

Amt für Mobilität und Infrastruktur
1796/VIII

Gremium: Mobilitätsausschuss
Sitzung am: 10.11.2022

öffentlich

Stellplatzsatzung

Sachverhalt:

Ausgangslage:

Mit der novellierten Bauordnung NRW (BauO NRW), welche am 1.1.2019 in Kraft getreten ist, wird es den Kommunen ermöglicht, die Regelung für die Herstellung von Stellplätzen für Kfz und Fahrrädern bei baulichen Vorhaben in eigener Zuständigkeit und Verantwortung zu gestalten. Dadurch erhalten die Kommunen mehr Flexibilität und die Möglichkeit einer sinnvollen maßgeschneiderten Lösung vor Ort.

Die Kreisstadt Siegburg will diese Möglichkeit nutzen und hat eine eigene Stellplatzsatzung als Entwurf erarbeitet, die sich an die städtischen Gegebenheiten in Siegburg anpasst.

Ziele:

Die Satzung soll neben der Berechnung und Ermittlung des Stellplatznachweises für Bauvorhaben die Möglichkeiten zur Reduzierung von Stellplätzen bieten und spielt eine wichtige Rolle für die Mobilitätswende, indem die Satzung Anreize für die Erstellung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten schafft und somit auch als Ziel die Förderung des Umweltverbundes hat. Im Zusammenspiel mit der Förderung alternativer Verkehrsmittel und der derzeit in Bearbeitung befindlichen Mobilitätsplans (SUMP) ist das städtische Ziel, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs im städtischen Gesamtverkehrsaufkommen zu reduzieren. Weiter werden durch die Stellplatzablösemittel Maßnahmen finanziert, die auf eine Stärkung des Umweltverbundes im gesamten Stadtgebiet abzielen. Somit werden mit dieser Satzung in Zukunft sowohl auf privater als auch auf öffentlicher Seite Maßnahmen entwickelt, den Umweltverbund zu fördern.

Auf diese Weise werden Anreize geschaffen, um den flächendeckenden Ausbau von Mobilstationen, Sharing-Angeboten, Fahrradabstellanlagen und einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge voranzutreiben – auch auf privater Seite. Es ist Ziel, die Herstellung von Stellplätzen auf das realistisch Notwendige zu berechnen, um die knappen Flächen effizient zu nutzen und gleichzeitig keinen zusätzlichen Parkdruck auf das öffentliche Straßenland zu verlagern. Letztendlich kann durch die vorliegende Stellplatzsatzung ein bedeutender Beitrag zur Mobilitätswende und dem Klimaschutz geleistet werden.

Erläuterungen zur Satzung:

Grundsätzlich wird die bisher genutzte Vorgehensweise zur Berechnung von notwendigen Stellplätzen beibehalten. Das bedeutet, dass die geplante Nutzung des Bauvorhabens und der Fläche mithilfe einer zugehörigen Richtzahlentabelle der erste Schritt in der Berechnungsform ist.

In der Richtzahlliste sind bauliche Nutzungen differenziert mit den entsprechenden Kennziffern für die Ermittlung der Stellplätze für Kfz und Fahrradabstellplätze aufgeführt. Wichtigster Unterschied ist der Wegfall einer „Bandbreite“ und Konkretisierung der Kennziffern, um die Entscheidungen im Bauantragsverfahren zu vereinheitlichen und zu vereinfachen. Die Richtzahlliste ist noch im Detail auszuarbeiten.

Im nächsten Schritt ist die Lage des Bauvorhabens maßgebend für die Berechnung der notwendigen Stellplätze. Bei der Lage sind die räumliche Lage und die Erschließungsqualität durch den ÖPNV maßgebend.

Für die räumliche Zuordnung der Lage eines Grundstücks wurde das Siegburger Stadtgebiet in 3 Zonen (Zone I, Zone II und Zone III) unterteilt. Die Zonen wurden wie bereits erwähnt hinsichtlich der gegebenen Nutzungen im Umfeld sowie die Erschließungsqualität durch den ÖPNV definiert. Die Zonen orientieren sich überwiegend auch an die bereits heute teilweise geltenden Zonen aus der geltenden Ablösesatzung.

Zone I richtet sich sehr an den Kernstadtbereich und hat neben einer hohen ÖPNV-Erschließungsqualität auch sehr viele weitere räumliche Vorteile, die für den Verzicht/Nutzung eines privaten PKW maßgeblichen Einfluss haben.

Zone II bildet einen „Speckgürtel“ um die Zone I herum, ergänzend durch die umliegenden Stadtteile in Kaldauen und Stallberg, die im eigenen Zentrum jeweils gute Busverbindungen und weitere wertvolle Nutzungen nachweisen und den Bahnhof mit dem ÖPNV relativ gut erreichen können.

Zone III bildet das restliche Stadtgebiet.

Für jede Zone gibt es einen entsprechenden Reduktionsfaktor. Dieser wird auf die Kennwerte aus der Richtzahlliste angewendet.

In einem nächsten und dritten Schritt hat die Bauherrin bzw. der Bauherr selbst Einfluss darauf, eine weitere Reduzierung zu erwirken. Hier sind 2 Wege mithilfe der neuen Satzung anwendbar.

1. Erarbeitung eines Mobilitätskonzept für ein Bauvorhaben
Diese Möglichkeit gilt nur für Bauvorhaben ab 10 Stellplätzen (nach Schritt 2).

Im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes, für deren Umsetzung und Überwachung die Bauherrin/der Bauherr selbst verantwortlich und verpflichtet ist, können Maßnahmen zur Förderung alternativer Verkehrsmittel angeboten werden. Angebote im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes sind von Fachplanern auszuarbeiten und der Verwaltung für eine Einzelfallbewertung vorzulegen. Als Maßnahmen im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes können beispielsweise folgende Bausteine genannt werden:

- Carsharing-Angebot
- Jobticket
- Bikesharing und hochwertige Fahrradabstellanlagen
- Förderung E-Mobilität
- etc.

Für jede einzelne Maßnahme bzw. für Maßnahmenketten werden zusätzliche %-Punkte gewährt. Grundsätzlich ist eine Gesamtreduktion von mehr als 40 % nicht zulässig. Sollten trotz dieser Deckelung weitere Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes angeboten werden, so kann der Stellplatzablösebeitrag für die über die 40% hinaus gehenden Stellplätze reduziert werden.

2. Berechnung eines Einzelfallnachweises über ein Verkehrsgutachten
Diese Möglichkeit gilt nur für Bauvorhaben ab 20 Stellplätzen (nach Schritt 2)

Sollte die ermittelten notwendigen Kfz-Stellplätze in einem offensichtlichen Missverständnis zur geplanten Nutzung stehen, so besteht mithilfe der neuen Satzung die Möglichkeit, den Stellplatznachweis auf Basis eines Einzelfallnachweises mithilfe eines Verkehrsgutachten auf Basis der konkreten Verkehrserzeugung und Tagesgangverteilung (Zu- und Abgangsverkehr) zu ermitteln.

Stellplatzreduzierungen und Ablösemöglichkeiten gelten nicht für Ein- und Zweifamilienhäuser.

Ablöse:

Weiter regelt die Satzung die Erhebung von Ablösebeiträgen. Die Ablöse von Stellplätzen ist ein bewährtes Mittel, wenn es nicht möglich ist, die Herstellung von notwendigen Stellplätzen unter wirtschaftlichen Bedingungen zu realisieren, bzw. greift dann, wenn die Stellplatzreduktion aufgrund vorliegender Tatbestände theoretisch mehr als 50 % betragen würden.

Auch die Ablösebeiträge sind abhängig von den Zonen. Um die Systematik beizubehalten, gelten die Zonen sowohl für die Reduzierungen als auch für die Ablöse. Die Ablösebeträge können und sollen nur für Mobilitätsmaßnahmen verwendet werden. Im weiteren Verfahren werden die Ablösebeträge noch festgelegt. Einfluss hierauf werden Bodenrichtwerte, Baukosten für Stellplätze etc. haben.

Weiteres Vorgehen:

Für den Beschluss der Satzung ist der Rat der Kreisstadt Siegburg zuständig. Vorher soll die finale Fassung in einer Arbeitsgruppe „Stellplatzsatzung“ den Fraktionen bis Ende 2022 vorgestellt werden. Bis dahin wird die Verwaltung Eingaben der Politik zu dem hier dargestellten Satzungsentwurf aufnehmen, bewerten und ggfs. einpflegen. Die noch offenen Punkte wie z.B. Ablösebeträge sowie die Richtzahlliste sollen finalisiert werden.

Ziel ist es, 2023 durch den Rat der Stadt Siegburg eine endabgestimmte Satzung beschließen zu lassen, damit die neue Satzung ungefähr in der zweiten Jahreshälfte rechtskräftig wird.

Dem Mobilitätsausschuss zur Kenntnis.

Siegburg, 20.10.2022

Anlagen:

Anlage 1: Stellplatzsatzung (Entwurf)

Anlage 1a: Beispielrichtzahlliste NRW

Anlage 2: Zonenplan

Anlage 3: ÖPNV-Erschließung