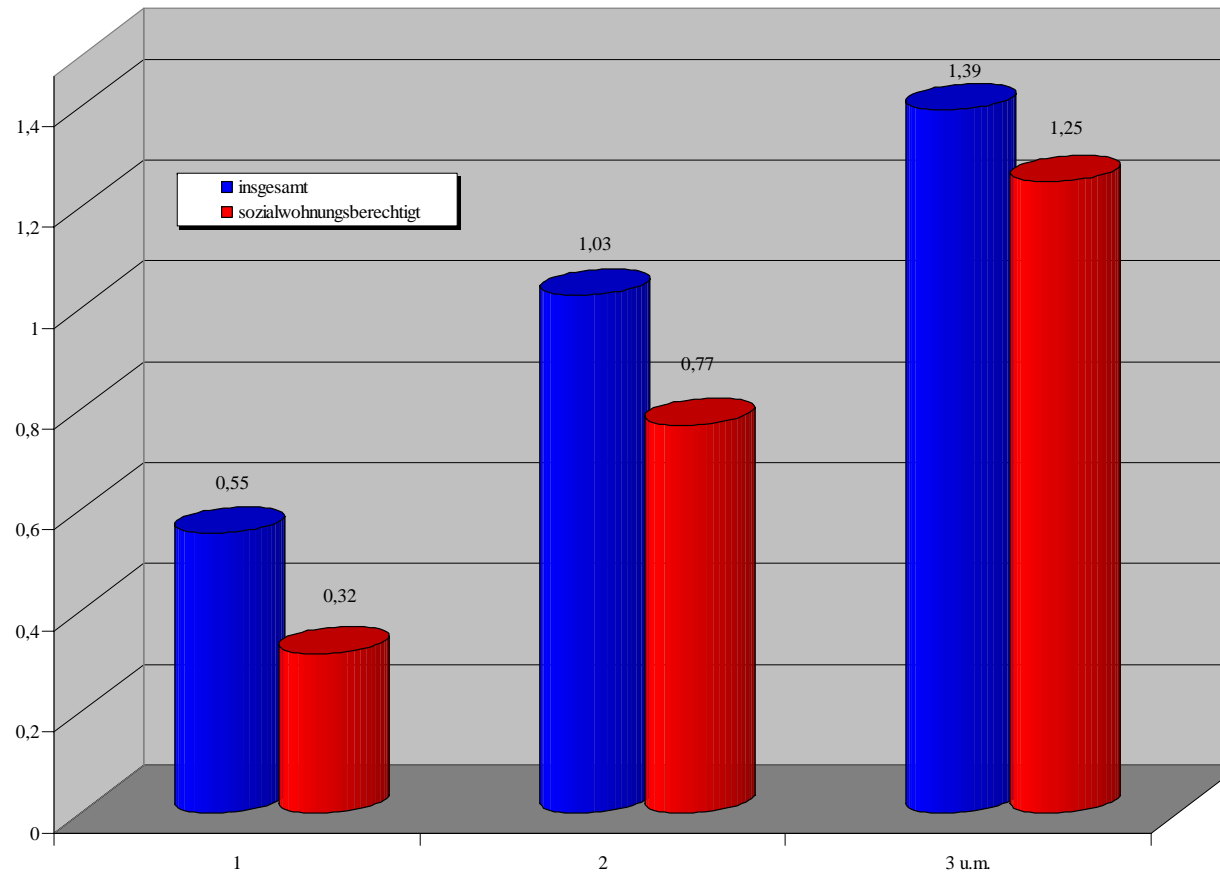
Quelle: Eigene Berechnungen auf der Basis der EVS 2003

4.2 Prozentuale Verteilung aller Haushalte bzw. der sozialwohnungsberechtigten HH mit HH-Vorstand über 65 Jahren nach dem PKW-Bestand



Quelle: Eigene Berechnungen auf der Basis der EVS 2003

4.3 Durchschnittlicher PKW-Bestand bei allen Haushaltsgrößen bzw. sozialwohnungsberechtigten Haushalten nach der Haushaltsgröße



Quelle: Eigene Berechnungen auf der Basis der EVS 2003

5. 1 Ausblick: was kann getan werden- (Rechtsgrundlagen)?

- Konkret: **§ 6 „Experimentierklausel“** DA-Satzung anwenden: eigene Satzung für Stellplatzreduktion Verzicht aus „verkehrlichen oder städtebaulichen Gründen“
Oder verstärkt anwenden:
- **§ 44 I Nr.4-6 HBO :**
Nr. 4 Beschränkung auf genau begrenzte Teile des Gemeindegebiets oder auf bestimmte Fälle
Nr. 5 vollständigen/teilweisen Verzicht soweit Bedarf durch besondere Maßnahmen verringert wird
Nr. 6 Einschränkung /Untersagung soweit Verkehrs- oder städtebauliche Gründe dies erfordern
Oder
- **§ 9 Nr. 4,11 BauGB :**erlaubt Ausschluss von Stellplätzen „Wohnen ohne eigenes Auto“ im reinen Wohngebiet

5. 2 Ausblick: „Auto- frei“ Erklärung *und mehr.....

1.Variante:

„Experimentierklausel“ der Stellplatzsatzung

- Vertragliche Verpflichtung auf Auto zu verzichten
- Kündigung möglich - deshalb Kosten beim Verpflichteten für städtisch vorgehaltene Flächen

2.Variante:

Kombination aus § B-plan und Satzung

- Weniger Flächen müssen bei der Stadt vorgehalten werden
- Einzelvertragliche Verpflichtung zum Autoverzicht bzw. Nachweis des Zukaufs/Anmietung von Berechtigten (Vorbild Emissionshandel?)
- Parkverbot und Vollzugskontrolle

*entwickelt von WohnSinn e.G. Darmstadt

Danke schön für
Ihre Aufmerksamkeit!

Iris Behr

i.behr@iwu.de



Institut
Wohnen und
Umwelt GmbH

Effektiv steuern mit der Stellplatzsatzung
Chancen für eine nachhaltige Stadt- und Mobilitätsentwicklung 30. April 2010