

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>  <b>V0774/23</b> öffentlich	Referat	Referat VII
	Amt	Bauordnungsamt
	Kostenstelle (UA)	6102
	Amtsleiter/in	Benner-Hierlmeier, Ursula
	Telefon	3 05-2100
	Telefax	3 05-2109
	E-Mail	stadtentwicklung+baurecht@ingolstadt.de
Datum	04.09.2023	

<b>Gremium</b>	<b>Sitzung am</b>	<b>Beschlussqualität</b>	<b>Abstimmungs- ergebnis</b>
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	05.10.2023	Entscheidung	

**Beratungsgegenstand**

Diskussionspapier zur Neufassung der Garagen- und Stellplatzsatzung  
(Referentin: Frau Wittmann-Brand)

**Antrag:**

Die Verwaltung wird beauftragt, die Neufassung zur Änderung der Garagen- und Stellplatzsatzung und die Richtlinie für das Mobilitätskonzept entsprechend der Beratungsergebnisse zu erarbeiten.

gez.

Ulrike Wittmann-Brand  
Stadtbaurätin

**Finanzielle Auswirkungen:****Entstehen Kosten:**  ja  nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben	Mittelverfügbarkeit im laufenden Haushalt	
Jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> im VWH bei HSt: <input type="checkbox"/> im VMH bei HSt:	Euro:
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe)	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt:	
	<input type="checkbox"/> Anmeldung zum Haushalt 20	Euro:
<input type="checkbox"/> Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von                      Euro für die Haushaltsstelle/n (mit Bezeichnung) ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von                      Euro müssen zum Haushalt 20                      wieder angemeldet werden.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt.		

**Nachhaltigkeitseinschätzung:****Wurde eine Nachhaltigkeitseinschätzung durchgeführt:**  ja  nein  
Wenn nein, bitte Ausnahme kurz darstellen und begründen

Begründung der Ausnahme

Nicht erforderlich, da es sich um eine Satzung handelt.

**Bürgerbeteiligung:****Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt:**  ja  nein

## Kurzvortrag:

### 1. Änderungsbedarf

Im Jahre 2022 wurden die Begrünungs- und Gestaltungssatzung sowie die Fahrradabstellplatzsatzung überarbeitet. Zum Teil betrafen diese Änderungen auch Regelungen, welche nun im Widerspruch zur bestehenden Garagen- und Stellplatzsatzung von 1995 stehen, so dass eine Anpassung erforderlich ist.

Des Weiteren liegen auch Anträge von DIE LINKE sowie Bündnis 90 DIE GRÜNEN zur Änderung der Garagen- und Stellplatzsatzung vor.

- Antrag DIE LINKE vom 28.01.2023 - Ausnahmeregelung Stellplatzschlüssel bei Aufstockungen
- Antrag Bündnis 90 DIE GRÜNEN vom 03.03.2023 - Flexibilisierung des Stellplatzschlüssels sowie Mobilitätskonzepte bei neuen Bauprojekten

Aufgrund der notwendigen Anpassungen sowie der vorliegenden Anträge wurde von der Verwaltung eine Aktualisierung der Garagen- und Stellplatzsatzung -GaStS- geprüft sowie weitere Änderungsbedarfe aufgrund der Erfahrungen seit der letzten Änderung 2016 ermittelt.

### 2. Rechtliche Ausgangslage

Die Stellplatzpflicht ist in der Bayerischen Bauordnung geregelt. **Art. 47 der Bayerischen Bauordnung stellt den Grundsatz auf, dass jedes bebaute Grundstück den mit ihm verbundenen ruhenden Kraftfahrzeugverkehr selbst aufzunehmen hat und damit nicht die öffentlichen Verkehrsflächen belastet werden sollen.**

Aufgrund dessen sind bei jedem Neubau, Umbau sowie Nutzungsänderung von baulichen Anlagen die rechtlich notwendigen Stellplätze vom Bauherrn auf dem Baugrundstück oder rechtlich gesichert (im Grundbuch eingetragene Dienstbarkeit) in unmittelbarer Nähe nachzuweisen oder abzulösen.

Der Nachweis der notwendigen Stellplätze hat im Bauantrag zu erfolgen. Die Stellplätze sind bis zur Nutzungsaufnahme der baulichen Anlage herzustellen. Daher ist für die Erfüllung der Stellplatzverpflichtung der Bauherr verantwortlich, nicht die späteren Nutzer der Gebäude. Ein Verweis auf öffentliche Stellplätze (Parkplatzanlagen, straßenbegleitende Stellplätze etc.) zum Nachweis der Stellplatzpflicht ist nicht möglich.

Die Zahl der notwendigen Stellplätze legt das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr in der Garagen- und Stellplatzverordnung – GaStellV fest (Art. 47 Abs. 2 BayBO). Die Gemeinden haben jedoch die Möglichkeit im Rahmen ihrer Satzungsermächtigung (Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 sowie Abs. 2 BayBO) abweichende Zahlen nach den besonderen Bedürfnissen der Gemeinde oder eines Baugebietes festzulegen. Erfolgt dies nicht oder nur für bestimmte Nutzungsarten, so greifen in den unregelmäßigten Fallkonstellationen die Maßgaben der GaStellV. Werden in Bebauungsplänen Festsetzungen zu Stellplätzen getroffen, gehen diese den Regelungen der GaStellV oder der Satzung vor.

Die Stadt Ingolstadt hat von dieser Satzungsermächtigung bereits 1992 Gebrauch gemacht.

Die Satzungsermächtigung in der Bayerischen Bauordnung (Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO) lässt ausschließlich Regelungen über:

- Zahl,
  - Größe und
  - Beschaffenheit der Stellplätze sowie
  - die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösungsbeträge
- zu.

Durch örtliche Satzungen, kann die Anzahl der notwendigen Stellplätze an die jeweiligen örtlichen Bedürfnisse angepasst werden.

Hierbei können Faktoren wie Mobilitätskonzepte, örtliche Verkehrsinfrastruktur oder die Anrechnung von Fahrradstellplätzen als Möglichkeiten zur Reduzierung des notwendigen Stellplatzbedarfes in die Satzung mit aufgenommen werden.

Eine verbindliche Forderung nach einem der vorgenannten Faktoren wie z.B. Mobilitätskonzepte ist jedoch rechtlich nicht möglich, da dem Bauherrn hier stets eine Wahlmöglichkeit verbleibt.

Die GaStellV enthält auch Mindestanforderungen an die Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen, wie Mindestgrößen, Anfahrbarkeit, Abständen zur Straße, Neigung von Tiefgaragenrampen etc.. Die Ausstattung mit Elektroladesäulen bzw. Lademöglichkeiten ist von der Ermächtigungsgrundlage nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO abgedeckt und kann somit als Anforderung an die Beschaffenheit örtlich geregelt werden.

Ferner ermächtigt Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO zu Regelungen über die Ablösung der Herstellungspflicht sowie über die Höhe der Ablösungsbeträge; dabei kann auch festgelegt werden, dass nur ein bestimmter Anteil der Stellplätze abgelöst werden darf.

Eine Ablösung kann jedoch bei Änderung baulicher Anlagen oder ihrer Benutzung nicht versagt werden, wenn sonst die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum erschwert oder verhindert würde.

Die Ablösung von Stellplätzen ist kein „Freikaufen“ oder ein Verzicht auf die Stellplatzpflicht, sondern eine mögliche Art der Erfüllung.

Abgelöste Stellplätze sind grundstücksgebunden, das bedeutet bei Abriss, Neubau, oder Nutzungsänderung verbleiben diese auf dem Grundstück und werden angerechnet.

Sofern Stellplätze von Bauherren abgelöst (mittels Ablösevertrag) werden, haben diese keinen Anspruch auf die Schaffung eines Stellplatzes. Die Ablöse ist gemäß Art. 47 Abs. 4 BayBO zweckgebunden für die Instandhaltung, Instandsetzung oder Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen zu verwenden (z.B. Tiefgaragensanierungen IFG). Aber auch eine Verwendung für innerörtliche Radverkehrsanlagen, öffentliche Fahrradstellplätze oder den ÖPNV ist möglich.

Da von der Satzungsermächtigung auch die Berücksichtigung örtlicher Verkehrsinfrastruktur gedeckt ist, sollen im Rahmen der Neufassung der Stellplatzsatzung die Bauherren erstmals die Möglichkeit erhalten, die nachzuweisenden Stellplätze für Kraftfahrzeuge durch ein Mobilitätskonzept zu reduzieren. Dafür ist ein qualifiziertes Mobilitätskonzept erforderlich, welches geeignet ist, die Nachfrage der Nutzer nach Stellplätzen für Kraftfahrzeuge nachhaltig zu reduzieren. Die Regelungen hierfür sollen nicht direkt in der Stellplatzsatzung eingeführt werden, sondern in einer Richtlinie zum Mobilitätskonzept. Ein derartiges Vorgehen bietet den Vorteil, dass Vorgaben ohne Satzungsänderung angepasst werden können, um beispielsweise auf Änderungen im Mobilitätsverhalten der Bürger und veränderte Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum ohne aufwendiges Satzungsänderungsverfahren reagieren zu können.

Auch die Richtlinie sowie deren Anpassung sind vom Stadtrat zu beschließen.

Die Richtlinie definiert unter anderem die Voraussetzungen für:

- die Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze,
- die Pflichtanforderungen für einen Minderungstatbestand,
- die Mindestanforderungen an ein vorzulegendes Mobilitätskonzept,
- mögliche konkrete Mobilitätsmaßnahmen,
- Verpflichtungserklärungen,
- eine notwendige Evaluierung.

Die Voraussetzung zur Vorlage eines Mobilitätskonzeptes für ein konkretes Bauprojekt ist, dass mindestens 20 Wohneinheiten bzw. Büro-, Verwaltungs- und Praxisräume geplant werden. Diese Bagatellgrenze wurde gewählt, da Mobilitätskonzepte und Mobilitätsmaßnahmen erfahrungsgemäß erst bei größeren Bauvorhaben wirksam werden. Letztlich liegt es jedoch beim Stadtrat als Ortsgesetzgeber die Bagatellgrenze festzulegen.

Als Pflichtanforderung für einen Minderungstatbestand sind außerdem eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sowie eine gute Nahversorgung im Umfeld des Vorhabens notwendig.

Wird ein qualifiziertes Mobilitätskonzept vorgelegt, dann müssen in jedem Fall umfassende Maßnahmen zur Mobilitätsinformation der Bewohner vorgesehen werden. Sind die Vorgaben der Richtlinie erfüllt, so kann die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze zum Beispiel durch Vergünstigungen im ÖPNV oder Maßnahmen zur Radverkehrsförderung um insgesamt maximal 15 % reduziert werden. Diesen Anteil festzulegen (zu erhöhen oder zu vermindern) obliegt ebenfalls dem Stadtrat.

Die Beantragung soll über ein entsprechendes einfaches Formular möglich sein, die Prüfung erfolgt im Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation. Für einen Testzeitraum von zwei Jahren ab Inkrafttreten der Satzung ist eine Behandlung im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit vorgesehen.

Im Rahmen einer Reduzierung der Stellplätze verpflichtet sich die Bauherrenschaft vertraglich zur dauerhaften Umsetzung des Mobilitätskonzeptes, die Umsetzung ist zur Nutzungsaufnahme und in der Folgezeit jährlich nachzuweisen.

Die Sicherung der Maßnahmen erfolgt über einen städtebaulichen Vertrag einschließlich einer Bürgschaft. Nach fünf Jahren erfolgt eine Evaluierung der Einzelbauprojekte. Sofern stellplatzreduzierende Maßnahmen vorzeitig beendet werden, sind die anteiligen Stellplätze nachträglich herzustellen oder die Stellplatzreduktion durch andere wirksame Maßnahmen nachzuweisen.

### 3. Änderungsvorschläge

Die Änderungsvorschläge der Verwaltung wurden den Fraktionen in einem Stadtratshearing am 20.06.2023 vorgestellt.

Diese umfassen im Wesentlichen:

#### § 3 - Ablösung:

- Bisher: Ablösung nur in der Altstadt möglich
- Neu:
  - o Einteilung nach Zonen
    - Zone I – 100 % Ablöse möglich
    - Zone II – 10 % Ablöse möglich
  - Änderung des Ablösebetrages
    - bisher: 5.000,- €/Stpl.
    - neu: Zone I 10.000,- €/Stpl.
    - Zone II 15.000,- €/Stpl.
  - o Abschaffung der Altstadtvergünstigung (Reduzierung um 50%)

#### NEU - § 4 - Reduzierung der notwendigen Stellplätze bei Mobilitätskonzepten

#### NEU - § 5 - Umwandlung von Kraftfahrzeugstellplätzen in Fahrradabstellplätze bei Verkaufsstätten, die der Nahversorgung dienen - Anpassung an Fahrradabstellsatzung:

Notwendige Anpassung an die Fahrradabstellplatzsatzung zur Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradabstellplätze bei Verkaufsstätten der Nahversorgung

#### § 6 - Beschaffenheit und Gestaltung von Garagen und Stellplätzen

- § 6 Abs. 1 – 3: Verweis auf § 5 Begründungs- und Gestaltungssatzung zur Vermeidung doppelter Regelungen und sich widersprechender Satzungen
- § 6 Abs. 4: Verbindliche Forderung von 50 % Fassadenbegrünung bei mehrgeschossigen Abstellanlagen; eine extensive Dachbegrünung kann angerechnet werden.
- § 6 Abs. 5: Klarstellung bzgl. dem zulässigen Maß von Randsteinabsenkungen (bisher: 9 m einschließlich Anrampung, neu 6 m ohne Anrampung)
- § 6 Abs. 6: Ausstattung mit Elektroladestation, bauliche Voraussetzungen bei jedem Stellplatz

## Richtzahlenliste

- 1.3 Öffentlich geförderte Wohnungen  
bisher: 1 Stpl. / WE  
**neu: 0,8 Stpl. / WE**
  
- 1.4 Öffentlich geförderte Wohnungen für Studierende/Auszubildende  
**neu: 0,3 Stpl. / WE**
  
- 1.8 - **Neu** - Gebäude mit Altenwohnungen  
**neu: 0,8 Stpl. / WE**
- 3.4 Hotels, Pensionen und Beherbergungsbetriebe  
bisher: 1 Stpl. / 3 Betten  
**neu: 1 Stpl. / 4 Betten**
  
- 4.2 Diskotheken, Musikclubs  
bisher: 1 Stpl. / 4 m<sup>2</sup> Nutzungsfläche  
**neu: Zone I 1 Stpl. / 15 m<sup>2</sup> Nutzungsfläche**  
**Zone II+III 1 Stpl. / 5 m<sup>2</sup> Nutzungsfläche**
  
- 5.1 Büro- und Verwaltungsgebäude  
bisher: 1 Stpl. / 30 m<sup>2</sup> Nutzungsfläche  
**neu: 1 Stpl. / 40 m<sup>2</sup> Nutzungsfläche / Berücksichtigung Homeoffice**
  
- 6.2 - **Neu** – Kindertagesstätten  
**neu: 1,5 Stpl. / Gruppe**

## **4. Rückmeldungen der Fraktionen nach Stadtratshearing**

Im Anschluss an das Stadtratshearing gingen Stellungnahmen der Fraktionen zu folgenden Themenbereichen ein:

- Allgemeine Zielsetzung der Satzung
- § 3 Ablösung von Stellplätzen und Ablösebetrag
- § 4 Reduzierung der notwendigen Stellplätze bei Mobilitätskonzept
- § 2 Abs. 3 und 4 Anzahl notwendige Stellplätze
- Richtzahlenliste
- § 6 Abs. 6 Schaffung Voraussetzungen für Elektroladestation

#### 4.1 Allgemeine Zielsetzung der Satzung

- *Stadtrat soll Ziele der Satzung klären,*
- *Stellplatzschlüssel nur als Empfehlung,*
- *im öffentlichen Straßenraum kein kostenfreies Parken mehr,*
- *neue Regelung nur in neuen Baugebieten, nicht bei Nachverdichtung,*
- *Mobilitätskonzept immer wenn eine Tiefgarage errichtet wird, unabhängig von der Anzahl der Wohneinheiten*

##### Stellungnahme der Verwaltung:

Art. 47 BayBO stellt den Grundsatz auf, dass jedes bebaute Grundstück den mit ihm verbundenen Kraftfahrzeugverkehr selbst aufzunehmen hat, damit nicht die öffentlichen Verkehrsflächen belastet werden. Jedoch wird nicht verkannt, dass dieser Grundsatz durch neue städtebauliche und wohnungspolitische Überzeugungen und ökologische Gesichtspunkte relativiert und neu akzentuiert werden kann. Dem können Gemeinden dadurch Rechnung tragen, dass, wie der Satzungsentwurf auch vorsieht eine Reduzierung, in welchem Umfang auch immer durch Mobilitätskonzepte erreicht werden kann und andere verkehrspolitische Ziele (z.B. Stärkung des ÖPNV und des Radverkehrs) mit den Ablösebeträgen zumindest mitfinanziert werden können.

Rechtlich nicht möglich ist den Stellplatzschlüssel nur als Empfehlung auszugestalten, da bei Fehlen einer Satzungsregelung die Richtzahlenliste der Verordnung des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr greift und somit den spezifischen örtlichen Gegebenheiten nicht Rechnung getragen wird.

Die Forderung im öffentlichen Straßenraum flächendeckend kein kostenfreies Parken mehr zu ermöglichen ist von der gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage (Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO) nicht gedeckt, da die Satzung nur Regelungen über Stellplätze außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen treffen kann.

Die Satzung gilt mit Ausnahme der Regelungen für die Ablösung in den Zonen I und II für das gesamte Stadtgebiet, bei Neubauten und Nutzungsänderungen, dies gebietet der Gleichbehandlungsgrundsatz. Grundsätzlich ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Genehmigungserteilung maßgeblich. Sollte die Neuregelung nur in Neubaugebieten gelten wäre eine Neufassung entbehrlich und die Stellplatzfrage müsste durch entsprechende Bebauungsplanfestsetzungen gelöst werden, was grundsätzlich auch möglich wäre.

Die Forderung immer ein Mobilitätskonzept zu fordern bei allen Vorhaben, bei denen eine Tiefgarage errichtet wird, ist von der Ermächtigungsgrundlage nicht gedeckt, da der Bauherr stets die Wahlfreiheit hat, wie er der Stellplatzverpflichtung nachkommt.



#### 4.2 § 3 Ablösung von Stellplätzen und Ablösebetrag

- *Abstufung der Zonen*
- *Begründung*
- *Hintergrundinformationen*

##### Stellungnahme der Verwaltung:

In der Altstadt soll wie bisher die Möglichkeit bestehen 100 % der Stellplätze abzulösen, da in der Altstadt in der Regel keine Stellplätze auf dem Baugrundstück hergestellt werden können und ausreichend öffentliche Stellplätze außerhalb des Straßenraums auf den Stellplatzanlagen und in den Tiefgaragen der IFG vorhanden sind. Im Gegensatz zu der bisherigen Regelung soll auch in der Kernstadt (Zone II) die Möglichkeit der Ablösung gegeben sein, allerdings nur in Höhe von 10 %, da in diesen Gebieten weniger Parkhäuser vorhanden sind und auch der öffentliche Straßenraum, der wegen des Gemeingebrauchs für jedermann offensteht nicht zusätzlich belastet werden soll. In den Gebieten der Zone III können Stellplätze in Natur auf den Baugrundstücken hergestellt werden, zudem sind keine Parkhäuser vorhanden.

Von Gesetzes wegen (Art. 47 Abs. 1 Satz 3 BayBO) ist eine Ablösung auch möglich, wenn bei Änderungen baulicher Anlagen oder ihrer Benutzung sonst die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum erheblich erschwert oder verhindert würde. Dies gilt vornehmlich bei nachträglichem Dachgeschossausbau oder bei Aufstockungen. Hier hat die Schaffung zusätzlichen Wohnraums in bestehenden Gebäuden Vorrang vor der Herstellung von Stellplätzen.

- *Höhe der Ablösebeträge*
- *Ablösebeträge werden auf Mieten umgelegt*

##### Stellungnahme der Verwaltung:

Bei der Ablösung von Stellplätzen kann die Gemeinde nicht auf einen Teil der vorgeschriebenen Stellplätze verzichten, um dadurch Härten für den Bauherren zu vermeiden oder bauliche Verbesserungen oder Sanierungen in Altstadtgebieten zu erleichtern. Daher schlägt die Verwaltung vor, die „Altstadtvergünstigung“ zu streichen.

Eine Umlegung der Ablösebeträge auf Mieten und somit eine Mehrbelastung für Mieter ist vorliegend nicht ersichtlich, da bei Wohnungen in der Altstadt i.d.R. keine Ablöse anfällt. Bei Altstadtgrundstücken sind Stellplätze bei nahezu allen Vorhaben aus der Vergangenheit anzurechnen. Ablöse wird meist bei Nutzungsänderungen im Gaststättenbereich erforderlich.

Der vorgeschlagene neue Ablösebetrag in Höhe von 10.000,00 € pro Stellplatz in Zone I stellt bereits eine 100 % Erhöhung der bisherigen Regelung dar und orientiert sich an vergleichbaren Städten.

- *Ablösebeträge ohne Mobilitätskonzept um 5.000,00 € erhöhen*

##### Stellungnahme der Verwaltung:

Dies wäre von der Ermächtigungsgrundlage nicht gedeckt, zudem besteht eine Wahlfreiheit des Bauherren, wie er der Stellplatzverpflichtung nachkommt.

- *Verwendung der Mittel?*
- *Welche Summen wurden bisher abgelöst?*
- *Mit welchen Summen ist künftig zu rechnen?*
- *Was passiert mit bezahlten Ablösebeträgen, wenn Nutzungsänderung und weniger Stellplätze erforderlich sind?*

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Für die Ablösebeträge besteht eine eigene Haushaltsstelle.

Gemäß Art. 47 Abs. 4 BayBO hat die Gemeinde den Geldbetrag für die Ablösung notwendiger Stellplätze zu verwenden für

1. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen,
2. den Bau und die Einrichtung von innerörtlichen Radverkehrsanlagen, die Schaffung von öffentlichen Fahrradabstellplätzen und gemeindlichen Mietfahrradanlagen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen,
3. sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Die Einnahmen der letzten Jahre stellen sich wie folgt dar:

- 2020 315.000,00 €
- 2021 65.000,00 €
- 2022 5.000,00 €
- 2023 55.000,00 € (Stand 08/2023)

Die geringen Einnahmen resultieren daraus, dass in der Altstadt, und nur dort konnte in der Vergangenheit abgelöst werden, i.d.R. nur Nutzungsänderungen oder Abbruch und Neubau anstehen und in der Vergangenheit auf den Grundstücken bereits Stellplätze abgelöst wurden und diese angerechnet werden. Bei Nutzungsänderungen ist lediglich der Mehrbedarf zu ermitteln. Abgelöste Stellplätze sind grundstücksgebunden, das bedeutet, dass auch bei Abbruch und Neubau die einmal abgelösten Stellplätze angerechnet werden.

Da die Stellplätze auf dem Grundstück verbleiben erfolgt auch keine Rückerstattung bei einem verminderten Bedarf bei Nutzungsänderungen, jedoch erfolgt eine Anrechnung bei späterem Mehrbedarf.

Künftig ist zwar mit Mehreinnahmen zu rechnen, diese dürften sich jedoch in Zone I aus den oben genannten Gründen in Grenzen halten.

#### 4.3 Reduzierung der notwendigen Stellplätze bei Mobilitätskonzept

- *Minderungstatbestand Pflichtanforderung*

Stellungnahme der Verwaltung:

Pflichtanforderungen für einen Minderungstatbestand sind:

- eine gute ÖPNV-Anbindung
  - werktags muss eine Taktung von mind. 20 Minuten während der Hauptverkehrszeit vorliegen
  - und die radiale Entfernung zu einer Haltestelle höchstens 600 m betragen
- eine gute Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs
  - für die Erreichbarkeit eines marktgängigen Lebensmittelmarktes mit Gütern des täglichen Bedarfs darf die radiale Entfernung höchstens 800 m betragen.

Sind diese beiden Anforderungen erfüllt und die Mindestanzahl an Wohneinheiten eingehalten, kann ein Mobilitätskonzept eingereicht werden.

- *Mobilitätskonzept für Wohnanlagen bereits ab 10 bzw. 15 Wohneinheiten (anstatt wie vorgeschlagen ab 20 WE)*

Stellungnahme der Verwaltung:

Das verkehrspolitische Ziel von Mobilitätskonzepten (Beitrag zur Mobilitätswende) greift verkehrlich wirksam erst bei größeren Bauvorhaben.

Bei kleineren Bauvorhaben ist der Aufwand sowohl für den Bauherrn (Antragstellung, jährliche Nachweise) als auch für die Verwaltung (Erstprüfung, jährliche Nachweise, Evaluierung nach fünf Jahren) im Vergleich zum Nutzen hoch. Des Weiteren ist auch zu bedenken, dass insbesondere bei kleinen bauträgerinitiierten Wohnanlagen mit anschließend mehreren Eigentümern, eine tatsächliche Umsetzung samt Prüfung schwierig erscheint.

Beispiel: Bei einer Wohnanlage mit 10 WE mit jeweils bis zu 120 m<sup>2</sup> WF können von den 15 Stellplätzen insgesamt lediglich 2,25 Stellplätze (gerundet 2) eingespart werden.

Neben reinen Wohnanlagen kann das Konzept auch für Gebäude mit Mischnutzung (Wohnen und Büro-, Verwaltungs-, und/oder Praxisräume) angewendet werden. Bei Gebäuden mit Mischnutzung ist ein Mobilitätskonzept unabhängig von der Anzahl der Wohneinheiten möglich.

- *maximale Reduzierung der Stellplatzverpflichtung um 15 % bei Mobilitätskonzept zu gering, Erhöhung auf 33 %*
- *maximale Reduzierung von 15 % soll nicht überschritten werden*
- *weitere Probleme im öffentlichen Straßenraum durch Reduzierung*

Stellungnahme der Verwaltung:

Durch die Förderung alternativer Fortbewegungsmittel und gleichzeitiger Reduzierung der Anzahl der Kraftfahrzeuge leistet die Richtlinie einen Beitrag zur Mobilitätswende.

Ziel der Richtlinie ist die Reduzierung der Anzahl der Kraftfahrzeuge, nicht die Verdrängung auf den öffentlichen Parkraum. Die Wirkungskontrolle wird zeigen, ob dieses Ziel erreicht wird.

Die Richtlinie zu Mobilitätskonzepten soll mit vergleichsweise niedriger maximaler Reduzierung (max. 15%) starten. Eine Evaluierung nach fünf Jahren wird zeigen, inwiefern das Ziel der Reduzierung der Zahl der Kraftfahrzeuge erreicht wird und in welchem Maß sich das Parken auf den öffentlichen Parkraum verlagert.

Die Regelungen sollen nicht direkt in der Stellplatzsatzung eingeführt werden, sondern in einer Richtlinie zum Mobilitätskonzept. Ein derartiges Vorgehen bietet den Vorteil, dass Vorgaben ohne Satzungsänderung angepasst werden können, um beispielsweise auf Änderungen im Mobilitätsverhalten der Bürger und veränderte Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum (z.B. öffentliches Car-Sharing und Mobilitätshubs) unkompliziert reagieren zu können.

Letztlich obliegt die Entscheidung über die maximal zulässige Reduzierung dem Stadtrat.

- *Kontrolle und Nachweis*
- *jährlicher Nachweis erforderlich?*
- *potentieller Entfall Evaluierungsfrist*

Stellungnahme der Verwaltung:

Ziel des Mobilitätskonzeptes ist die Reduzierung der Anzahl der Kraftfahrzeuge. Durch den jährlichen Nachweis sowie die Evaluierung nach fünf Jahren kann geprüft werden, ob dieses Ziel erreicht wird, oder Anpassungen im Mobilitätskonzept erforderlich sind.

Durch den jährlichen Nachweis soll vorrangig vermieden werden, dass Maßnahmen nur temporär umgesetzt werden. Falls der Nachweis nicht erbracht werden kann sind:

- andere Maßnahmen umzusetzen,
- Stellplätze herzustellen oder
- Bankbürgschaften in Anspruch zu nehmen.

Die Evaluierung nach fünf Jahren gibt dem Bauherrn bzw. den Rechtsnachfolgern die Möglichkeit ein neues Mobilitätskonzept (Anschlussvertrag) zu erstellen, auch unter Beachtung des geänderten allgemeinen Mobilitätsverhaltens (neue Rahmenbedingungen).

- *Maßnahmen zur Verringerung der Stellplatzzahl im Mobilitätskonzept*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Richtlinie zu Mobilitätskonzepten soll unter anderem mögliche Maßnahmen zur Verringerung der Stellplatzzahl festlegen. Diese sind fünf verschiedenen Kategorien zuzuordnen:

- o ÖPNV-Vergünstigungen (max. 2 %), z.B. Job Ticket, Semester Ticket, Gemeinschaftsticket, vergünstigte Tickets
- o Radverkehrsförderung (max. 8 %), z.B. Verleih von Spezialrädern und Anhängern, Reparaturangebote, Radsharing, hochwertige Radstellplätze
- o Förderung Car-Sharing (max. 5 %), derzeit nur private Modelle möglich (Vorhalten einer Car-Sharing-Station oder Angebot einer Plattform für Car-Pooling)

- Parkraumregelungen (max. 2 %), z.B. Gemeinschaftseigentum, Vermietung nur für kurze Dauer
- Sonstiges (max. 2 %), z.B. Mobilitätsstationen, Ladestruktur, Mobilitätsinformationen.

Die Prozentsätze jeder Kategorie beziehen sich auf die Reduzierung der erforderlichen Stellplatzzahl.

Beispiel: bei erforderlichen 50 Stellplätzen können nur durch Maßnahmen in der Kategorie Radverkehrsförderung (max. 8 %) bis zu 4 Stellplätze eingespart werden.

Dennoch ist in Summe nur eine gesamte maximale Reduzierung von 15% zulässig.

#### 4.4 § 2 Abs. 3 und 4 Anzahl notwendige Stellplätze

- *Wer legt fest wann Missverhältnis zum tatsächlich erwarteten Bedarf besteht?*
- *Möglichkeit für Parkplatzsharing bei gemischter Nutzung*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anzahl der Stellplätze ist an besondere Situationen des Einzelfalles anzupassen. Insbesondere bei gewerblichen Nutzungen ist mit dem Bauantrag eine Betriebsbeschreibung einzureichen. Ergibt sich bei großen Flächen z.B. eine geringe Anzahl an Arbeitnehmern und wenig oder kein Publikumsverkehr kann im Einzelfall die Anzahl vermindert werden.

In der Beurteilung des Einzelfalles ist zunächst nach Quell- und Zielverkehr zu differenzieren. Bei Quellverkehr (Anwohnerfahrzeuge, Dienstwagen, Firmenfahrzeuge) wird eine Anrechnung in der Regel nicht möglich sein.

Auch bei Doppelnutzungen wie z.B. ein Hotel mit Gaststätte ist eine Reduzierung möglich, hier erfolgt i.d.R. eine Mischkalkulation, Hotelgäste verkehren auch in der Gaststätte. Ebenso bei Nutzungen mit unterschiedlichen Öffnungszeiten, z.B. Büronutzung mit Fitnessstudio mit Öffnungszeiten rund um die Uhr.

§ 2 Abs. 4 der Satzung sieht eine gegenseitige Anrechnung bei zeitlich getrennter Nutzung vor. Grundsätzlich ist auch eine Teilanrechnung bei gemischter Nutzung Wohnen/Gewerbe denkbar. Dies ist letztlich jedoch eine Frage des Einzelfalles, zumal nicht davon ausgegangen werden kann, dass bei Wohnnutzung sämtliche Stellplätze zu den üblichen Arbeitszeiten nicht genutzt werden.

#### 4.5 Richtzahlenliste

- *Kosten für Eintragung von Grunddienstbarkeiten*

Stellungnahme der Verwaltung:

Für die Eintragung der Dienstbarkeiten bei Wohnungen für Studierende, Altenwohnungen etc. entstehen Kosten für Notar und Grundbuchamt. Diese sind vom Bauherren zu tragen, da die Dienstbarkeit i.d.R. vor Ausreichung der Baugenehmigung erforderlich ist.

- *Änderungen Stellplatzschlüssel bei Hotels, Diskotheken und Verwaltungsgebäuden wird teilweise abgelehnt*

Stellungnahme der Verwaltung:

Von Seiten der Verwaltung wird eine Angleichung des Stellplatzschlüssels bei Hotels an die bayerische Regelung in der GaStellV (1 Stpl. / 6 Betten) in maßvoller Form (GaStS bisher 1 Stpl. / 3 Betten; Neu 1 Stpl. / 4 Betten) als sinnvoll erachtet.

Auch bei Verwaltungsgebäuden ist aufgrund der allgemeinen Entwicklung in der Arbeitswelt durch neue Arbeitsformen, Ausweitung von Homeofficeregelungen, Desksharing sowie neuen Bürokonzepten eine Angleichung des Stellplatzschlüssels an die GaStellV (1 Stpl. / 40 m<sup>2</sup>; GaStS bisher 1 Stpl. / 30 m<sup>2</sup>) sinnvoll. Eine Änderung bei Räumen mit erheblichem Besucherverkehr (1 Stpl. / 20 m<sup>2</sup>, mindestens 3 Stpl.) ist nicht vorgesehen.

Eine Unterscheidung bei Diskotheken wurde seitens der Verwaltung als sinnvoll erachtet, da in Zone I (Altstadt) regelmäßig keine Stellplätze vorgehalten werden können. Im Weiteren verfügen die Lokalitäten in der Altstadt über teils deutlich kleinere Nutzflächen (keine Großraumdiskotheken) als in den anderen Zonen.

- *Änderung des Stellplatzschlüssels bei Wohnungen bis 40 m<sup>2</sup>, Absenkung von 1,2 auf 1,0*

Stellungnahme der Verwaltung:

Die bisherige Regelung geht davon aus, dass Wohnungen bis 40 m<sup>2</sup> in der Regel in größeren Wohnanlagen vorhanden sind und somit bei jeweils 5 Wohnungen ein zusätzlicher Stellplatz z.B. für Besucher geschaffen wird. Dies ist jedoch nicht zwingend und letztlich vom Stadtrat als Ortsgesetzgeber zu entscheiden.

- *Erhöhung wg. Nutzfläche statt Nettonutzfläche*
- *Bahnhöfe Ermittlung Anzahl Pendler*

Stellungnahme der Verwaltung:

Der neue Begriff „Nutzungsfläche“ (Abkürzung „NUF“) entspricht der aktuellen seit Anfang 2016 gültigen DIN 277-1 „Grundflächen und Rauminhalte von Gebäuden im Hochbau“. Frühere Begriffe wie Nettonutzfläche, Haupt- und Nebennutzfläche sowie Nutzfläche, für die keine Definition mehr verfügbar ist, werden hierdurch ersetzt. Eine Mehrung der Stellplatzpflicht entsteht hieraus nicht.

Parkplätze an Bahnhöfen unterfallen nach Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 BayBO nicht der Stellplatzpflicht des Art. 47 BayBO, soweit sie dem Bahnhof als Anlage des öffentlichen Verkehrs zugeordnet sind. Eine Regelung hierzu in der Satzung ist daher nicht möglich und ist zu streichen.

#### 4.6 § 6 Abs. 6 Schaffung Voraussetzungen für Elektroladestation

- *Wie haben bauliche Voraussetzungen für Elektroladestationen auszusehen?*

Stellungnahme der Verwaltung:

Unter bauliche Voraussetzungen wird als Minimum ein Leerrohr zwischen Stromanschlussraum und Stellplatz für eine nachträgliche Installation verstanden.

Aufgrund der Vielzahl an verschiedenen technischen sowie auf dem Markt verfügbaren

Lademöglichkeiten (Ladesäule, Wallbox, Haussteckdose, etc.) sowie unterschiedlichsten Fallkonstellationen schlägt die Verwaltung vor auf die Forderung eines fixen Standards zu verzichten.

Anlagen:

Synopse Altfassung – Neufassung

Synopse Richtzahlenliste

Zonenkarte