



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	18.12.2018

verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Andreas Meißner	23727	-
Ludger Deimel	22615	

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Innenstadt-West	23.01.2019	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	29.01.2019	Empfehlung
Bezirksvertretung Huckarde	30.01.2019	Empfehlung
Bezirksvertretung Hombruch	05.02.2019	Empfehlung
Bezirksvertretung Eving	06.02.2019	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Nord	06.02.2019	Empfehlung
Bezirksvertretung Mengede	06.02.2019	Empfehlung
Bezirksvertretung Brackel	07.02.2019	Empfehlung
Bezirksvertretung Aplerbeck	12.02.2019	Empfehlung
Bezirksvertretung Hörde	12.02.2019	Empfehlung
Bezirksvertretung Lütgendortmund	12.02.2019	Empfehlung
Bezirksvertretung Scharnhorst	12.02.2019	Empfehlung
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	13.02.2019	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	21.02.2019	Empfehlung
Rat der Stadt	21.02.2019	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Stellplatzsatzung nach § 48 Abs. 3 i.V. mit § 89 Abs. 1 Nr. 4 BauO NRW

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Dortmund beschließt die Stellplatzsatzung der Stadt Dortmund.

Personelle Auswirkungen

Keine

Finanzielle Auswirkungen

Die Einnahmen aus der Stellplatzablöse sind durch die Stadt Dortmund nicht steuerbar. Es hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass diese zwischen den einzelnen Jahren sehr stark schwanken. Aufgrund der geplanten Anhebung der Stellplatzablösebeträge ist zwar mit einer Zunahme zu rechnen, aufgrund der mangelnden Prognostizierbarkeit wird der Haushaltsansatz in Höhe von 155.000 € aber aufgrund dieser Änderung zunächst nicht geändert. Zumal die Einnahmen nicht in den allgemeinen Haushalt zugeführt werden, sondern

zweckgebunden genutzt werden müssen. Die Erhebung und haushaltsrechtliche Buchung auf die 66er-Finanzstelle 66_01202014005 mit der Finanzposition 680800 erfolgt weiterhin bei FB 61.

Ullrich Sierau
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann
Stadtdirektor / Stadtkämmerer

Ludger Wilde
Stadtrat

Begründung

1. Notwendigkeit und Anlass

Die Pflicht zur Herstellung von Kfz- und Fahrradabstellplätzen bei der Errichtung oder Änderung baulicher Anlagen ist in der Landesbauordnung 2018 (BauO NRW 2018, GV. NRW. 2018 S. 421) in § 48 neu geregelt worden. § 48 Abs. 3 BauO NRW 2018 gestattet es den Städten und Gemeinden, die Herstellungspflicht, die Anzahl von Stellplätzen, ihre Größe und Beschaffenheit etc. in einer eigenen Stellplatzsatzung zu regeln. Von dieser Befugnis muss allerdings nicht zwingend Gebrauch gemacht werden. Ohne eine eigene Satzung gilt in den Städten und Gemeinden in NRW ab dem 01.01.2019 die in § 48 Abs. 1 BauO NRW 2018 geregelte gesetzliche Stellplatzpflicht. An dem Grundsatz, dass bei der Errichtung von baulichen Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, Stellplätze geschaffen werden müssen, ändert sich daher zunächst nichts.

Für die gesetzliche Herstellungspflicht werden die Zahl der notwendigen Stellplätze und Näheres über Zahl, Größe und Lage von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen gem. § 48 Abs. 2 BauO NRW 2018 in einer Rechtsverordnung geregelt, die rechtzeitig zum 01.01.2019 in Kraft treten soll. Unmittelbar zum 01.01.2019 eine eigene Stellplatzsatzung zu erlassen, erschien für die Kommunen damit nicht mehr zwingend geboten.

Während im Rahmen einer vollumfänglichen Stellplatzsatzung auch die Ablösung der Stellplätze mit geregelt werden kann (§ 48 Abs. 3 Satz 2 Nr. 8 BauO NRW 2018), ist eine gesetzliche Möglichkeit der Stellplatzablösung für § 48 Abs. 1 BauO NRW 2018 nicht mehr vorgesehen. Im Rahmen der Rechtsverordnung nach § 48 Abs. 2 BauO NRW 2018 kann dies nicht geregelt werden. Deshalb gibt es derzeit unterschiedliche Rechtsauffassungen, ob die bestehenden Ablösesatzungen weiter gelten.

Nach Auffassung des Ministeriums sind diese nicht mehr anzuwenden, so dass die Städte und Gemeinden in NRW für die Bauanträge nach dem 01.01.2019 Ablösebeträge nur noch dann erheben, wenn sie eine umfassende Stellplatzsatzung nach § 48 Abs. 3 BauO NRW 2018 erlassen.

Bisher gab es darüber hinaus nur eine Stellplatzpflicht bei wesentlichen Änderungen bzw. Nutzungsänderungen. Dies ist im Gesetz so ausdrücklich nicht genannt und kann mit der Satzung klar gestellt werden. Außerdem ist im Gesetz nicht geregelt, wo die erforderlichen Stellplätze errichtet werden müssen, dass bei einer Errichtung auf einem anderen Grundstück

in räumlicher Nähe eine öffentlich rechtliche Sicherung erfolgt. Auch dies kann und soll mit der Stellplatzsatzung klar gestellt werden.

Aus den aufgeführten Gründen hat sich die Planungsverwaltung entschieden, eine umfassende Stellplatzsatzung nach § 48 Abs. 3 BauO NRW 2018 zu verfassen. Da aber aufgrund der Kürze der Zeit Dortmund spezifische Werte oder neue Regelungen zu Minderungsmöglichkeiten z.B. bei Vorliegen von Mobilitätskonzepten nicht möglich sind, wird in der vorliegenden Satzung die Richtwertetabelle der im Jahr 2017 veröffentlichten Mustersatzung als Anlage 1 verwendet (siehe auch Erläuterung zu § 3 der Satzung). Es ist aber geplant, die Regelungen im Jahre 2019 zu evaluieren und bei Bedarf als Änderung einzubringen.

Mit der hier vorliegenden Satzung wird somit die Ablösemöglichkeit beibehalten und die Schwierigkeit, die sich durch die neue Bauordnung NRW ergeben hat, ob die bestehenden Satzungen weiterhin gelten, aufgehoben. Ebenso besteht mit der Einführung einer Richtwertetabelle als Anlage Klarheit über die Anzahl an zu realisierenden Stellplätzen bzw. Fahrradabstellplätzen.

2. Erläuterung der Stellplatzsatzung

Zu § 1 Geltungsbereich

Die Satzung und damit die Herstellungspflicht für Stellplätze gelten im gesamten Stadtgebiet. In Bebauungsplänen und sonstigen Satzungen können abweichende Regelungen festgelegt werden.

Zu § 2 Herstellungspflicht und Begriffe

Abs. 1: Hiermit wird klargestellt, dass bei der Errichtung von neuen Bauvorhaben und bei wesentlichen Änderungen bzw. wesentlichen Änderung der Nutzung Stellplätze und Fahrradabstellplätze herzustellen sind, sofern ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kfz oder Fahrrad zu erwarten ist.

Abs. 2. Stellt den Zeitpunkt der Herstellung klar.

Abs. 3. Hiermit wird festgelegt, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder in räumlicher Nähe auf einem anderen Grundstück zu errichten sind und die Benutzung des Nachbargrundstücks öffentlich rechtlich gesichert wird. Diese Regelung war auch bereits Bestandteil des alten § 51 BauO NRW. Zur Klarstellung des unbestimmten Rechtsbegriffs „in näherer Umgebung“ wird dieser genauer definiert. Die Nutzbarkeit von Fahrradabstellplätzen außerhalb des Grundstücks wird mit zunehmender Entfernung reduziert. In Anlehnung an das Stellplatzortsgesetzes des Landes Bremen wird für Fahrradabstellplätze der Wert von maximal 60 m vorgegeben. Bei Kfz-Stellplätzen ist in Anlehnung an die bisherige Rechtsprechung der Wert von max. 300 m definiert worden.

Zu § 3 Anzahl der Notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

Hier wird als Anlage die Tabelle der Mustersatzung genutzt. Diese stellt zunächst die Berechnungsgrundlage dar. Mit der Überarbeitung der Satzung kann diese dann verändert werden. Da in der Tabelle Spannen angegeben werden, soll vom Antragsteller in der Regel der Mittelwert angesetzt werden. Weicht er davon ab, ist dies zu begründen.

Neu ist nun, dass es auch klare Regelungen für Fahrradabstellplätze gibt. Da die Werte aus der Tabelle der Mustersatzung für Dortmund vergleichsweise hoch erscheinen, sind diese pauschal um 50% abgemindert worden, um nicht eine unverhältnismäßig hohe Anzahl an Fahrradabstellplätzen zu fordern. Trotzdem können die Werte bei einigen Nutzungen immer noch sehr hoch liegen. Da es bei der Ermittlung von Fahrradabstellplätzen noch wenig Erfahrung gibt, ist mit Absatz 3 eine Klausel eingefügt worden, die es ermöglicht, bei ausgewählten Nutzungen im begründeten Einzelfall auch von den Tabellenwerten abzuweichen.

Der Absatz 4 ermöglicht in begründeten Ausnahmefällen ein Abweichen von den Berechnungen nach der Richtzahltable für die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Vorhaben, die ein innovatives Mobilitätskonzept verfolgen. Diese Ausnahmefälle sind aber durch Gutachten zu begründen.

Zu § 4 Minderungsmöglichkeiten bei guter ÖV-Anbindung

Die ehemalige Verwaltungsvorschrift zur BauO 2000 ermöglichte die Abminderung von notwendigen Stellplätzen bei Vorhaben, die überdurchschnittlich gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind. Ohne diese Regelung würden Bauvorhaben in der City und z.B. in Syburg miteinander gleich gestellt, obwohl die Erreichbarkeit und damit der zu erwartende Stellplatzbedarf sich deutlich voneinander unterscheidet. Um diese unterschiedliche Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln auch in der Berechnung der Stellplatzzahl abzubilden, ist die alte Regelung hier in § 4 zunächst wieder aufgenommen worden. Es gilt im Laufe des Jahres 2019 zu evaluieren, ob eine neue, differenziertere Regelung erarbeitet werden sollte.

Ausgeschlossen wird die ÖV-Minderung bei Wohngebäuden und Wohnheimen. Hier kann über die in Anlage 1 angegebene Spanne auch bei unterschiedlichen Lagen eine Differenzierung herbeigeführt werden. Weitere Minderungen sollen bei dieser Nutzung nicht vorgesehen werden, um den Parkdruck in den Quartieren nicht weiter zu verschlechtern.

Zu § 5 Beschaffenheit von Stellplätzen

Absatz 1: Hier wird zunächst definiert, was ein Stellplatz ist.

Absatz 3: In § 48 Abs. 3 Nr. 7 BauO wird den Gemeinden im Rahmen der Erstellung von Stellplatzsatzungen auch ermöglicht, Vorgaben bei der Errichtung von „notwendigen Stellplätzen mit einer Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen“ vorzusehen. Dies wird hier aufgegriffen und für Anlagen mit mehr als 10 Stellplätzen für mindestens 20% der Stellplätze vorzusehen. Damit wird auch eine Maßnahme zur Förderung der Elektromobilität aus dem Elektromobilitätskonzept (EMoDo³) umgesetzt.

Zu § 6 Beschaffenheit von Fahrradabstellplätzen

Bei Bauvorhaben ist häufig nicht klar, wie ein qualitätsvoller Fahrradabstellplatz zu errichten ist, damit dieser auch anschließend gut nutzbar ist. § 48 Abs. 3 Satz 1 BauO besagt, dass in der gemeindlichen Satzung auch die „Beschaffenheit“ von Fahrradabstellplätzen festgelegt werden kann. Diese Möglichkeit soll hier genutzt werden.

Absatz 1: Hier werden die allgemeinen Anforderungen an einen Fahrradabstellplatz festgelegt (ebenerdig, über Rampen / Aufzüge verkehrssicher erreichbar, sicheren Stand, leicht zugänglich). Die Qualitäten sind wichtig, um die Nutzbarkeit von Fahrradabstellplätzen zu gewährleisten.

Absatz 2: Hier wird bei Fahrradabstellplätzen außerhalb von Gebäuden festgelegt, dass diese in der Nähe des Eingangs liegen müssen und über einen Anlehnbügel verfügen sollen. Hierfür werden Maße definiert, die für eine angenehme Nutzung erforderlich sind. Die Maße orientieren sich an der Veröffentlichung „Hinweise zum Fahrradparken“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Es sind die jeweiligen Mittelwerte verwendet worden. Bei großen Anlagen (>12 Fahrradabstellplätze) außerhalb von Gebäuden z.B. bei Wohnanlagen, Einzelhandelseinrichtungen, Schulen etc. ist zusätzlich ein Witterungsschutz vorzusehen.

Absatz 3: Für Innenräume sind Anlehnbügel nicht praktikabel, daher wird hier eine Mindestfläche von 1,5 m² je Fahrrad zzgl. der Manövriertfläche vorgesehen.

Absatz 4: Bei speziellen Anlagen kann es sinnvoll sein, von Anlehnbügel abgesehen. Diese sollen trotzdem möglich sein. Daher wird in diesem Absatz eine Einzelfallprüfung für vergleichbare Fahrradparksysteme vorgesehen.

Zu § 7 Ablösung

Ziel der Ablöse im Rahmen der Stellplatzsatzung ist es, Bauvorhaben auch dann möglich zu machen, wenn die Herstellung von Stellplätzen und Garagen auf dem eigenen Grundstück nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist. Sie fördert damit ausdrücklich Investitionen. Bisher gab es daher eine Begrenzung auf maximal 80% der Herstellungskosten der Stellplätze inkl. der Grunderwerbskosten. Gleichzeitig darf aber der Geldbetrag für die Ablöse nicht so niedrig sein, dass die Bauherren auf die Herstellung von Stellplätzen verzichten. Eine nicht ausreichende Anzahl an vorhandenen Stellplätzen führt zu einem erhöhten Parkdruck im öffentlichen Raum.

Die Verwendung der Ablösebeträge ist in § 48 Abs. 4 BauO NRW geregelt und umfasst Maßnahmen

- zur Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen,
- sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs oder
- andere Maßnahmen, die Bestandteil eines kommunalen oder interkommunalen Mobilitätskonzepts einer oder mehrerer Gemeinden sind. .

Damit wird der Anwendungskatalog für Ablösebeträge eindeutig erweitert. Vor allem die Verwendung von Ablösebeträgen für Maßnahmen des dritten Spiegelstrichs ermöglicht auch, Maßnahmen aus den derzeit in Bearbeitung befindlichen Teilkonzepten zum Masterplan Mobilität umzusetzen.

Absatz 3: Hier wird klargestellt, dass für Ein- und Zweifamilienhäuser eine Ablösung grundsätzlich nicht möglich ist.

Absatz 4: Auch ist eine Ablösung von Fahrradabstellplätzen bei Wohngebäuden und Wohnheimen nicht möglich.

Absatz 5 bis 7: Hier werden Regelungen zur Zahlung der Ablösebeträge getroffen.

Zu § 8 Gebietszonen für die Ablösebeträge

Die Gebietszonen sind gegenüber der alten Ablösesatzung der Stadt Dortmund nicht verändert worden. Sie umfassen wie bisher die vier Zonen und sind in Anlage 2 der Satzung dargestellt:

Zone I – City

Zone II – Innenstadt

Zone III – Stadtteilzentren

Zone IV – PHOENIX-West

Die bisherige Praxis der Ablösung hat sich in den Zonen bewehrt. Es gab bisher keinen Bedarf nach einer Neuabgrenzung.

Zu § 9 Geldbeträge

Absatz 1: Geldbeträge für notwendige Stellplätze

Die Geldbeträge für notwendige Stellplätze sind um rd. 30% gegenüber den bisherigen Geldbeträgen angehoben worden. Die alten Beträge lagen je nach Zone zwischen 4.700 € (Zone III) und 9.000 € (Zone I). Die Ablösebeträge sollen sich nach früherer Rechtsprechung einerseits an den Herstellungskosten orientieren und max. 80 % der Herstellungskosten (Bau und Grundstückskosten) betragen. Bereits bei der Satzungserstellung im Jahre 1996 wurden die Kosten ermittelt und der Anteil auf max. 50% festgelegt. (Zone I: 18.000 DM bei 36.000 DM Herstellungskosten), um damit Investitionen zu fördern.

Da allein die Baupreise in den letzten 15 Jahren um rd. 43% für Wohngebäude und rd. 46% für Bürogebäude gestiegen sind (Quelle: Statistisches Bundesamt, Baupreisindizes), ist eine maßvolle Erhöhung der Ablösebeträge angebracht, um den Verzicht auf Stellplätze nicht zu stark zu erleichtern und den Parkdruck in den Quartieren zu erhöhen.

Der vorgeschlagene Höchstbetrag liegt mit 12.000 € auf einem vergleichbaren Niveau der mittleren und größeren Städte in NRW:

Höchstbeträge in

- Köln: 19.150 €
- Bottrop 13.300 €
- Duisburg 12.885 €
- Düsseldorf 12.270 €
- Unna: 11.500 €
- Lünen 11.000 €
- Oberhausen: 11.150 €
- Essen: 10.000 €
- Bochum 8.530 €

Absatz 2 – Geldbetrag je Fahrradabstellplatz

Die neue Bauordnung ermöglicht es auch für notwendige Fahrradabstellplätze eine Ablösung zu gewähren. Da sich die Stadt Dortmund u.a. mit dem Masterplan Mobilität 2030 zur Förderung des Radverkehrs verpflichtet hat, wird eine Ablöse nur für Nicht-Wohngebäude (vgl. § 4 Abs. 3) und nur in der Zone I (City) angeboten, so dass möglichst immer Fahrradabstellplätze errichtet werden müssen. In der City kann es dagegen durchaus vorkommen, dass ein Grundstück z.B. am Westenhellweg zu 100% bebaut wird und es nicht möglich ist, Fahrradabstellplätze für Kunden auf dem Grundstück in der Nähe des Eingangs herzurichten. Eine Herstellung von Fahrradabstellplätzen in einer Tiefgarage oder einem Parkdeck fördert nicht die Nutzung durch Kunden. Daher kann es im Einzelfall erforderlich sein, Fahrradabstellplätze abzulösen.

Der Ablösebetrag ist daran orientiert, dass man auf einem Pkw-Stellplatz rd. 6-8 Fahrradabstellplätze unterbringen kann. Der Ablösebetrag sollte somit nicht höher als 12% des Ablösebetrags für Pkw betragen. Die vorgeschlagenen 1.000 € je Abstellplatz liegen mit 8,3% somit unter diesem Satz.

Absatz 3 – Reduzierte Geldbeträge

Bereits in der alten Ablösesatzung gab es mehrere Tatbestände, die dazu geführt haben, dass nicht der vollständige Ablösebetrag zu entrichten war, sondern ein reduzierter Betrag. Dies wird hier insoweit übernommen, dass für öffentlich geförderten Wohnungsbau und für Wohnraum in Gebäuden, die in der Denkmalliste eingetragen sind, der Ablösebetrag reduziert wird. Die Beträge sind gleichmäßig in allen vier Zonen um 60% abgemindert.

§ 10 Inkrafttreten

Mit der Veröffentlichung der Satzung in den Dortmunder Bekanntmachungen kann die Satzung in Kraft treten und somit kurzfristig ihre Wirkung entfalten. Zur Klarstellung wird die bisherige Ablösesatzung mit Inkrafttreten außer Kraft gesetzt.

Zuständigkeit

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 Buchstabe f der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017 (Dortmunder Bekanntmachungen Nr. 25, Seite 463 ff. vom 23.06.2017).

Die Anhörung der Bezirksvertretungen erfolgt aus der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 Buchstabe c der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017 (Dortmunder Bekanntmachungen Nr. 25, Seite 463 ff. vom 23.06.2017).