

Vorlage Nr.: GB II/390/2018
Status: öffentlich
Geschäftsbereich: GB II Bau - Planung - Umwelt
Stichwort: Stellplatzsatzung
Aktenzeichen.:
Datum: 06.07.2018
Verfasser: Knott Annette

TOP

Satzung über die Herstellung von Garagen, Stellplätzen und Abstellplätzen für Fahrräder sowie den Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Garagen-, Fahrrad und Stellplatzsatzung - GaFStS)

Beratungsfolge:

Datum Gremium

24.07.2018 Bau-, Planungs- und Umweltausschuss

I. SACHVORTRAG:

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 10.05.2016 zum Antrag von Bündnis 90 / Die Grünen zum Erlass einer Fahrradstellplatzsatzung auch beschlossen, dass die Kfz-Stellplatzsatzung mit überarbeitet werden soll.

In anderen Bundesländern (u. a. Hessen, Baden-Württemberg) ermöglicht der Gesetzgeber den Kommunen einen größeren Spielraum bei den Festsetzungen und beim Regelungsinhalt für die Satzung. Daher können innovative Beispiele u. U. aus diesen Bundesländern nicht in den Regelungsinhalt der Garchinger Satzung mit einfließen.

Ausgangssituation:

Das Stellplatzrecht ist grundstücks- bzw. anlagenbezogen und grundsätzlich unabhängig von den jeweiligen Gegebenheiten des Eigentümers, Bauherrn oder des Benutzers zu beurteilen. Persönliche Umstände des Bauherrn sind nicht zu beurteilen. Nur damit ist zu gewährleisten, dass die objektiv erforderlichen baurechtlichen Anforderungen für die gesamte Nutzungsdauer der Anlage eingehalten werden.

Weiterhin ist in Art. 47 Abs. 1 Satz 2 BayBO geregelt:

Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen sind Stellplätze in solcher Zahl und Größe herzustellen, dass die Stellplätze die durch die Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge aufnehmen können.

Diese rechtliche Ausgangsbasis ist im Zusammenhang mit alternativen Mobilitätskonzepten aber als problematisch zu sehen, da hier ein individueller Bezug gegeben ist. Sollten die Bewohner das Konzept nicht „leben“, so ist es rechtlich schwierig, die Stellplätze nachzufordern. Auch im gewerblichen Bereich kann bei Umnutzungen eines Gebäudes nur der Stellplatzmehrbedarf nachgefordert werden, der durch die Umnutzung bzw. Nachnutzung selbst ausgelöst wird.

Lösungsansatz:

Es wird im Einzelfall ein Mobilitätskonzept geprüft und eine aufschiebend bedingte Stellplatzabläse vereinbart. Der Vertrag ruht, solange die Umsetzung des Konzepts erfolgt. Die Fälligkeit der Stellplatzabläse tritt ein, wenn das vereinbarte Mobilitätskonzept nicht mehr umgesetzt wird. In diesem Fall werden die fehlenden Stellplätze – soweit möglich – nachträglich errichtet und der zuvor

vereinbarte Ablösebetrag fällig.

Lage der Stellplätze:

Die Ermächtigung in Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO berechtigt die Gemeinde Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder zu regeln, aber nicht, die Bauvorschriften für die örtliche Lage von Stellplätzen zu erlassen, auch wenn sie mit der Bauvorschrift gestalterische Zwecke verfolgen will.

Dies kann vielmehr nur z. B. durch § 9 Abs. 1 Nr. 4 oder Nr. 11 BauGB (Inhalt des Bebauungsplans) geregelt werden. Daher ist künftig in den Bebauungsplänen die Lage (bspw. oberirdisch) und Ausführung (bspw. Eingrünung) der Stellplätze festzuschreiben.

Erläuterungen zum Entwurf der Satzung

Stellplatzsatzung Gewerbegebiet:

Im Radius von 600 m vom U-Bahnhof Garching-Hochbrück kann bei Vorlage von alternativen Mobilitätskonzepten für den Bereich Bürogebäude eine Stellplatzreduzierung in Aussicht gestellt werden. Für die Bereiche Produktion / Lager / Logistik rät die Verwaltung davon ab, da bei Nutzungsänderungen etc. nur der Mehrbedarf zusätzlich nachzuweisen ist.

Weiterhin ist der Radius Fl.-Nrn. „scharf“ in einem Lageplan darzustellen, um Diskussionen mit Bauherrn zu vermeiden.

Wohnen:

Autofreies Wohnen / verringerter Stellplatznachweis durch Mobilitätskonzepte

Sollten diese Konzepte auf Dauer nicht umgesetzt werden, so ist es rechtlich schwierig, die erlassenden Stellplätze im Nachgang einzufordern. Als Lösungsansatz schlägt die Satzung eine aufschiebend bedingte Stellplatzablöse vor. Sollte das Konzept nicht mehr umgesetzt werden, so hätte dies zur Folge, dass die Bewohner die öffentlichen Parkplätze in Anspruch nehmen würden. Weiterhin ist die Stadt Garching nicht Bauaufsichtsbehörde und insoweit auf die Zusammenarbeit mit dem Landratsamt angewiesen.

Die LHM reduziert ab 10 Wohneinheiten bei plausiblen Mobilitätskonzepten bis auf 0,3 der nachzuweisenden Stellplätze. Voraussetzung ist, dass die Stellplätze im Gemeinschaftseigentum verbleiben.

Projekte in der Stadt München werden auf der Homepage www.wohnen-ohne-auto.de; Rubrik autofreie Wohnprojekte vorgestellt.

Der Entwurf sieht im Bereich „geförderter Wohnungsbau“ einen reduzierten Stellplatzschlüssel vor. Sollte in diesem Kontext ein Mobilitätskonzept vorgelegt werden, so berechnet die LHM die Reduzierung kumulativ.

Wohnen im Umkreis der U-Bahnhöfe

In den Bebauungsplangebieten ehemalige Paulaner Brauerei und ehemaliges Löwenbräu-Brauereigelände ist für Wohnen keine Stellplatzreduzierung vorgesehen, obwohl beide Gebiete sehr gut an den ÖPNV angebunden sind.

Der vorgelegte Stellplatzentwurf sieht sowohl eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs bei Wohnnutzungen als auch eine Regelung vor, die keine Reduzierung ermöglicht.

Wohnflächenberechnung:

Seinerzeit ist thematisiert worden, die Stellplatzberechnung nicht mehr an der Wohnflächenberechnung zu orientieren, da festzustellen ist, dass sich die Wohnungsgrößen oft an der Satzung orientieren, um einen weiteren Stellplatz einzusparen. Ziel ist es, mehr Flexibilität in der

Grundrissgestaltung der Wohnungen zu erhalten und diese abgestimmt auf den Gebäudegrundriss entwerfen zu können. Weiterhin soll die Änderung der Bezugsgröße ermöglichen, dass bspw. 3-Zimmer-Wohnungen nicht zwingend kleiner als 80 m² sein müssen.

Seinerzeit ist als Berechnungsgrundlage die Anzahl der Zimmer gewählt worden. Diese Definition ist in „Aufenthaltsräumen“ zu ändern. Die Garagenstellplatzverordnung (GaStellV) ermöglicht, dass anstelle von der zulässigen Wohnfläche auch andere Bezugsgrößen zur Feststellung der notwendigen Stellplätze herangezogen werden können. Bei abweichenden Festsetzungen kommt es lediglich darauf an, dass diese den grundsätzlichen Sinn und Zweck erfüllen. Ziel und Zweck der Festsetzung sind die städtische Verkehrspolitik und die Ordnung des ruhenden Verkehrs. Bei mehrgeschossiger Wohnbebauung kann der Stellplatzbedarf an den Aufenthaltsräumen (Schlafzimmer, Kinderzimmer, Arbeitszimmer, etc.) festgemacht werden, der ohne weiteres im Baugenehmigungsverfahren geprüft werden kann.

Typischerweise lösen mehrere Aufenthaltsräume einen höheren Bedarf an Pkws aus. Dies ist nicht zwingend der Fall, aber ebenso ist die ansteigende Anzahl der Wohnfläche kein sicherer Maßstab.

Abweichungen von den Raumgrößen nach DIN 18011 und DIN 18022 sind erwünscht. Diese müssen sich im nachvollziehbaren Rahmen bewegen, um sich keine Reduzierung des Stellplatznachweises „erschleichen“ zu können. So ist es sicherlich nicht mehr begründbar, wenn eine Wohnung mit 2 Aufenthaltsräumen 80 m² groß ist.

Weiterhin sollen die Stellplätze einer Wohnung zugeordnet werden können, damit diese nicht mehr einzeln weiterverkauft werden können. Aus diesem Grund werden keine 0,5 STP aufgenommen.

Erfahrungsaustausch mit Vertretern LHM:

Die LHM-Stellplatzsatzung sieht beim Wohnen keine Reduzierung der Kfz-Stellplätze - auch bei guter ÖPNV-Anbindung - vor. Begründet wird dies, dass sich Personen, die zentral wohnen und sich die Höhe der Wohnkosten hierfür leisten können, auch Geld für ein Auto haben. Die Aussage basiert auf einer statistischen Erhebung.

Im Erfahrungsaustausch sind weiterhin die Pilotprojekte für autofreies oder autoreduziertes Wohnen thematisiert worden. Diese funktionieren und alle Antragsteller verhalten sich bisher vertragskonform. Es wird hierzu ein regelmäßiges Monitoring vereinbart. Basis für die Reduzierung von Kfz-Stellplätzen ist die Vorlage eines Mobilitätskonzeptes. Bei alternativen Konzepten ist aber eine erhöhte Anzahl an Fahrradabstellplätzen zu schaffen (1 STP je 30 m² Wohnfläche, sonst 40 m²). Die nachzuweisenden Kfz-Stellplätze und die Autos sind dem Gemeinschaftseigentum zugeordnet. Beim geförderten Wohnungsbau hat eine detaillierte Untersuchung der LHM ergeben, dass unabhängig ob eine gute ÖPNV-Anbindung vorhanden ist, der %-Satz der Autos im gesamten Münchner Stadtgebiet gleich niedrig ist.

Hier erfolgt keine Erhöhung der Fahrradabstellplätze, da auch dieses nicht notwendig ist.

Voraussetzung insgesamt für den Stellplatzschlüssel ist, dass die notwendige Infrastruktur (Einkaufsmöglichkeiten, Kinderbetreuungseinrichtungen etc.) fußläufig erreichbar sein muss, was stets in München gegeben ist. Dies träfe auch für Garching zu.

Daher sieht auch der Garchinger Entwurf eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels für den geförderten Wohnungsbau vor.

Barrierefreie Stellplätze

Als Arbeitsgrundlage für die Festlegungen zu barrierefreien Stellplätzen diene die Homepage www.nullbarriere.de.

Informationen für Bauherren

Klimaschutzzerklärung 29 ++:

Der Stadtrat ist am 18.05.2017 der gemeinsamen „Klimaschutzzerklärung 29++ Klima. Energie.

Initiative. für den Landkreis München, seiner Städte und Gemeinden“ beigetreten. Ziel ist es, die Vernetzung von ÖPNV, MIV und Radverkehr zu verbessern und im Kontext eines ganzheitlichen nachhaltigen Mobilitätskonzepts dieses Zug um Zug attraktiv zu errichten. Die Stadt Garching errichtet in Zusammenarbeit mit der MVG 17 Mietradstationen in Garching.

Kommunales Klimaschutzziel der Stadt Garching

Die Stadt Garching ist seit dem 9. Oktober 2017 als 'Fahrradfreundliche Kommune in Bayern' zertifiziert.

Sie verfolgt im Rahmen ihrer Aktivitäten zum kommunalen Klimaschutz das Ziel, Mobilität nachhaltiger zu gestalten, insbesondere indem der Verkehr vom MIV auf den Umweltverbund verlagert wird. Es ist vorgesehen, an den Garchinger U-Bahnhöfen Mobilitätsstationen zu errichten, die durch Car-Sharing-Angeboten, Fahrradverleihstationen und Ladestationen für Pedelecs ergänzt werden. Im Jahr 2018 werden 17 MVG-Mietradstationen etabliert werden.

Ziel ist es, ein attraktives Angebot für das Problem der „letzten Meile“ vom U-Bahnhof zum Arbeitsplatz zu schaffen und somit eine bessere Vernetzung von ÖPNV und Radverkehr zu erreichen. Hierzu zählen sichere und attraktive Radwege, optimierte Überquerungsanlagen und auch eine ausreichende Anzahl von Abstellanlagen.

Die Schaffung eines attraktiven Angebots kann nur erfolgreich im Zusammenspiel mit den privaten Bauherren funktionieren. Als Anreiz kann mit Vorlage eines Mobilitätskonzeptes im Rahmen der Bauantragsstellung eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels für Pkw in Aussicht gestellt werden.

Weiterhin unterstützt die Stadt Garching im Rahmen ihres „Förderprogramms Energieeinsparung der Stadt Garching b. München“ die Errichtung von Elektroladestationen zur Nutzung von Elektromobilen. Die Richtlinie ist auf der Homepage der Stadt Garching veröffentlicht.

Basierend auf der Initiative der Bundesregierung „Schaufenster Elektromobilität – Eckpunkte für den rechtlichen Rahmen der Elektromobilität“ ist in der Satzung die verpflichtende Schaffung von Ladestationen ab einer Stellplatzanzahl von 20 Stück aufgenommen.

Information für den Stadtrat:

Diese Regelung ist aus den Stellplatzsätzen von hessischen Kommunen übernommen worden. Die Hessische Garagenverordnung hat hierzu explizit Regelungen getroffen. Weitere Beispiele konnten im Rahmen der Recherche nicht ermittelt werden.

Zu entscheiden vom Stadtrat ist, ob überhaupt und wenn ja, welche der folgenden Regelung in die Satzung einfließt:

Variante 1: ab 20 Stellplätzen ist eine betriebsfähige Landeeinrichtung vorzusehen

Variante 2: der Einbau von Zuleitungen für alle Stellplätze für eine jederzeitige Nachrüstung ist einzubauen.

II. BESCHLUSS:

Der Sachvortrag und der Entwurf der Satzung werden zur Beratung in die Fraktionen verwiesen.

III. VERTEILER:

BESCHLUSSVORLAGE:

- zugestellt
- als Tischvorlage an den Stadtrat
- als Tischvorlage an den Ausschuss

ANLAGE(N):

- zugestellt
- als Tischvorlage an den Stadtrat
- als Tischvorlage an den Ausschuss

ggf. Anlagen benennen: Satzungsentwurf,