



Beschlussvorlage vom/der Bauamt	Vorlage-Nr: XIX/BA/0083 Status: öffentlich AZ: Bauamt Li/pf Datum: 03.02.2022 Verfasser: Frank Lindemann				
Stellplatzsatzung der Stadt Bürstadt Beratung über mögliche Änderungen der Satzung					
Beratungsfolge: <table><thead><tr><th><i>Datum</i></th><th><i>Gremium</i></th></tr></thead><tbody><tr><td>09.02.2022</td><td>Ausschuss für Bau- und Stadtentwicklung</td></tr></tbody></table>		<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	09.02.2022	Ausschuss für Bau- und Stadtentwicklung
<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>				
09.02.2022	Ausschuss für Bau- und Stadtentwicklung				

Sachverhalt:

Die Stellplatzsatzung der Stadt Bürstadt fußt im Wesentlichen auf der Mustersatzung des HSGB. Im Laufe der Jahre der Anwendung haben sich Erfahrungswerte ergeben, die möglicherweise eine Anpassung der Satzung als angeraten erscheinen lassen. Aus diesem Grund möchte die Verwaltung die Satzung im Allgemeinen und einzelne Punkte im Besonderen zur Beratung bzw. Diskussion stellen.

Manchmal ist es auch sinnvoll, den Blick über den Tellerrand hinaus zu richten – wie gehen z.B. andere Kommunen mit dieser Thematik um? Aus diesem Grund hat die Verwaltung die Satzungen der Städte Darmstadt, Lampertheim und Lorsch gesichtet. Die Stadt Darmstadt ist zwar von der Größe und Infrastruktur her nicht mit der Stadt Bürstadt vergleichbar, ihre Stellplatzsatzung verfolgt jedoch einen neuen Ansatz zur Herbeiführung einer Verkehrswende, der hier ergänzend betrachtet werden soll.

Diese Vorlage soll ausschließlich als erster Diskussionsansatz dienen. Hieran sollten sich Beratungen in den Fraktionen und auch weitere Beratungen in den Gremien anschließen. Eine vertiefende Beratung über die einzelnen Änderungspunkte scheint schon deswegen angezeigt, weil hier die Weichen gestellt werden für alle künftigen Bauanträge.

Als Anlage beigefügt sind folgende Unterlagen:

- Mustersatzung des HSGB
- Satzung der Stadt Bürstadt
- Satzungen der Städte Darmstadt, Lampertheim und Lorsch

Vergleich Mustersatzung – Satzung der Stadt Bürstadt

Die Mustersatzung des HSGB liegt mittlerweile in einer neuen Fassung vor, die Änderungen zu zurückliegenden Fassungen sind aber unspektakulär und berücksichtigen z.B. gesetzliche Änderungen.

Die Satzung der Stadt Bürstadt hält sich im Wesentlichen auch an die Vorgaben der Mustersatzungen. Bei den Angaben zur Zahl der nachzuweisenden Stellplätze je Nutzungsart bewegt sich die städtische Satzung i.d.R. in der Mitte des vorgeschlagenem Spektrums.

Ein wesentlicher Unterschied betrifft eine neue gesetzliche Regelung der HBO, die es zum Zeitpunkt der Erstellung der städtischen Satzung noch nicht gab: Die Ersetzung notwendiger Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder gem. § 52 (4) HBO:

(4) ¹Bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze können durch Abstellplätze für Fahrräder ersetzt werden. ²Dabei sind für einen notwendigen Stellplatz vier Abstellplätze für Fahrräder herzustellen; diese werden zur Hälfte auf die Verpflichtung nach Abs. 5 angerechnet.

³Die Gemeinden können durch Satzung die Anwendung von Satz 1 und 2 ausschließen oder modifizieren.

Durch diese Regelung sollte der Radverkehr einen Schub erhalten, dies jedoch zu Lasten der Anzahl der PKW-Stellplätze. Diese Regelung wurde auch von Bauherren und Architekten gerne angenommen, führt sie doch in der Hauptsache dazu, dass weniger Stellplätze nachgewiesen müssen. Der zeichnerische Nachweis von zusätzlichen Fahrrad-Stellplätzen ist im Bauantrag auch schnell erbracht, zur flächendeckenden Kontrolle der Herstellung dieser Fahrrad-Abstellplätze fehlen Kreis und Stadt jedoch das Personal.

Im Übrigen wird sich nach Einschätzung der Verwaltung kein überzeugter Autofahrer motivieren lassen zur Nutzung des Fahrrads allein durch das Vorhandensein der Abstellplätze für Fahrräder ... oder umgekehrt ausgedrückt: Jemand, der aus Überzeugung Fahrradfahren will, macht das sowieso, ein Stellplatz im oder am Haus wird sich immer finden.

Der vorgenannte § 52 (4) HBO enthält daher auch die Möglichkeit für die Kommunen, die Anwendung dieser Regelung auszuschließen oder zu modifizieren. Die Stadt Bürstadt hat davon bis jetzt keinen Gebrauch gemacht.

Die Mustersatzung des HSGB greift dieses Thema auf, indem sie unter § 5 als Standardtext die Anwendung des § 52 (4) HBO kategorisch ausschließt. Die darauffolgenden Varianten für den Fall, dass eine Kommune sich nicht für den Ausschluss entschließt, sind lediglich kursiv dargestellt.

Die Stadt Lorsch z.B. hat ebenfalls die Anwendung ausgeschlossen. Aus Sicht der Verwaltung und aus den o.g. Gründen wird empfohlen, ebenfalls den Ausschluss festzulegen.

Zufahrten und Stellplätze an öffentlichen Straßen

Bei der Herstellung privater Stellplätze direkt an der Grenze zur öffentlichen Verkehrsfläche (i.d.R. in senkrechter Aufstellung) kommt es regelmäßig zu Konflikten mit Flächen- und Nutzungsansprüchen im öffentlichen Raum. Dies können öffentliche Parkplätze, Straßenmobiliar, Bäume, Straßenschilder etc. sein. Da die Errichtung von privaten Stellplätzen zwischen Haus und Straße grundsätzlich zulässig ist, kann deren Errichtung nicht mit Hinweis auf öffentliche Einrichtungen abgelehnt werden.

Aktuell befindet sich z.B. der weitere Ausbau der Nibelungenstraße in der Planungs-Phase. Bestandteil der Planung sind öffentliche Parkflächen und Bäume mit konkreter Verortung. Beantragt ein Grundstückseigentümer währenddessen private Stellplätze mit direkter Zufahrt zur Straße, kann dies mit der Planung kollidieren und die Planung ist anzupassen.

Aus diesem Grund haben z.B. Lampertheim und Lorsch Zufahrten und Stellplätze reglementiert. Folgende Formulierungen sind zu finden:

- Entlang der straßenseitigen Grundstücksgrenze können max. 50% dieser Länge für den Stellplatznachweis einschl. Zufahrt genutzt werden.
- Die Zufahrten zu Stellplätzen an der öffentlichen Verkehrsfläche werden auf eine Breite von max. 6m begrenzt. Bei mehreren Zufahrten zu einem Grundstück soll die Summe der an die öffentlichen Verkehrsflächen angrenzenden Breiten das Maß von 7m nicht überschreiten.

- Bei der Anlage von Zufahrten von Stellplätzen ist auf die im öffentlichen Verkehrsraum vorhandenen oder geplanten Bäume, Verkehrsgrünflächen, öffentlichen Parkplätze, Beschilderungen, technischen Einrichtungen und Möblierung Rücksicht zu nehmen.
 - Dies entspräche im Wesentlichen einer effektiven Regelung.
 - Unklar ist hier jedoch, was mit „Rücksicht nehmen“ gemeint ist. Ein automatisches Verbot scheint damit eher nicht gemeint zu sein.
 - Rechtlich zu prüfen wäre auf jeden Fall, ob sich diese Regelung auch auf geplante Maßnahmen ausdehnen lässt (was wünschenswert wäre) bzw. ab welcher Beschlusslage eine Bindungswirkung entsteht.

Anzahl der erforderlichen Stellplätze je Nutzungsart

Während sich die Kommunen in der Vergangenheit im Wesentlichen an die Empfehlungen des HSGB angelehnt hatten, gehen aktuell die Kommunen zu anderen Ansätzen über. Die Stadt Darmstadt z.B. hat die erforderliche Anzahl an Stellplätzen signifikant gesenkt, insgesamt grundsätzlich, im Bereich Wohnen insbesondere.

Diese verordnete Verknappung an Stellplätzen steht vor dem Hintergrund einer Verkehrswende. Je weniger Stellplätze gefordert und hergestellt werden, desto eher wird auf die Anschaffung eines PKW verzichtet und desto eher sieht es der Bürger als sinnvoll an, das Fahrrad zu nehmen, den ÖPNV zu nutzen oder zu Fuß zu gehen.

Hier der entsprechende Ausschnitt aus der Darmstädter Satzung:

I	II	III	IV	V
	Nutzung	Je	Stellplätze	Stellplätze in Gebieten mit sehr hoher und hoher Erschließungsqualität (vgl. Anlage 2)
1	Wohngebäude			
1.1	Ein- und Zweifamilienhäuser	Wohneinheit	1	0,8
1.2	Mehrfamilienhäuser u. sonstige Gebäude mit Wohnungen	Wohneinheit	0,9	0,7
1.3	Kleinwohnungen bis 58 m ²	Wohneinheit	0,8	0,5
1.4	Mehrfamilienhäuser u. sonstige Gebäude mit öffentlich geförderten Wohnungen	Wohneinheit	0,6	0,5
1.5	Studierendenwohnheime	5 Betten	1	0,5
1.6	Alten-(wohn-)heime, Pflegeheime	10 Betten	1	0,7

Spalte V ist wohl eher eine Darmstädter Besonderheit, das Thema „hohe Erschließungsqualität“ weit interpretationsfähig. Entscheidender ist Spalte IV, der Allgemeinfall: Hier wird max. 1 Stellplatz je Wohneinheit gefordert, in besonderen Fällen sogar nur 0,6 Stellplätze je Wohneinheit.

Selbstverständlich würde dieser Umschwung nicht von heute auf morgen kommen und es gäbe eine gewisse Übergangsphase mit kurzfristig erhöhten Parkdruck. Und ebenso sind die Verhältnisse in Darmstadt nicht mit denen in Bürstadt zu vergleichen. Bürstadt ist aber nicht so groß, dass Distanzen nicht oder nur schwer zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen wären. Ein interessanter und diskussionswürdiger Ansatz ist das Darmstädter Modell allemal ... gegebenenfalls in entsprechender Modifikation.

Soweit der erste Aufschlag der Verwaltung als Diskussionsgrundlage. Zielführend wäre es nach Ansicht der Verwaltung, wenn die Fraktionen vor der nächsten Behandlung in einer der kommenden BAU-Sitzungen eigene Vorschläge zu der Satzung bringen oder Punkte auflisten, deren nähere Betrachtung sie für sinnvoll halten.

Mit der Bitte um Beratung in den Gremien und Fraktionen.

gez. Frank Lindemann
Leiter des Stadtbauamtes

Anlage/n: