

Vorlage Nr. 22/0217

Federf. Stadamt: Amt für Planen, Bauen, Umwelt

Vorlage für den	Berichterstatter/in	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Ausschuss für Stadtplanung, Umwelt, Klimaschutz und Mobilität	Stadtbaurat Dr. Kreuzer	Entscheidung	12.05.2022	9
Rat	Ratsherr Kleimann	Entscheidung	02.06.2022	

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Beschluss über die Stellplatzsatzung gemäß § 89 Abs. 1 Nr. 4 Bauordnung NRW der Stadt Gladbeck


Begründung:

Anlass

Mit einer Neufassung der Landesbauordnung (BauO NRW) im Jahr 2019 wurden die Kommunen dazu ermächtigt, mit einer Satzung den Stellplatznachweis für Bauvorhaben angepasst an die örtlichen Verhältnisse umfassend zu regeln. Neben der Anzahl von erforderlichen Kfz-Stellplätzen können seitdem auch Regelungen zu Fahrradabstellanlagen getroffen werden.

Hiervon hat die Stadt Gladbeck unmittelbar nach Inkrafttreten der Novelle der BauO NRW Gebrauch gemacht und in der Sitzung des Rates am 06.12.2018 eine entsprechende Satzung erlassen (VL 18/0406; Satzung siehe Anlage 2) und im Anschluss am 08.06.2020 (VL 20/0162) geringfügig geändert.

Diese Satzung hatte sich zunächst auf Wohnbauvorhaben – und damit auf den häufigsten und kritischsten Einsatzfall – beschränkt. Für eine umfassendere Regelung sollte zunächst der Erlass einer Rechtsverordnung des Landes abgewartet werden. Diese „Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW)“ liegt nunmehr vor und tritt am 01.07.2022 in Kraft.

Mitzeichnungen					
Bürgermeisterin:	Erster Beigeordneter:	Stadtkämmerer:	Beigeordnete:	Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	 Datum: 28.04.2022	Datum: _____

Da diese Verordnung lediglich Mindeststandards sowohl bezogen auf die Anzahl und auch die Qualität von Stellplätzen umfasst, ist es erforderlich zeitnah eine neue kommunale Satzung zu erlassen, die nunmehr alle üblichen Bauvorhaben umfasst. Zeitgleich soll dabei die aus den 1970er-Jahren stammende und wegen geänderter Rechtsgrundlage nicht mehr anwendbare Stellplatzablösesatzung (siehe Anlage 3) ersetzt werden.

Grundlage ist bei der Erstellung neben den seit 2019 gesammelten Praxiserfahrungen ein Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW, der gemeinsam von Kommunalverbänden und Fachleuten erstellt wurde.

Besondere Zielstellung aus Sicht der Verwaltung ist es dabei, mit der neuen Satzung Aspekte des Klimaschutzes zu berücksichtigen, indem gezielt die Voraussetzungen für den Radverkehr verbessert werden und eine Erleichterung für ÖPNV-orientierte Standorte vorgesehen wird.

Begründung zum Entwurf der Stellplatzsatzung

Anlage 1 dieser Vorlage kann der Entwurf Stellplatzsatzung entnommen werden. Die vorgesehenen Regelungen der Satzung sind wie folgt begründet:

Stellplätze für Pkw

a) Festlegung der notwendigen Stellplatzanzahl

Bei der Erstellung einer Stellplatzsatzung ist zwischen sich teils widersprechenden Zielstellungen abzuwägen. Auf der einen Seite steht der Wunsch nach kostengünstigem und flächensparendem Bauen. Notwendige Stellplätze erfordern teils hohen finanziellen Aufwand bei der Erstellung und verschlechtern zum anderen die Ausnutzbarkeit von Grundstücken. Die Refinanzierung von Stellplatzkosten führt nach Modellrechnungen für NRW z. B. zu einem Anstieg der Wohnungsmieten zwischen 5 % und 15 %.

Auf der anderen Seite führen fehlende private Stellplätze zu einer Belastung des öffentlichen Verkehrsraums. Ein hoher Parkdruck kann hier zu funktionalen Mängeln führen. Eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit - gerade für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen - ist möglich; auch wird eine verkehrliche Umgestaltung von Straßenräumen, bei denen Fuß- und Radverkehr mehr Raum zugewiesen wird, erschwert. Darüber hinaus erfüllen gerade in Wohngebieten Straßenräume auch eine Funktion als Aufenthalts- und Spielort, die unter zu starkem Parkdruck leidet.

Hinsichtlich der Bestimmung der Zahl der erforderlichen Kfz-Stellplätze wird im zuvor genannten Leitfaden empfohlen, insbesondere Indikatoren wie die Kfz-Dichte, die Einwohnerdichte und die raumstrukturelle Lage zu berücksichtigen. Die Kombination aus hoher Bevölkerungsdichte und durchschnittlichem Kfz-Bestand in Gladbeck führt zur Empfehlung, die Stellplatzzahl im unteren bis mittleren Drittel der Empfehlung anzusiedeln. Dies wird durch die raumstrukturelle Lage Gladbecks – zwar im Ballungsraum Ruhrgebiet jedoch als Mittelzentrum in Randlage – gestützt.

Diese Empfehlung spiegelt sich in den vorgeschlagenen Werten zur Zahl der notwendigen Stellplätze wider. Auf Grund der Erfahrung vor Ort wird jedoch für Ein- und Zweifamilienhäuser vorgeschlagen, mit 2 Stellplätzen je Wohneinheit eine hohe Stellplatzzahl zu fordern. Hiermit wird auf den gerade in derartigen Wohngebieten erkennbar hohen Parkdruck reagiert. Um die Baukosten jedoch nicht unnötig zu erhöhen, wird bei dieser Wohnform ein „gefangener“ Stellplatz in Zufahrten zu z. B. Garagen akzeptiert. Auch für Mehrfamilienhäuser wird aus vergleichbaren Gründen ein Wert im mittleren Drittel gewählt.

Bei Nicht-Wohnnutzungen wird das Potential gesehen, die Zahl der notwendigen Stellplätze moderater zu gestalten, da die Funktion der Straßenräume als Aufenthalts- und Spielort hier weniger stark ausgeprägt ist. So können Chancen zur weniger starken Versiegelung von Grundstücken genutzt werden und Impulse zur Verkehrswende gesetzt werden.

b) Minderungsmöglichkeiten

Im Sinne einer Förderung des ÖPNVs werden Abminderungsfaktoren für eine gute oder sehr gute ÖPNV-Erschließung berücksichtigt. Dabei wird als sehr gute ÖPNV-Erschließung der Umkreis von Haltepunkten des schienengebundenen ÖPNV angesehen, da hier eine schnelle Verknüpfung auch in die benachbarten Oberzentren möglich ist. Als gute ÖPNV-Erschließung wird die Lage im Umkreis von Bushaltestellen bewertet, die eine hohe Taktung und damit ein attraktives Angebot aufweisen. Mit Abminderungsfaktoren von 30 bzw. 20 % führt dies zu einer spürbaren Verringerung der herzustellenden Stellplätze. Vor dem Hintergrund des gerade im Vergleich zu Großstädten geringeren Anteils des ÖPNV im Modal-Split wird der Ansatz jedoch eher im unteren Segment der Empfehlung gewählt.

Neu gegenüber der bestehenden Stellplatzsatzung wird ein „Bonus“ von weiteren 10 % im Falle einer Lage in der Gebietszone „Innenstadt“ in Verbindung mit einer guten oder sehr guten ÖPNV-Verbindung gewährt. Dies ist durch die besondere Zentralität der Innenstadt im Gefüge des ÖPNV-Netzes gerechtfertigt. Hier bestehen Verbindungen in alle Stadtteile. Bei Erfüllung dieser besonderen Anforderungen können so auch intensivere Nutzungen in der dicht bebauten Innenstadt mit einem geringeren Stellplatzbedarf umgesetzt werden. So kann zum einen die Belebung der Innenstadt sichergestellt werden und zum anderen in der durch den motorisierten Individualverkehr besonders vorbelasteten Lage eine Förderung umweltschonender Nahmobilität gefördert werden.

Um Bauvorhaben zu fördern, die der Zielsetzung einer Verkehrswende in außergewöhnlichem Maß nachkommen, wird zudem neu eine Minderungsmöglichkeit bei Vorliegen geeigneter Mobilitätskonzepte vorgesehen. Nur bei Vorliegen einer umfassenden und geeigneten Mobilitätsstrategie für Bauvorhaben (z. B. durch eine Kombination von Sharing- und besonderen ÖPNV-Angeboten) soll dieses Instrument angewendet werden. Anlage 2 der Satzung enthält hier eine Auflistung möglicher Maßnahmen. Auf Grund der Individualität des Einzelfalls und der Innovationsoffenheit ist diese Liste nicht abschließend.

Bei Nutzungsänderungen zu Wohnen oder Dachgeschossausbau zu Wohnzwecken ist die Herstellung evtl. erforderlicher zusätzlicher Kfz-Stellplätze in verdichteten Städten wie Gladbeck häufig kaum möglich.

Der Satzungsentwurf ermöglicht es daher – wie bereits in der bestehenden Satzung, in diesen Fällen – jedoch nur, wenn nachgewiesener Maßen das Grundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten hierfür geeignet ist – auf zusätzliche Stellplätze zu verzichten. So kann zum einen bodensparend zusätzlicher Wohnraum entstehen und zum anderen Leerstand vermieden werden.

Fahrradabstellplätze

a) Festlegung der notwendigen Anzahl von Fahrradabstellplätzen

Die Voraussetzungen für den Radverkehr in Gladbeck sind gut. Sowohl die flache Topographie als auch die kompakte Stadtstruktur sind ideale Ausgangsbedingungen für den Radverkehr. Mit dem in Umsetzung befindlichen Radverkehrskonzept werden die schon guten infrastrukturellen Rahmenbedingungen für den Radverkehr weiter verbessert.

Übergeordnete Zielstellung ist dabei die Steigerung des Radverkehrsanteils als klimaschonendem und stadtverträglichem Fortbewegungsmittel. Bei der Radverkehrsförderung kommt der Stellplatzgestaltung eine hohe Bedeutung zu. Gerade in Mehrfamilienhäusern aber auch an Zielorten wie dem Arbeitsplatz, Freizeitstätten oder Einkaufsmöglichkeiten fehlen häufig attraktive Radabstellanlagen. Schlecht zugängliche Plätze in Kellern oder ungesichertes Abstellen im öffentlichen Raum verschlechtern die Nutzbarkeit des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel.

Diesem Umstand soll durch die Satzung entgegengetreten werden. Die Anzahl der nachzuweisenden Abstellanlagen befindet sich im Sinne der Radverkehrsförderung und der o. g. guten Voraussetzungen im oberen Bereich der Vorschläge der Mustersatzung.

Dieses Vorgehen hat sich im Bereich der Wohngebäude bereits seit 2019 bewährt. Bei Neubauvorhaben von Mehrfamilienhäusern sind hier deutlich mehr Abstellanlagen entstanden als dies zuvor der Fall war. Gegenüber der bisherigen Satzung wird hier nun im Sinne der Einheitlichkeit auch bei Wohngebäuden künftig nicht mehr auf die Bruttogeschossfläche als Maßstab verwiesen, sondern auf die Nutzungsfläche abgezielt.

Durch die neue Satzung weitet sich die Verpflichtung zur Herstellung von Fahrradabstellanlagen auf alle üblichen Nutzungen aus. Bei allen künftigen Bauvorhaben wird so ein Stellplatznachweis zu erbringen sein, der nicht nur dem heutigen Bedarf entspricht, sondern im Sinne der Zukunftsvorsorge auch dem absehbaren Potential des Radverkehrs Genüge tun wird.

Im Gegensatz zu Kfz-Stellplätzen sind Minderungsmöglichkeiten für die Anzahl der Fahrradabstellanlagen auf Grund einer guten ÖPNV-Erschließung, eines Mobilitätskonzeptes oder für die Schaffung von Wohnraum in Folge von Nutzungsänderungen und Dachgeschossausbauten nicht vorgesehen. Auch eine Ablösung ist nicht möglich. Dies verdeutlicht das Gewicht der Radverkehrsförderung und trägt auch dem Umstand Rechnung, dass auf Grund des geringeren Flächenbedarfs und der flexibleren Anordnung von Fahrradabstellplätzen eine Realisierung auch bei schwierigen Rahmenbedingungen eher möglich sein wird, als dies bei Kfz-Stellplätzen der Fall ist.

b) Qualitätsanforderungen an Fahrradabstellplätze

Wie eingangs erläutert kommt neben der reinen Anzahl auch der Qualität der Fahrradabstellplätze eine besondere Rolle zu. Nur gute und sichere Fahrradabstellplätze werden akzeptiert und dienen der Förderung des Radverkehrs.

Gegenüber der bisherigen Satzung wird das Qualitätsniveau weiter gesteigert. Zu den bereits bestehenden Anforderungen (Erreichbarkeit, Ausführung als Anlehnbügel, Mindestflächenmaß) kommen nun neue Aspekte hinzu: Zum einen wird der Trend hin zu Lastenfahrrädern und Fahrradanhängern, die für die Verkehrswende eine besondere Bedeutung haben, durch besondere Anforderungen unterstützt. Zum anderen wird für Wohngebäude ein 60 %-Anteil witterungs- und diebstahlgeschützter Abstellanlagen gefordert, da ein sicheres Abstellen der Fahrräder (gerade im Nachtzeitraum) ein wichtiges Qualitätskriterium ist. Auch für Nicht-Wohngebäude wird hier ein Basisangebot (20 %) witterungsgeschützter Fahrradabstellplätze gefordert.

Stellplatzablösung

Für Bauvorhaben, bei denen die Erstellung von Kfz-Stellplätzen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist, bestand nach der bisherigen in Anlage 3 abgedruckten Satzung bereits die Möglichkeit einer Stellplatzablösung gegen einen Geldbetrag. In der Praxis wurde diese Möglichkeit in den vergangenen Jahren nur äußerst selten angewendet. Wegen geänderter Rechtsgrundlagen ist die bestehende Satzung derzeit nicht mehr anwendbar.

Um für besondere Ausnahmesituationen weiter eine Handlungsmöglichkeit zu haben, wird in der neuen Stellplatzsatzung erneut eine Ablöseregelung vorgesehen, die allerdings auch künftig nur zurückhaltend angewendet werden soll. Ein Ablöseanspruch besteht nicht. Die Höhe der Ablösesummen basiert dabei auf aktuellen Baukosten für Stellplätze (einschließlich der Baukosten für Flächenanteile der Zufahrten/Fahrgassen) sowie dem Bodenwert. Den in der Innenstadt bestehenden höheren Bodenrichtwerten wird dabei durch Festlegung einer Gebietszone „Innenstadt“ mit entsprechend höheren Ablösebeträgen Rechnung getragen.

Sonstiges

Die bisherige Stellplatzsatzung enthielt eine Verpflichtung zur Vorbereitung eines Anteils von Stellplätzen für Elektrofahrzeuge. Da mittlerweile durch das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetz (GEIG) eine weiterreichende Verpflichtung besteht, ist diese Regelung nicht mehr erforderlich.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Wesentliche klimarelevante Auswirkungen:

keine

folgende

Die Stellplatzsatzung verfolgt die Zielstellung, klimaschonende Verkehrsmittel – hier insbesondere den Radverkehr – zu fördern. Dies dient langfristig dazu, den Anteil des Radverkehrs am Modal-Split zu erhöhen und so den CO₂-Ausstoß im Sektor Verkehr zu verringern.

Zu Vermeidung einer zu hohen Versiegelung von Flächen wird zudem die Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze auf das erforderliche Maß begrenzt.

Beschlussentwurf:

1. Die in Anlage 3 beigefügte Satzung über die Festlegung der Gebietszonen und die Höhe des Geldbetrages nach § 64 Abs. 7 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen zur Ablösung von Stellplätzen - zuletzt geändert durch Satzung vom 10.10.2001 – wird aufgehoben.
2. Die als Anlage 1 beigefügte Stellplatzsatzung gemäß § 89 Abs. 1 Nr. 4 Bauordnung NRW der Stadt Gladbeck wird beschlossen.

Die Bürgermeisterin



Bettina Weist

In der Sitzung des

- _____-Ausschusses
- Rates
- Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschusses
am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: