

Begründung zur Stellplatzsatzung

Anlass und Vorgehensweise

Die neue Landesbauordnung sieht wieder eine eindeutige Anforderlichkeit von notwendigen Stellplätzen für Bauvorhaben vor. Dies gilt sowohl für KFZ-Stellplätze als auch Fahrradabstellplätze. Die Landesregierung beabsichtigte per Rechtsverordnung wieder eine Mindestanforderung für Anzahl und Lage der Stellplätze zu erlassen bei gleichzeitiger Ermächtigung der Gemeinden durch örtliche Bauvorschriften Zahl, Größe und Beschaffenheit der erforderlichen Stellplätze festzulegen. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird diese noch zu erlassende Rechtsverordnung jedoch keine Regelung zur Lage der Stellplätze beinhalten.

Die Zielrichtung einer Stellplatzsatzung dürfte in NRW sehr unterschiedlich ausfallen. Die Berliner Bauordnung verzichtet z.B. bereits heute gänzlich auf den Nachweis von PKW Stellplätzen für Wohnungsbauvorhaben. Die bereits bestehende Satzung der Stadt Münster fordert den Nachweis von verhältnismäßig vielen Fahrradabstellplätzen und entsprechend wenig KFZ Stellplätzen. Das damit verbundene Ziel einer möglichst autofreien Stadt dürfte in großstädtischen Gebieten mit einem hohen ÖPNV- und Fahrradgebrauch angemessen sein. In ländlichen Regionen ist eher nicht mit einem starken Rückgang des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen.

Dieses Verständnis der neuen Regelungen wurde kürzlich im Rahmen der Dienstbesprechung des zuständigen Ministeriums mit den nachgeordneten Bauaufsichtsbehörden bestätigt.

Betrachtung des Stadtgebietes:

Die Stadt Bornheim liegt zwischen Köln und Bonn und es besteht ein erhöhtes Maß an Pendlerverkehr zu diesen Zentren. Gleichzeitig stellt sich die Stadt als Flächengemeinde mit 14 Ortsteilen dar. Diese liegen teilweise an den Hängen des Vorgebirges und auf dem Villeplateau und teilweise auf der Niederterrasse des Rheintals.

Die Stadt hat DB Bahnhöfe in den Ortsteilen Roisdorf und Sechtem und ist dort gut an das Streckennetz nach Köln und Bonn angeschlossen. Durch das Stadtgebiet führen zwei Stadtbahnlinien, die Vorgebirgsbahn mit der Linie 18 sowie die Rheinuferbahn mit der Linie 16. (Taktung ca. alle 20 Minuten) Darüber hinaus existiert ein Busnetz, jedoch mit einer verhältnismäßig geringen Taktung. Derzeit liegt die ÖPNV-Nutzung bei etwa 11% des Gesamtverkehrsaufkommens.

Die Bornheimer Ortschaften sind z.T. geprägt von historischen Straßenzügen mit einer überwiegend dichten Bebauung. Viele der vorhandenen Straßen sind noch nicht endausgebaut. In einer Vielzahl von Straßen besteht ein erkennbarer Parkdruck.

Die Flächen im Rheintal sind topografisch eben und eignen sich insoweit gut für den Fahrradverkehr, die Orte am Vorgebirgshang sind von den Tallagen aus relativ schlecht mit dem Fahrrad erreichbar. Untereinander sind die Höhenlagen jedoch niveaugleich erreichbar. Durch die Einführung der E-Bikes relativiert sich dieser topografische Aspekt.

Betrachtung Verkehrsdichte:

Die Zahl der im Stadtgebiet zugelassenen PKW betrug am 31.12.2014 25884, am 31.12.2015 betrug sie 26390 und am 30.09.2016 26851. Aus der im Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung dargestellten Abbildung 12 zu Einwohner- und PKW-Dichte ist ebenfalls erkennbar, dass im Rhein-Sieg-Kreis eine hohe PKW-Dichte besteht, die bei der Festlegung der Richtwerte zu berücksichtigen ist.

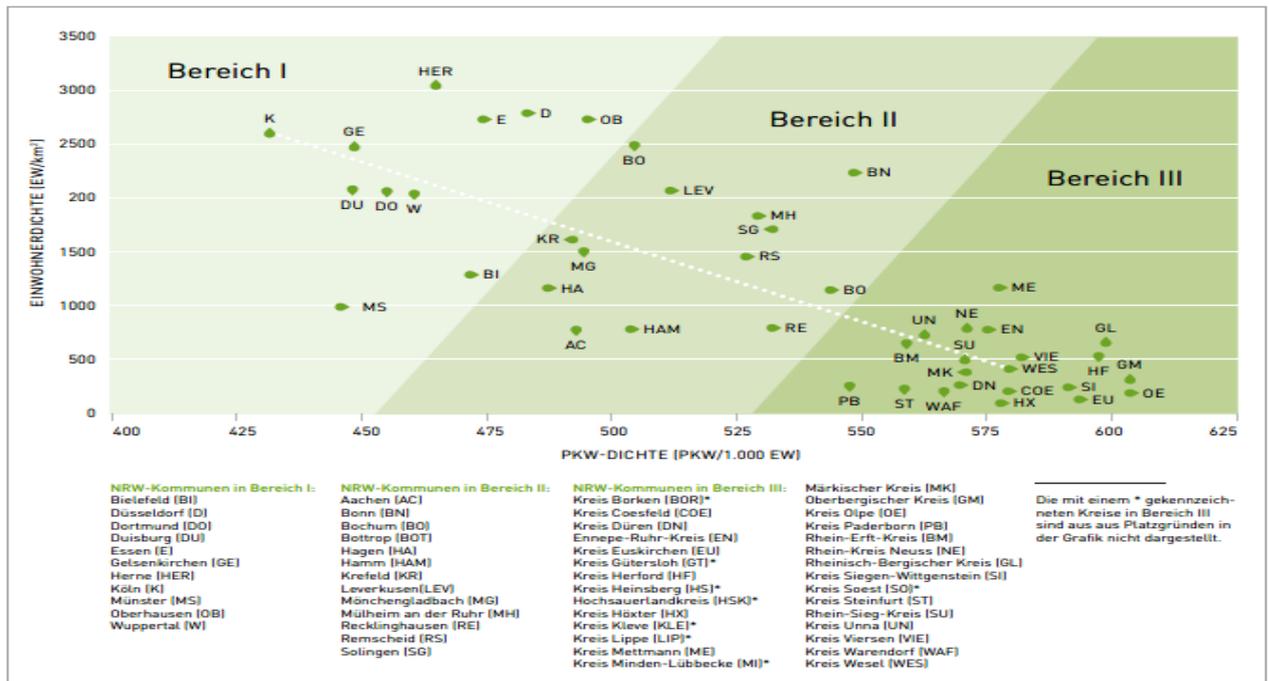


Abbildung 12: Einwohnerdichte und Pkw-Dichte der Landkreise und kreisfreien Städte in NRW (2014);
 Datenquelle: Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. INKAR. Ausgabe 2017. Hrsg.: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) – Bonn 2016.

Ausgangssituation

Durch die Ausweisung von Wohnbauflächen im Flächennutzungsplan soll eine positive Siedlungsentwicklung und daraus resultierend eine positive Bevölkerungsentwicklung erreicht werden. In Bornheim, Walberberg, Hersel, Kardorf und Roisdorf wurden bereits in der Vergangenheit Neubaugebiete erschlossen. In Hersel, Merten, Bornheim und Sechtem befinden sich weitere Baugebiete in Planung.

Insgesamt besteht gemäß Flächennutzungsplan in Bornheim ein Wohnbauflächenbedarf von insgesamt 183 ha. Es ist also auch zukünftig mit einer Vielzahl von Baubegerehen zu rechnen.

Durch die Errichtung, Erweiterung oder die Umnutzung baulicher Anlagen wird ein Zu- und Abgangsverkehr ausgelöst. Werden im Rahmen von Bauvorhaben nicht genügend Stellplätze auf privaten Grundstücken sichergestellt, so würde sich der ruhende Verkehr teilweise auf öffentliche Flächen verlagern und die heute bereits angespannte Situation durch den bereits bestehenden ruhenden Verkehr auf den öffentlichen Verkehrsflächen noch verstärken.

Ziel der Stellplatzsatzung

Um für die Stadt Bornheim eine einheitliche und zeitgemäße Beurteilung für herzu-stellende Stellplätze bei der Errichtung von baulichen Anlagen zu ermöglichen, wird die notwendige Mindestanzahl durch diese Stellplatzsatzung geregelt.

Der ruhende Verkehr bereitet in Bornheim in einigen Bereichen, besonders in den historisch gewachsenen Ortskernen, Probleme. Beispielsweise bestehen verschärfte Stellplatzkonflikte oder der Verkehrsfluss wird durch den ruhenden Verkehr gestört.

Die Stadt Bornheim hat vor einigen Jahren ein Verzeichnis von Straßen mit erhöhtem Parkdruck auf Grundlage der der Verkehrsbehörde vorliegenden begründeten Beschwerden oder Anregungen sowie der Überwachung des ruhenden Verkehrs erstellt. Demnach befinden sich in allen 14 Ortschaften Straßen mit erhöhtem Parkdruck. Bei wiederkehrenden Kontrollfahrten zur Überwachung des ruhenden Verkehrs mit der Feuerwehr, der Polizei und dem Ordnungsamt wurde festgestellt, dass in allen Ortschaften bedingt durch abgestellte bzw. geparkte Fahrzeuge vielfach die gesetzlich vorgeschriebene Restfahrbahnbreite von 3,05 m unterschritten wurde.

Die weitere Verlagerung des ruhenden Individualverkehrs in den öffentlichen Verkehrsraum würde diese Probleme noch verschärfen. Der Stellplatzbedarf, der von einer baulichen Anlage ausgelöst wird, soll daher außerhalb des der Allgemeinheit zur Verfügung stehenden öffentlichen Verkehrsraums gedeckt werden, sodass dieser nicht zugunsten eines bestimmten Vorhabens eingeschränkt wird. Es soll vermieden werden, dass bei zu gering dimensionierten privaten Stellplatzanlagen der Bedarf auf die öffentlichen Verkehrsflächen verlagert wird.

Damit kann auch die Ausgestaltung der öffentlichen Flächen auf ein wirtschaftliches und von der Beanspruchung des Bodens her vertretbares Maß beschränkt werden. Darüber hinaus sollen mit der Stellplatzsatzung Eng- und Gefahrenstellen durch den ruhenden Verkehr entschärft werden.

Der Nachweis einer ausreichenden Anzahl von Stellplätzen bei Neubauten oder baulichen Veränderungen ist daher nicht nur bauordnungsrechtlich erforderlich, sondern hat auch ein besonderes städtebauliches Gewicht.

Ziel der Stellplatzsatzung ist es daher, die erforderliche Mindestanzahl von Stellplätzen verbindlich zu regeln und diese auf den entsprechenden Baugrundstücken herstellen zu lassen.

Zudem dient die Stellplatzsatzung dazu, bezüglich der Forderung von Stellplätzen bei den genannten baulichen Anlagen ein einheitliches Verwaltungshandeln in Bornheim zu ermöglichen und Klarheit für die Bauherren zu schaffen.

Planerische Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsmanagements

Die Stadt Bornheim hat das Ziel, die Attraktivität des sogenannten Umweltverbundes, also der „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel zu erhöhen und somit eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen. Teil des Umweltverbundes sind die nicht motorisierten Verkehrsträger (Fußgänger und öffentliche oder private Fahrräder), öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus und Taxis) sowie Car-Sharing und Mitfahrzentralen. Demnach gilt es, durch einzelne Bausteine innerhalb eines integrierten Konzeptes die MIV-unabhängige Nahmobilität weiterzuentwickeln.

Um diesen Gedanken aufzugreifen ist die Stadt Bornheim Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW. Zielsetzung ist, vor dem Hintergrund des Klimawandels, der demografischen Entwicklung und der Verkehrssicherheit das Thema Mobilität dauerhaft in dem alltäglichen Leben der Bevölkerung zu verankern.

Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist die Stadt Bornheim bestrebt, konsequent eine Verbesserung der Angebotsstrukturen zu erwirken. Dazu sind auf den Stadtbahnlinien 16 (Köln- Rheinorte -Bonn) und 18 (Köln- Vor-

gebirgsorte-Bonn) sowie auf verschiedenen Buslinien diverse Angebotsverbesserungen in Form von Taktverdichtungen und Taktausweitungen vom Rat der Stadt Bornheim beschlossen worden. Die Einführung einer zusätzlichen Kleinbuslinie zur Erschließung der Höhenlagen der Vorgebirgsorte ist ebenfalls geplant. Diese Maßnahmen werden nun sukzessive zusammen mit dem Aufgabenträger Rhein-Sieg-Kreis umgesetzt. Zudem ist unter Beteiligung der Stadt Bornheim eine Machbarkeitsstudie zu einer durchgängigen Zweigleisigkeit im gesamten Streckenverlauf der Stadtbahnlinie 18 geplant.

Neben diesen den konkreten Fahrbetrieb betreffenden Anpassungen ist die Stadt Bornheim bestrebt, die ergänzende ÖPNV-Infrastruktur konsequent zu verbessern. Ein Schwerpunkt liegt bei den Bahnhöfen der Linie Köln-Bonn, die von zwei Regionalverkehrslinien frequentiert wird.

Der Bahnhof Sechtem wurde hierzu barrierefrei ausgebaut und mit weiteren Elementen ausgestattet. Der Bahnhof Roisdorf soll durch attraktivitätssteigernde Maßnahmen zu einem integrierten Mobilitätsstandort weiterentwickelt werden. Ziel ist es, u.a. die Nutzerfreundlichkeit unter Einbeziehung aller Verkehrsträger (Schienenpersonennahverkehr; Busverkehr; Fahrradverkehr; Fortbewegung als Fußgänger; Leihangebote) und zusätzlicher ergänzender Dienstleistungsangebote zu erhöhen.

Dieser Gedanke der sog. Mobilstationen kann in kleinteiligeren Strukturen in die Fläche ausgedehnt werden, um etwa auch innerhalb der kleinteiligen Strukturen der Bornheimer Ortschaften Verknüpfungspunkte von Verkehrsträgern untereinander zu etablieren und somit auch hier ein Angebot alternativ zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen.

Ein weiterer Baustein innerhalb dieses Prozesses ist eine umfassende Radverkehrsförderung im Stadtgebiet. Als Grundlage hierfür wurde im Jahr 2015 eine Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes vorgenommen. Ziel ist es, die Nutzung des Fahrrades sowohl im Alltags-, als auch im Freizeitradverkehr in Bornheim attraktiver und sicherer zu machen und dem Radverkehr insgesamt eine höhere Bedeutung zu geben.

Die geplante RadPendlerRoute zwischen den Städten Bornheim-Alfter-Bonn soll als eigenständiges Projekt eine durchgängige komfortable und attraktive Radverbindung zwischen den drei Kommunen schaffen und insbesondere Berufspendlern eine Alternative zum MIV bieten.

Erfahrungen aus der Baugenehmigungspraxis

Bisher wurde der PKW-Stellplatzbedarf im Einzelfall unter Zuhilfenahme der Richtwerte der ehemaligen Verwaltungsvorschrift zur Bauordnung NRW ermittelt. Diese Richtwerte waren nach Nutzungsarten differenziert und hatten sich bis auf Ausnahmen bewährt. Die Richtzahlen hatten den Charakter von sachverständig festgestellten Erfahrungswerten. Es werden daher die bisherigen Nutzungsarten und die bisherigen Richtwerte überwiegend in die städtische Satzung zu übernehmen.

Für Fahrradstellplätze gab es bisher in den Rechtsvorschriften keine Richtwerte, wengleich die Pflicht solche herzustellen auch schon nach der bisherigen Bauordnung bestand.

Kommunale Parkraumstrategien und – Konzepte

Es wurden Untersuchungen durchgeführt, die für bestimmte Bereiche und Straßen des Stadtgebietes einen erhöhten Parkdruck festgestellt haben.

Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in diesen Bereichen und Ortsteilen ist nicht vorhanden.

Resultierende Betrachtung und Vorgehensweise

Es sind entsprechend aus den Erfahrungen aus den vergangenen Richtzahlen für Stellplätze für die entsprechenden Nutzungseinheiten Werte für die notwendigen Anzahl von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen vorzugeben, um der Verwaltung, Investoren, Bauherren und Grundstückseigentümern entsprechende Planungs- und Rechtssicherheit zu geben.

Die Wohnfläche ist nach der 2. Berechnungsverordnung vorzunehmen. Die Nutzfläche bemisst sich nach DIN 277.

Es wird auf weitere örtliche Differenzierungen des PKW- und Fahrradabstellplatzbedarfes verzichtet.

Es wird vorgeschlagen in einem 300 m Radius um die Haltestellen des Schienenverkehrs eine Abminderung des PKW-Stellplatzbedarfes von 10% vorzunehmen. Die kleineren Ortschaften verfügen in der Regel nicht über sehr gute Einkaufsmöglichkeiten und andere Infrastruktureinrichtungen, so dass hier kein verminderter motorisierter Fahrzeugverkehr zu erwarten ist.

Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ist ein weiteres Instrument mit dem die örtliche PKW-Nutzung beeinflusst werden kann.

Wesentliche Änderungen von baulichen Anlagen und anderer Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist oder wesentliche Änderungen ihrer Benutzung, sind nach der bisherigen Gesetzeslage der Errichtung gleichgestellt, dies sollte auch in die städtische Satzung einfließen. In diesen Fällen ist der Stellplatznachweis für das Gesamtobjekt neu zu führen. Für nicht wesentliche Änderungen ist nach derzeitiger Rechtslage überhaupt kein Stellplatznachweis erforderlich.

Es wird vorgeschlagen hier den Bestand zugrunde zu legen und den Nachweis der durch das Vorhaben zusätzlich notwendigen Stellplätze zu fordern.

Eine Abminderung der erforderlichen PKW-Stellplätze für bauliche Anlagen, die in ihren wesentlichen Teilen erhalten bleiben, sollte eine zusätzliche Abminderung von 10% der erforderlichen Stellplätze möglich sein. Für notwendige Fahrradabstellplätze sind keine Abminderungen vorgesehen.

Ziel ist es den individual Radverkehr in dem gesamten Stadtgebiet zu stärken und entsprechende Anreize zu schaffen. Die hohe Nachfrage und Verkaufszahlen von E-Bike und Pedelec lassen die Erwartung zu, dass auch in dem topographischen Gelände des Stadtgebietes Bornheim in der Zukunft das Fahrrad verstärkt genutzt werden wird.

Es wird vorgeschlagen bei einem Neubau und auch bei einer wesentlichen Änderung einer Bestandsimmobilie eine Abminderung von 10% der erforderlichen PKW-Stellplätze zu ermöglichen bei gleichzeitiger Herstellung von abschließbaren

Fahrradabstellplätzen mit entsprechender Lademöglichkeit auf dem Baugrundstück.

Die Ablösung von Stellplätzen ist bisher in einer eigenen Satzung geregelt. Diese Satzung gilt nur für wenige abgegrenzte Gebiete, in der Regel handelt es sich hierbei um Altortslagen mit einer dichten Bebauung. Der Ablösebeitrag durfte bisher 80 v.H. der durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkeinrichtungen einschließlich der Kosten des Grunderwerbs in dem jeweiligen Gebiet nicht überschreiten. Der Geldbetrag war zu verwenden für die Herstellung zusätzlicher Parkeinrichtungen im Gemeindegebiet, für investive Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs oder für investive Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs.

Zukünftig obliegt den Gemeinden die Entscheidung weiterhin ob und in welcher Höhe sie Ablösebeträge an Stelle eigentlich zu errichtender Stellplätze erheben und wie sie die Ablösebeträge einsetzen will.

Der Gesetzgeber hat in der seinem Gesetz konkrete Maßnahmen zur Verwendung der Ablösesumme dargelegt.

Es wird vorgeschlagen die bestehende Ablösesatzung entsprechend der neuen Gesetzgebung anzupassen und ggf. auf weitere Stadtgebiete zu erweitern.

In den einzelnen Ortschaften des Stadtgebietes bestehen zum jetzigen Zeitpunkt einige Bebauungspläne, die zum Teil klare Vorgaben über die Anzahl der Stellplätze und deren Anordnung auf dem Baugrundstück selbst haben. Einige Bebauungspläne sind auf Grundlage von Vorschriften und städtebaulichen Entwicklungskonzepten aus den 70 Jahren entstanden und rechtskräftig und stehen somit nicht im Einklang mit den Vorgaben und Ziele dieser Stellplatzsatzung.

Dennoch sind die Festsetzungen eines rechtskräftigen Bebauungsplanes bindend vor Berücksichtigung einer Stellplatzsatzung.

Aufgrund der ständig wachsenden Verkehrsdichte und des Parkdrucks sowie aus städtebaulichen Gründen ist es erforderlich, auf die Gestaltung und Anordnung von Grundstückszufahrten Einfluss zu nehmen. Es muss im Sinne aller Bürger das Ziel sein, Verkehrsgefährdungen zu vermeiden und möglichst viele öffentliche Stellplätze sowie Infrastruktureinrichtungen (z.B. Bushaltestellen) und Straßenbegleitgrün bereitstellen zu können. Eine eindeutige und verbindliche Vorgabe und Regelung ist aufgrund der unterschiedlichen Flächenstruktur und vorhandener Bebauung und Topographie aber nicht sinnvoll.

Aus diesem Grund wird vorgeschlagen mit dieser Satzung eine maximale Zufahrtsbreite auszusprechen und eine Empfehlung und Richtlinie zur Herstellung von Stellplätzen und Zufahrten auf dem Baugrundstück als Anlage zu dieser Satzung beizufügen.

Gegenstand dieser Stellplatzsatzung sollen ferner Definitionen über Größen von PKW- und Radfahrstellplätze, Berechnungsverfahren und Rundungen sein, sowie Standort und Lage der Abstellplätze um eine einheitliche Handhabung zu gewährleisten. Ein Jahr nach Einführung der Satzung soll das Verfahren evaluiert und dem Ausschuss für Stadtentwicklung ein Erfahrungsbericht vorgelegt werden.