

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 22.05.2019	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Stadtplanungsamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	Dezernat I ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2019/0145 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: Kostenstelle: Kostenträger:		
Investitionsnummer: Sachkonto:		

Betreff: Neufassung der Einstellplatzsatzung

Vorlage vom: 25.04.2019

Beschlussvorschlag:

Der Neufassung der Einstellplatzsatzung (Anlage 1) wird zugestimmt und diese als Satzung beschlossen. Das Merkblatt (Anlage 3) wird zur Kenntnis genommen.

Anlagen: Anlage 1 - Einstellplatzsatzung-Neufassung
Anlage 2 - Einstellplatzsatzung-bisher
Anlage 3 - Merkblatt-Mobilitätsberatung

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☐ Ja ☒ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 25.04.2019

1. Anlass zur Aktualisierung

Kommunale Stellplatzsatzungen dienen historisch als Ordnungs- und Gefahrenabwehr-instrument: sie verpflichten Bauherren, Stellplätze auf dem eigenen Grundstück bereitzuhalten und sollen so eine übermäßige Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch parkende Kraftfahrzeuge verhindern. In dieser Funktion haben sie sich grundsätzlich bewährt.

In den letzten Jahren ist aber auch deutlich geworden, dass Stellplatzsatzungen herkömmlichen Zuschnitts den aktuellen Anforderungen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung nicht mehr genügen. Relevante Aspekte sind dabei:

- Die geltenden Stellplatzanforderungen mit ihren recht starren Regelungen weisen zunehmend Diskrepanzen zum tatsächlichen Bedarf auf.
- Die Anforderungen der Stellplatzsatzung wirken in vielen Fällen als Kostentreiber bei der Immobilienentwicklung und als Investitionshemmnis.
- Die Verkehrsprobleme und vor allem die verkehrsbedingten Umweltprobleme in den Städten erfordern eine verstärkte Förderung von alternativen Mobilitätskonzepten und eine Stärkung des „Umweltverbundes“ aus Fuß, Fahrrad und ÖPNV und eine Begrenzung der Zunahme des Kfz-Verkehrs.

Diese praktischen Erfahrungen sind Anlass, die Einstellplatzsatzung der Stadt Darmstadt zu modernisieren und an zeitgemäßen Leitbildern und Zielen der Stadtentwicklung auszurichten.

2. Ziele für die aktualisierte Einstellplatzsatzung

Aus dem geschilderten Hintergrund lassen sich folgende Ziele für die Einstellplatzsatzung ableiten:

- Die Einstellplatzsatzung soll weiterhin dazu beitragen, öffentliche Straßenräume vom Ruhenden Verkehr zu entlasten.
- Die unterschiedlichen Rahmenbedingungen der Parkraumnachfrage bei verschiedenen Bauvorhaben sollen differenzierter und sachgerechter Berücksichtigung finden.
- Der Umweltverbund und alternative Mobilitätskonzepte einschließlich Elektromobilität sollen gefördert und die Funktionsfähigkeit von stark mit motorisiertem Individualverkehr belasteten Stadtbereichen gesichert werden.
- Die Kosten von Immobilien sollen gesenkt und die Eigenverantwortung der Bauherren für den von einem Bauvorhaben ausgelösten Verkehr soll gestärkt werden.
- Die Voraussetzungen für Nachverdichtung im Stadtgebiet sollen verbessert bzw. geschaffen werden.

3. Wesentliche Änderungen der Einstellplatzsatzung

Die Erarbeitung der Inhalte ist durch das Stadtplanungsamt und das Bauaufsichtsamt erfolgt. Die Einstellplatzsatzung wurde mit dem Rechtsamt abgestimmt.

Abminderung der notwendigen Stellplätze bei sehr hoher und hoher ÖV-Erschließung

Erfahrungsgemäß besteht in städtischen Räumen ein enger Zusammenhang zwischen der Pkw-Nutzung bzw. dem Pkw-Besitz an einem Standort und der Qualität der Erschließung des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) dieses Standorts: je besser die ÖPNV-Erschließung ist, desto geringer ist die Stellplatznachfrage. Zugleich sind die zentralen städtischen Bereiche in der Regel stark vom Kfz-Verkehr und dessen Umweltfolgen belastet, so dass auf eine Begrenzung des Kfz-Verkehrs hingewirkt werden muss.

Nach dem Vorbild anderer Städte (u.a. Frankfurt am Main und Offenbach) werden diese Sachverhalte auch in der neuen Einstellplatzsatzung berücksichtigt, indem in Gebieten mit sehr hoher und hoher ÖPNV-Erschließung verringerte Stellplatzbaupflichten zum Tragen kommen. Künftig werden für Gebiete, in denen eine sehr hohe und hohe ÖPNV-Erschließung besteht, verringerte Stellplatzbaupflichten – in Abhängigkeit der jeweiligen Nutzung und deren Affinität zum ÖPNV – bei bis zu 50 % der regulär erforderlichen Stellplätze festgesetzt. Die Herstellungspflichten für (Fahrrad-) Abstellplätze und Behindertenstellplätze bleiben unberührt.

Die Definition der sehr hohen und hohen ÖPNV-Erschließung richtet sich hierbei nach dem „Nahverkehrsplan für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg“ in der jeweils gültigen Fassung.

Abminderung der notwendigen Stellplätze durch Schaffung von zusätzlichen Abstellplätzen

Bis zu 25 % der notwendigen Stellplätze können durch zusätzliche nicht notwendige Abstellplätze für Fahrräder ersetzt werden. Dabei sind für einen Stellplatz vier Abstellplätze zu realisieren.

Keller- und Dachgeschossausbau zu Wohnzwecken

Um die Voraussetzungen für die Nachverdichtung im Bestand zu verbessern, ist beim Ausbau von einem Keller- oder einem Dachgeschoss sowie durch Aufstockung um ein Geschoss zu Wohnzwecken kein Stellplatznachweis zu führen. Dies gilt jedoch nur, wenn es sich um ein Geschoss handelt. Bei der Aufstockung von mehreren Geschossen ist weiterhin ein Stellplatznachweis für alle neuen Geschosse zu führen.

Entfall von Stellplatzbaupflichten in Gebieten der Parkraumbewirtschaftung

Die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen auf Baugrundstücken ist aus Sicht der Allgemeinheit notwendig, wenn ohne diese Stellplätze der öffentliche Raum zu stark mit Ruhendem Verkehr belastet würde.

Aus Sicht der Bauherren weist die Stellplatzfrage zwei Aspekte auf: zum einen soll das Stellplatzangebot im Umfeld eines Bauvorhabens so ausreichend bemessen sein, dass es die Attraktivität des Bauvorhabens nicht schmälert. Zum anderen sollen aber die eigenen Aufwände zur Stellplatzbereitstellung möglichst gering ausfallen.

Steht also im öffentlichen Straßenraum im Umfeld eines Bauvorhabens ein ausreichendes, gut (und kostenfrei) nutzbares Stellplatzangebot zur Verfügung, so besteht für den Bauherrn kein Anreiz, auf eigenem Baugrund Stellplätze zu bauen und bereitzustellen. Umgekehrt gilt aber auch: wenn der öffentliche Parkraum im Umfeld des Bauvorhabens knapp ist und zudem durch Parkdauerbeschränkungen und/oder Parkgebühren in seiner freien Nutzbarkeit eingeschränkt ist, so hat der Bauherr i.d.R. sehr wohl ein Interesse, den Nutzern seines Bauvorhabens eigene Stellplätze anzubieten.

In der Konsequenz dieses Mechanismus können überall dort, wo der öffentliche Parkraum knapp ist und wirksam bewirtschaftet wird, die Stellplatzbaupflichten entfallen, da davon ausgegangen werden kann, dass die Bauherren im Interesse der Attraktivität ihres Bauobjekts selbst die notwendigen Stellplätze errichten und bereithalten.

Künftig werden die Stellplatzbaupflichten für Gebiete, in denen der öffentliche Straßenraum wirksam bewirtschaftet wird, entfallen.

Die Herstellungspflichten für (Fahrrad-) Abstellplätze und Behindertenstellplätze bleiben unberührt.

Förderung der E-Mobilität

Zur Förderung der Elektromobilität wird neu gefordert, dass bei größeren Einstellplatzanlagen eine bestimmte Quote von Einstellplätzen bautechnische Maßnahmen getroffen werden, um die Ausstattung mit Stromanschlüssen zum Laden von Elektrofahrzeugen zu ermöglichen. Die Quoten betragen bei Pkw-Stellplätzen 10 % bei Anlagen mit mehr als 20 Stellplätzen und bei Fahrradabstellplätzen 20 % bei Anlagen mit mehr als 10 Stellplätzen. Bauliche Vorbereitungen für einen Stromanschluss sind mit einer Quote in der Garagenverordnung festgelegt. Um die E-Mobilität zu fördern, werden die Quoten in der Einstellplatzsatzung höher als in der Garagenverordnung festgelegt.

Aufnahme von zeitgemäßen Anforderungen für Abstellplätze

Die Qualität von Fahrradabstellanlagen spielt bei der verkehrspolitisch notwendigen Förderung der Fahrradnutzung eine große Rolle: nur wer am Quell- und Zielort seines Weges bequem und sicher nutzbare Fahrradabstellanlagen vorfindet, benutzt regelmäßig das Fahrrad.

In die Einstellplatzsatzung Darmstadt werden daher – orientiert am aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik im verkehrsplanerischen Regelwerk (FGSV, Hinweise zum Fahrradparken, Entwurf zur Fahrradabstellplatzverordnung des Landes Hessen) – zeitgemäße Anforderungen an Fahrradabstellplätze aufgenommen, die sich insbesondere auf folgende Aspekte beziehen:

- Anzahl der notwendigen Abstellplätze.
- Verteilte Anordnung bzw. Lage der Abstellplätze in und außerhalb von Gebäuden.
- Ausstattung mit Fahrradhaltern und Anforderungen an diese.
- Größe der Fahrradabstellplätze und der Zuwegung.

4. Grenzen der Einstellplatzsatzung

Da über die Einstellplatzsatzung lediglich die Anzahl und die Ausstattung der Stellplätze und Abstellplätze geregelt werden kann, können einige Aspekte in der Einstellplatzsatzung nicht abgebildet werden, da derzeit die rechtliche Grundlage dafür nicht vorhanden ist. Um diese Aspekte dennoch berücksichtigen zu können, ist ein gesondertes „Merkblatt zur Mobilitätsberatung“ aufgesetzt worden, das Ziele und Empfehlungen im Hinblick auf Stellplätze enthält. Dieses Merkblatt dient als Handlungshilfe für Bauherren und als verwaltungsinterne Richtlinie für das Bauaufsichtsamt zur Orientierung im Rahmen von Abweichungsentscheidungen. Hierbei handelt es sich um folgende Punkte:

In die Einstellplatzsatzung konnten keine Regelung aufgenommen werden, die Maßnahmen zur dauerhaften Reduzierung des Zu- und Abgangsverkehrs berücksichtigen. Beispielsweise kann die Anzahl an notwendigen Stellplätzen nicht reduziert werden, wenn auf einem Teil der Stellplätze Carsharing eingerichtet wird, da keine Kontrolle des dauerhaften Angebots von Carsharing-Fahrzeugen möglich ist. Im neuen Merkblatt ist die Regelung aufgenommen worden, dass vier notwendige Stellplätze durch einen Stellplatz für ein Carsharing-Fahrzeug

mittels Befreiung ersetzt werden können. Diese Handhabung ist eine Möglichkeit, die im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung erfolgen kann.

Es kann in der Einstellplatzsatzung nicht aufgenommen werden, dass eine Herstellung von nicht notwendigen Stellplätzen untersagt ist. Die Festlegung einer Obergrenze ist jedoch im Rahmen der Bauleitplanung möglich. Aus diesem Grund wird in das „Merkblatt zur Mobilitätsberatung“ eine Empfehlung für die maximale Anzahl an herzustellenden Stellplätzen differenziert nach der Qualität der ÖPNV-Erschließung aufgenommen. Die Definition von sehr hoher und hoher ÖPNV-Erschließung bezieht sich hierbei in Anlehnung an den „Nahverkehrsplan für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg“ in der jeweils gültigen Fassung. Die Anlage 2 der Einstellplatzsatzung bietet hier die Grundlage für eine solche Festlegung der Obergrenze an herzustellenden Stellplätzen in der Bauleitplanung.

In die Einstellplatzsatzung können lediglich Anforderungen zur Anzahl und Ausstattung der Abstellplätze für Fahrräder formuliert werden. Für folgende weitere Aspekte wurden Anforderungen in das neue Merkblatt aufgenommen:

- Zugänglichkeit, Einsehbarkeit, Zuwegung, Beleuchtung, ebenerdige und leichte Erreichbarkeit.
- Anforderungen an Rampen etc. zur Überwindung von Höhenunterschieden.
- Berücksichtigung von Fahrradanhängern und Lastenfahrrädern.

Für die Förderung der E-Mobilität sollte ein Anteil an Stellplätzen definiert werden, bei dem nicht nur bautechnische Voraussetzungen, sondern bereits eine Stromversorgung als Vorbereitung von Ladestationen vorhanden ist. Da dies im rechtlichen Rahmen der Einstellplatzsatzung nicht geregelt werden kann, wurde ein entsprechender Passus als Empfehlung in das Merkblatt zur Mobilitätsberatung aufgenommen.

Eine Regelung, dass die Vorgartenzone nicht ausschließlich für Stellplätze genutzt werden darf, kann in die Einstellplatzsatzung nicht aufgenommen werden. Empfehlungen im Umgang mit der Vorgartenzone sind in das neue Merkblatt eingeflossen.

Das „Merkblatt zur Mobilitätsberatung“ wird anhand neuer Entwicklungen, aber auch durch gesammelte Erfahrungen in der Anwendung des Merkblattes bei Bedarf aktualisiert und/oder ergänzt.

5. Ausblick

Juristische Änderungen auf Bundes- und Landesebene die Einstellplatzsatzung betreffend werden kontinuierlich verfolgt. Neue Aspekte, die den Zielen der Wissenschaftsstadt Darmstadt entsprechen, werden in die Einstellplatzsatzung aufgenommen. Die Fahrradabstellverordnung sowie die aktualisierte Musterstellplatzsatzung des Landes Hessen werden im Laufe des kommenden Jahres in Kraft treten. Es ist davon auszugehen, dass dadurch dann eine Überarbeitung der Einstellplatzsatzung notwendig wird.

Darmstadt, den 25.04.2019

Dezernat I

Dezernat III
i.V.

Jochen Partsch
Oberbürgermeister

Jochen Partsch
Oberbürgermeister