



Sitzungsvorlage
Nr. 2023/137

Preetz, 15.11.2023

öffentlich	X
nicht öffentlich	

Beratungsfolge	TOP	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung	8	30.08.2023
Ausschuss für Stadtentwicklung	6.4	04.10.2023
Stadtvertretung	12	07.11.2023
Ausschuss für Stadtentwicklung		29.11.2023
Stadtvertretung		12.12.2023

Fachbereich:	Bauen und Umwelt	Bürgermeister:
Sachgebiet:		Fachbereichsleiter/in:
Bearbeiter/in:	Herr Steingräber	Sachbearbeiter/in:
Endgültiger Beschluss:	Stadtvertretung	

TOP Erlass einer Stellplatzsatzung

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung empfiehlt der Stadtvertretung, die Satzung über die Zahl und Beschaffenheit von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradstellplätzen (Stellplatzsatzung-**Anlage 1**) in der vorliegenden Fassung mit ihren Anlagen zu beschließen und die Begründung (**Anlage 2**) zu billigen.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeit des Ausschusses für Bauplanung ergibt sich aus § 6 Absatz 1 IV. Die Entscheidungszuständigkeit der Stadtvertretung ist nach § 28 Satz 1 Nummer 2 der Gemeindeordnung des Landes Schleswig-Holstein gegeben.

Sachverhalt:

Die Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) wurde mit Wirkung zum 01. September 2022 geändert¹. Den Änderungen Rechnung tragend, erscheint der Erlass einer Stellplatzsatzung für die Stadt Preetz geboten, zumal sich Veränderungen im Genehmigungsverfahren der Bauaufsichtsbehörde ergeben, weil bestimmte Prüfungen abhängig vom Verfahren nicht mehr durchzuführen sind. Nach der LBO in der aktuellen Fassung werden bestimmte Entscheidungen aus dem Fachrecht nicht mehr zusammen mit der Baugenehmigung erteilt, sondern sind separat vom Bauherren/ von der Bauherrin einzuholen. Dazu zählt z.B. die Genehmigung nach Denkmalschutzrecht. Auch bei der Forderung nach Stellplätzen hat sich eine Änderung ergeben. Entgegen der bisherigen Fassung der LBO wäre es der Verwaltung nicht mehr möglich, in Fällen in denen die Herstellung von Stellplätzen auf dem Baugrundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist, die Zahlung eines Geldbetrages zur Ablöse der Stellplatzherstellungspflicht zu verlangen (vgl. § 50 Absatz 6 LBO a.F.). § 49 Absatz 3 der LBO in der aktuellen Fassung erlaubt dies nur für den Fall, dass eine Stellplatzsatzung diesbezüglich Regelungen vorsieht. Auch sieht die LBO in der Neufassung Regelbeispiele für den Stellplatzschlüssel im Mehrgeschosswohnungsbau von 0,7 Stellplätzen je Wohneinheit bzw. 0,3 bei einer günstigen Anbindung an den ÖPNV vor und unterstreicht damit angesichts des allgemein anerkannten Bedarfs an Wohnraum den Willen des Gesetzgebers, dass Erfordernis der Schaffung von Stellplätzen auf dem Baugrundstück angesichts des Flächenverbrauchs oder im Falle von Tiefgaragen wegen der hohen Kosten weniger gegenüber dem Bedürfnis nach bezahlbarem Wohnraum zu gewichten.

Nicht nur aus den dargestellten rechtlichen Erwägungen erscheint der Erlass einer Stellplatzsatzung angezeigt. Die Notwendigkeit ergibt sich aus Gründen einer nachhaltigen Stadtentwicklung, wobei eine Stellplatzsatzung ein wichtiges stadt- und verkehrsplanerisches Instrument und insbesondere einen weiteren Beitrag zur Herstellung von kostengünstigem Wohnraum darstellen kann. Die Belange der unterschiedlichen Verkehrsarten und deren künftige Entwicklung sind vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele bereits in dem Mobilitätskonzept der Stadt Preetz und Umland vom 27.06.2022 sowie dem Stadtentwicklungskonzept vom 28.03.2023 thematisiert worden. Danach erfordert das Erreichen der Klimaschutzziele und das Einleiten der Mobilitätswende auch in Preetz eine deutliche Lösung vom Bestand und eine klare Schwerpunktsetzung zugunsten des Umweltverbundes (vgl. S. 25 des Mobilitätskonzepts²). Die Schaffung von reduzierten Stellplatzschlüsseln bei der Entwicklung innerstädtischer Wohnquartiere dient damit auch der Schaffung von Aufenthaltsqualität (vgl. S. 116 des Stadtentwicklungskonzepts³). Der Ausschuss für Bauplanung hat überdies bereits in seiner Sitzung am 30.03.2022 Leitlinien zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung in der Bauleitplanung beschlossen, die sich auch mit Stellplatzanforderungen befassen und sich für eine Festlegung von Stellplätzen ggf. gar einer Begrenzung der Kfz-Stellplätze und der Definition einer Mindestzahl von Fahrradabstellplätzen ausspricht (**Anlage 3**). Dem soll durch die Stellplatzsatzung für das gesamte Stadtgebiet Rechnung getragen werden. Die Verwaltung gibt im Hinblick auf das aktuelle Verkehrsaufkommen zu Bedenken, dass nicht zu großzügig auf PKW-Stellplätze verzichtet werden kann, da anderenfalls zu befürchten steht, dass Anwohner von Grundstücken ohne eigene Stellplätze, den öffentlichen Verkehrsraum nutzen und so Konflikte um die begrenzte öffentliche Fläche und den Verkehrsraum entstehen könnten. Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung bei Erarbeitung des Entwurfs sich an vorhandenen Stellplatzsatzungen, dem bis 2013 gültigen Stellplatzerlass des Landes Schleswig-Holstein sowie dem Stellplatzleitfaden

¹ GVOBl. Schl.-H. S., 2021, 1422

² www.preetz.de/Verwaltung-Politik/Mobilitätskonzept

³ www.preetz.de/Verwaltung-Politik/Stadtentwicklungskonzept

für Schleswig-Holstein der Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e.V.⁴ herangezogen und entsprechende Instrumente, wie die Stellplatzreduzierung für den Innenstadtbereich bzw. durch Vorlage eines Mobilitätskonzeptes aufgenommen. Wegen der Einzelheiten wird auf den Entwurf der Stellplatzsatzung sowie die Begründung Bezug genommen.

Kernstücke des Entwurfs sind danach

- die angepasste Richtzahlentabelle, welche eine Differenzierung nach Wohnungsgrößen bei Mehrfamilienhäusern beinhaltet, um insbesondere die Schaffung von Wohnraum für kleine Wohnungen und kleinere Haushalte, die als Wohnungen der sozialen Wohnraumförderung besonders geeignet sind, zu unterstützen,
- die Sonderzone Innenstadt, die eine pauschale Reduktion vorsieht,
- die Möglichkeit durch ein verbindliches Mobilitätskonzept eine Reduktion zu erreichen,
- eine Regelung zur Ablösung von Stellplätzen, insbesondere für atypische Sachverhalte sowie
- Mindestanforderungen für die Beschaffenheit von Kfz-Stellplätzen und Radabstellanlagen.

Die Wirkung der Reduktionsmöglichkeiten wird anhand von Beispielen für die Sonderzone Innenstadt verdeutlicht:

a) Beispiel Mehrgeschosswohnungsbau unter Außerachtlassung der Wohnungsgrößen in der Innenstadt

Alte Rechtslage – Stellplatzerlass analog: 150 Wohneinheiten (WE) x 0,7 = 105 notwendige Stellplätze

Neue Rechtslage nach Entwurf der Stellplatzsatzung:

150 WE x 0,7 = 105 notwendige Stellplätze
./.Innenstadtfaktor 20 % = 15 zu erlassene Stellplätze
90 notwendige Stellplätze

b) Beispiel unter Berücksichtigung unterschiedlicher Wohnungsgrößen:

150 WE Innenstadtbereich Mehrgeschosswohnungsbau (75 Wohnungen bis 65 m², 50 größer 65 m², 25 größer 100)

Alte Rechtslage – Stellplatzerlass analog: 150 WE x 0,7 = 105 notwendige Stellplätze

Neue Rechtslage nach Entwurf der Stellplatzsatzung:

75 WE bis 65 m² * 0,5 = 37,5 notwendige Stellplätze
50 WE größer 65 m² * 0,7 = 35 notwendige Stellplätze
25 WE größer 100 m² * 1 = 25 notwendige Stellplätze
150 WE = 97,5 notwendige Stellplätze
./. Innenstadtfaktor 20 % = 19,5 zu erlassene Stellplätze
78 notwendige Stellplätze = Stellplatzschlüssel von **0,52**

Sollte der Vorhabenträger von einer weiteren Reduktionsmöglichkeit durch ein Mobilitätskonzept Gebrauch machen und damit die Aussetzung der Herstellungspflicht erreichen wollen, könnten von den 78 notwendigen Stellplätzen bis zu 70 %, also bis zu 55 durch geeignete Mobilitätsmaßnahmen entfallen, so dass für ein solches Vorhaben mit 150 Wohneinheiten noch 23 Stellplätze real herzustellen oder abzulösen wären und sich letztlich

⁴ <https://arge-ev.de/arge-ev/publikationen/schriftenreihe>

ein Stellplatzschlüssel von rd. 0,15 ergäbe. In diesem Fall könnte nach der allgemeinen Definition ein solches Quartier bereits als autoreduziertes bzw. autofreies Wohnen qualifiziert werden.

Es bleibt abzuwarten, inwieweit von der Möglichkeit der Vorlage eines Mobilitätskonzeptes Gebrauch gemacht werden wird, da dieses für den Vorhabenträger (aber auch für die Verwaltung) einen erheblichen Mehraufwand bedeutet und ein Ergebnis erst mit Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages vorliegt. Auch aufgrund der erforderlichen Dauerhaftigkeit von Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes entsteht ein Mehraufwand auf Seiten des Vorhabenträgers (Vorhalten des ÖPNV-Ticketings, Carsharings, etc.) aber auch auf Seiten der Verwaltung durch entsprechenden Überwachungsaufwand zur Kontrolle der vertraglich vereinbarten Maßnahmen.

Der Erlass einer Stellplatzsatzung ist, wie dargestellt auch geboten, um das Instrument der Ablöse weiter nutzen zu können, um Bauvorhaben weiter zu ermöglichen, die anderenfalls wegen möglicher Schwierigkeiten bei der Herstellung von Stellplätzen scheitern könnten. Es wurde in der Vergangenheit regelmäßig eingesetzt (2021: 1 Fall – Ablösebetrag 3.900,00 €, 2022: 9 Fälle – insgesamt 35.100,00 € an Ablösebeträgen), um insbesondere Umnutzungen oder Schaffung von Wohnraum in Bestandsgebäuden (Dachausbau) zu ermöglichen.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die anliegende Begründung zu dem Satzungsentwurf verwiesen. Aus den dargestellten Erwägungen empfiehlt die Verwaltung den Erlass der Stellplatzsatzung in der vorliegenden Fassung.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung hat sich in seiner Sitzung vom 30.08.2023 erstmals mit dem Erlass einer Stellplatzsatzung befasst, eine Beschlussfassung allerdings wegen weiteren Beratungsbedarfs innerhalb der Fraktionen zurückgestellt. Die Verwaltung bat darum, auftretende Fragen im Zusammenhang mit dem Erlass einer Stellplatzsatzung an die Verwaltung zu richten. Entsprechender Erläuterungsbedarf wurde allerdings nicht bei der Verwaltung angemeldet. Die Beschlussvorlage wurde mithin unverändert im Ausschuss für Stadtentwicklung am 04.10.2023 behandelt. Dabei zeigte sich überwiegend eine grundsätzliche Zustimmung des Ausschusses für den Erlass einer Stellplatzsatzung.

Die Verwaltung hat die Anregung aus dem Ausschuss aufgenommen, die unter Punkt 3. der Richtzahlentabelle (Anlage 1 zur Satzung) aufgeführte Höhe für Fahrradabstellanlagen zu überprüfen, da die Mindestanforderung von einem Fahrradabstellplatz bei 200 m² Verkaufsnutzfläche für großflächige Einzelhandelsbetriebe bzw. Verbrauchermärkte als für zu gering erachtet wurde. Nach entsprechender Überprüfung ist festzustellen, dass dieser Ansatz aus der Übernahme der bisherigen Regelungen des ehemals gültigen Stellplatzerlasses bzw. den Empfehlungen des Stellplatzleitfaden für Schleswig-Holstein der Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen herrührt, aber bei genauerer Betrachtung in der Tat nicht geeignet scheint, als Mindestanforderung ausreichend zu sein. Die Verwaltung hat daher eine vergleichende Betrachtung von Stellplatzsatzungen anderer Kommunen vorgenommen, die vereinzelt eine höhere Zahl von Stellplätzen vorsehen (Satzungen der Städte Flensburg, Schleswig, etc.). Infolge dieser Überprüfung schlägt die Verwaltung eine Anpassung bezüglich den Anforderungen für großflächigen Einzelhandel bzw. Verbrauchermärkte unter Ziffer 3.3. auf 1 Fahrradabstellplatz je 80 m² Verkaufsnutzfläche vor. Es ist dabei erneut darauf hinzuweisen, dass es sich um eine Mindestanforderung handelt und es der Bauherrenschaft freisteht, einen Mehrbedarf durch die Schaffung weiterer Fahrradabstellplätze abzubilden.

Trotz grundsätzlicher Zustimmung zur Notwendigkeit des Erlasses einer Stellplatzsatzung formulierten einzelne Ausschussmitglieder Vorbehalte gegen die Reduktion in Höhe von 20 % für den Bereich einer Sonderzone Innenstadt gemäß § 4 des Entwurfs, ohne

Änderungsanträge zu stellen. Statt einer Empfehlung an die Stadtvertretung zum Erlass einer Stellplatzsatzung in der Entwurfsfassung auszusprechen, hat der Ausschuss für Stadtentwicklung nach Hinweis des Ausschussvorsitzenden, dass bei einem gefassten positiven Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung auch zur Sitzung der Stadtvertretung noch Änderungsanträge gestellt werden könnten, einstimmig beschlossen, dass der Ausschuss für Stadtentwicklung der Stadtvertretung, die Satzung über die Zahl und Beschaffenheit von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung-Anlage 1) in der vorliegenden Fassung mit ihren Anlagen zur Beschlussfassung und die Begründung (Anlage 2) zur Billigung vorlegt.

Aufgrund der erhobenen Bedenken im Hinblick auf die Sonderzone Innenstadt und damit des Fehlens einer eindeutigen Beschlussempfehlung an die Stadtvertretung, legt die Verwaltung als Anlagen 1a und 2a Variantenentwürfe für eine Stellplatzsatzung und Begründung vor, die keine Sonderzone Innenstadt und damit keine Reduktion um 20 % der geforderten Mindestanzahl an Kraftfahrzeugstellplätzen vorsieht, um eine widerspruchsfreie Entscheidung der Stadtvertretung zu ermöglichen.

Die Verwaltung teilt die gegen die Festlegung einer Sonderzone erhobenen Bedenken nicht, da die Bedarfe in dem festgelegten Gebiet eine unterschiedliche Behandlung rechtfertigen. Es wird auf die Begründung zu § 4 der Stellplatzsatzung (Anlage 2) verwiesen. Als Ausgangspunkt für die „Sonderzone Innenstadt“ wurde ein Radius um den Bahnhof als zentralen Punkt für eine optimale Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr festgelegt und vorhandene Festsetzungen in Bebauungsplänen sowie die im Übrigen gegebene integrative Lage berücksichtigt. Die gute Anbindung an den ÖPNV lässt davon ausgehen, dass Anwohner aufgrund der guten fußläufigen Erreichbarkeit von Geschäften und Dienstleistungsangeboten in der Innenstadt für solche Wege vielfach kein Kraftfahrzeug nutzen werden und auch den Öffentlichen Personennahverkehr eher nutzen, wenn kein Kraftfahrzeug auf einem zu Verfügung stehenden Stellplatz an der eigenen Wohnung auf Nutzung wartet. Die Einrichtung einer Sonderzone Innenstadt berücksichtigt damit die Besonderheiten dieser Zone, auch wenn einzuräumen ist, dass die Einrichtung der Sonderzone Innenstadt voraussichtlich nicht zu zeitnahen, deutlich spürbaren Effekten führen wird, da in dem Gebiet aufgrund der vorhandenen, genehmigten Bebauung nebst notwendigen Stellplätzen deren Bestandskraft selbstverständlich nicht in Frage zu stellen ist, so dass nur wenige, weil künftige Projekte unter das Regime der Stellplatzsatzung fallen werden. Es gilt aber auch zu bedenken, dass für den Fall von Aufstockungen und Umnutzungen von (Dach-) Räumen auch im Bestand die Möglichkeiten für die kostengünstige Schaffung von Wohnraum in der Innenstadt durch ein geringeres Stellplatzerfordernis und die Möglichkeit zur Ablöse befördert wird, was angesichts der aktuellen Marktlage in Bezug auf die Wohnungsnachfrage und der Baukonjunktur nicht außerachtzulassen ist. Überdies verschafft die differenzierte Betrachtung der Sonderzone Innenstadt vor dem Hintergrund der angestrebten Mobilitätswende den von der Stadtvertretung beschlossenen Grundsätzen im Hinblick auf das Klimaschutzziel Klimaneutralität 2030 und den von dem Ausschuss für Bauplanung festgelegten Leitlinien zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung in der Bauleitplanung Geltung.

Die Stadtvertretung hat in der Sitzung am 07.11.2023 nicht über den Erlass einer Stellplatzsatzung und die Einrichtung einer Sonderzone zur Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse in der Innenstadt gemäß dem bisherigen (vgl. den zuvor kursiv dargestellten) Beratungsstand sowie über einen kurzfristig vorgelegten Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beraten, so dass eine erneute Befassung des Ausschusses für Stadtentwicklung erfolgen kann. Hinsichtlich etwaiger Änderungsanträge weist die Verwaltung erneut darauf hin, dass durch die Stellplatzsatzung nur Regelungen als örtliche Bauvorschrift hinsichtlich der Zahl, Größe und Beschaffenheit erlassen werden können, die unter Berücksichtigung der

Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs und der Erschließung durch Einrichtungen des ÖPNV für bauliche Anlagen erforderlich sind (vgl. § 86 Absatz 1 Ziffer 5 LBO), weshalb lediglich Mindestanforderungen durch die Satzung zu definieren sind, die von der Ermächtigungsgrundlage gedeckt sind und einer Verhältnismäßigkeitsprüfung standhalten. Daher enthält der Entwurf der Verwaltung beispielweise keine Verpflichtungen zur Schaffung von Ladeinfrastruktur für Kraftfahrzeuge oder Fahrräder, zumal der Gesetzgeber die Thematik in Bezug auf Kraftfahrzeuge erkannt und in dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 354) geregelt hat. Aus den dargestellten Erwägungen empfiehlt die Verwaltung weiterhin den Erlass der Stellplatzsatzung in der vorliegenden Fassung.

Auswirkungen auf das Klima:

Ja	X	Nein	
----	---	------	--

Die Reduzierung des Stellplatzschlüssels für Kfz kann zu einer Verminderung des motorisierten Individualverkehrs führen, wenn die Verfügbarkeit des eigenen Fahrzeugs vor der Haustür nicht länger ohne Weiteres gewährleistet ist. Gleichzeitig werden Belange des Radverkehrs bei stellplatzrelevanten Vorhaben höher gewichtet. Überdies verfolgt die Stellplatzsatzung das Ziel den Flächenverbrauch durch Kfz zu reduzieren und den Vorgaben der Leitlinien zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung in der Bauleitplanung auch im Bereich des Bauordnungsrechts Geltung zu verschaffen.

Finanzielle Auswirkungen:

Ja		Nein	X	bei Produkt	
----	--	------	---	-------------	--

§ 49 Absatz 3 LBO legt fest, dass der Ablösebetrag 80 % der durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkeinrichtungen einschließlich der Kosten des Grunderwerbs im Gemeindegebiet oder in bestimmten Teilen des Gemeindegebietes nicht überschreiten darf. Ablösebeträge dienen demgemäß nicht fiskalischen Zwecken und die Höhe der Beträge steht nicht zu freien Disposition, so dass diese gemäß den gesetzlichen Vorgaben zu ermitteln war. Aus diesem Grund können auch künftig zu erwartende Erträge nicht abgeschätzt werden, da die Anzahl abzulösender Stellplätze erheblichen Schwankungen unterliegen.

Weiteres Vorgehen:

Nach Beschlussfassung der Stadtvertretung ist die Stellplatzsatzung bekanntzumachen.

Anlagen:

- Anlage 1 - ENTWURF Stellplatzsatzung nebst Anlagen- Stand 06.10.2023.
- Anlage 2 - ENTWURF einer BEGRÜNDUNG
- Anlage 1a - Variante ohne Sonderzone ENTWURF Stellplatzsatzung nebst Anlagen-Stand 06.10.2023
- Anlage 2a - Variante ohne Sonderzone ENTWURF einer BEGRÜNDUNG – Stand 06.10.2023
- Anlage 3 - Leitlinien Klimaschutz Endfassung BA 30.03.2022