

Satzung der Stadt Osnabrück über die Herstellung und Bereithaltung von Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellanlagen (Stellplatzsatzung – StS –)

Begründung

1. Rechtsgrundlage

Die Niedersächsische Bauordnung (NBauO) vom 3. April 2012 (Nds. GVBl. Nr. 5/2012) – in der zurzeit gültigen Fassung – bestimmt, dass für bauliche Anlagen, die einen Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen erwarten lassen, Einstellplätze (Flächen zum Abstellen von Kraftfahrzeugen) in solcher Anzahl und Größe zur Verfügung stehen müssen, dass sie die vorhandenen oder zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzerinnen und Benutzer und der Besucherinnen und Besucher der Anlagen aufnehmen können (§ 47 Absatz 1 Satz 1 NBauO).

Für Fahrradabstellanlagen gilt, dass diese für bauliche Anlagen, die einen Zu- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern erwarten lassen in solcher Größe zur Verfügung stehen müssen, dass sie die vorhandenen oder zu erwartenden Fahrräder der ständigen Benutzerinnen und Benutzer und der Besucherinnen und Besucher der Anlagen aufnehmen können (§ 48 Absatz 1 Satz 1 NBauO).

Mit § 84 Absatz 1 Nummern 2 und 3 und Absatz 2 i. V. m. Absatz 4 Satz 1 NBauO wird den Gemeinden die Möglichkeit eingeräumt, im eigenen Wirkungskreis nach den Vorgaben des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) eigene örtliche Bauvorschriften bezüglich der Anzahl der notwendigen Einstellplätze sowie zu Fahrradabstellanlagen zu erlassen.

§ 47 Absatz 6 Satz 2 NBauO eröffnet den Gemeinden darüber hinaus die Möglichkeit, Ablösebeträge für die Herstellung notwendiger Einstellplätze durch Erlass einer entsprechenden Satzung festzulegen.

2. Allgemeines

In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass sich in der Stadt Osnabrück als Verdichtungsraum mit gut ausgebautem ÖPNV und günstigen Voraussetzungen für die Fahrradnutzung ein anderes Mobilitätsverhalten entwickelt als im ländlichen Raum. Dazu tragen auch die schwindenden Flächenressourcen innerhalb der Stadt bei, die zwangsläufig zu einer Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führen bzw. führen müssen.

Mit einer speziell auf die Osnabrücker Verhältnisse zugeschnittenen StS kann diesen Entwicklungen entsprochen werden. Gleichzeitig ist es durch die StS möglich, verkehrspolitische Zielsetzungen zu verfolgen, z. B. durch Reduzierung der Stellplätze in der Innenstadt sowie in dicht bebauten Innenstadt-Randbereichen oder durch Berücksichtigung der Möglichkeiten des Carsharings.

Während die NBauO grundsätzlich bestimmt, dass für bauliche Anlagen, die einen Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen erwarten lassen, Einstellplätze in solcher Anzahl und

Größe zur Verfügung stehen müssen, dass sie die vorhandenen oder zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzerinnen und Benutzer und der Besucherinnen und Besucher der baulichen Anlagen aufnehmen, wird es den Kommunen freigestellt, im eigenen Wirkungskreis durch örtliche Bauvorschrift zu bestimmen, wie hoch die erforderliche Anzahl von notwendigen Einstellplätzen ist bzw. ob sie die Herstellung von Garagen und Stellplätzen untersagt oder einschränkt.

Anders als die *Richtzahlen* für den Einstellplatzbedarf des RdErl. des MS v. 06.07.2016 – 503-24 156/3-1 – (Nds. MBl. 2016 Nr. 27, S. 714), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 28.07.2016 (Nds. MBl. 2016 Nr. 29, S. 806), bestimmt die StS die Anzahl der notwendigen Einstellplätze mit Hilfe von *Bestimmungszahlen* differenzierter und eindeutiger. Dabei bewegen sich die Bestimmungszahlen in der Regel im unteren Bereich der Richtzahlen des Landes. Damit soll verhindert werden, dass durch die bislang praktizierte Interpolation bei der Anwendung der Richtzahlentabelle des Landes bauordnungsrechtliche Forderungen nach Einstellplätzen über den tatsächlichen Bedarf hinausgehen.

Die StS soll die städtebaulichen Auswirkungen des ruhenden Verkehrs und den Ziel- und Quellverkehr steuern. Die Innenstadt (Kernzone) soll dabei im Vergleich zum Rest des Stadtgebiets die weitgehendste Entlastung erfahren. Hier sollen möglichst wenig zusätzliche Pkw-Einstellplätze entstehen. In den Bereichen mit einer besonders hohen baulichen Dichte, die unmittelbar an die Innenstadt angrenzen, soll die Forderung nach neuen Pkw-Einstellplätzen ebenfalls zurückhaltend ausfallen, um auch hier eine Entlastung zu erreichen. Die Satzung unterteilt dafür das Stadtgebiet in drei Zonen. Zone 1 (Kernzone) umfasst den Bereich innerhalb des Wallrings. Zone 2 legt sich halbringförmig in östlicher, südlicher und westlicher Ausdehnung um die Kernzone. Zone 3 umschreibt den Rest des Stadtgebiets. Dienen Straßen als Abgrenzung zwischen den einzelnen Zonen, verläuft die Grenze jeweils in der Straßenmitte.

Die Unterteilung des Stadtgebiets in Zonen erfolgte nach folgenden Kriterien, die die Urbanität einzelner Quartiere beschreiben:

- Siedlungsdichte,
- Geschossigkeit,
- Stellplatzmangel und
- Entfernung zur Kernzone.

Die Erkenntnis, dass es wegen der Auswirkungen auf das gesamte Straßennetz und auf die Umwelt nicht ratsam ist, insbesondere die Gebäude in der Innenstadt mit so vielen Einstellplätzen auszustatten, dass alle Benutzerinnen und Benutzer sowie Besucherinnen und Besucher, die es wünschen, sie mit einem privaten Pkw aufsuchen können, hat zu der Regelung geführt, dass innerhalb der Innenstadt (Zone 1) nicht mehr als 50 % der notwendigen Einstellplätze errichtet werden müssen, gleichzeitig aber auch nicht mehr als 75 % errichtet werden dürfen. Die Ermächtigung der Stadt zu dieser restriktiven Vorgabe ergibt sich aus § 84 Absatz 2 NBauO. Die Regelung soll in erster Linie verhindern, dass der von baulichen Anlagen verursachte Ziel- und Quellverkehr die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs gefährdet.

Im erweiterten Innenstadtbereich (Zone 2) müssen grundsätzlich nur 75 % der jeweils notwendigen Einstellplätze nachgewiesen werden. Mit dieser Regelung soll die Nutzung innerstädtischer Flächen, insbesondere zu Zwecken der Wohnnutzung, erleichtert werden und damit an zusätzlicher Attraktivität gewinnen.

In Zone 3 ist die erforderliche Anzahl von notwendigen Einstellplätzen unter Anwendung der Bestimmungszahlen uneingeschränkt nachzuweisen. Angesichts der hier in der Regel vorzufindenden geringeren Siedlungsdichte stellt diese Forderung keine unzumutbare Belastung von Baugrundstückseigentümern dar.

Durch die Anwendung der StS ist davon auszugehen, dass sich das Angebot an Einstellplätzen – insbesondere im Innenstadtbereich – bei Nutzungsintensivierung des Stadtraums nicht signifikant erhöhen wird. Damit soll indirekt ein Anreiz für den Umstieg vom motorisierten Indi-

vidualverkehr auf den Umweltverbund (nicht motorisierte Verkehrsträger (Fußgänger und öffentliche oder private Fahrräder), öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus und Taxis) sowie Car-sharing und Mitfahrzentralen) gegeben werden.

Ebenso ermöglicht die verringerte Anzahl notwendiger Einstellplätze entsprechend der StS bessere Möglichkeiten der Umsetzung von Nachverdichtungspotentialen.

Gleichzeitig soll die StS mit Hilfe der Vorgaben zur Gestaltung von Fahrradabstellplätzen und der Bestimmungszahlen für Fahrradabstellplätze zur qualitativen und quantitativen Verbesserung des Angebots an Fahrradabstellplätzen im Stadtgebiet beitragen, um hierdurch den Umstieg auf den Fahrradverkehr zu befördern.

Da die Anzahl der notwendigen Einstellplätze bzw. die Größe von Fahrradabstellanlagen von der Nutzung der baulichen Anlage abhängig ist, basiert die StS grundsätzlich auf den Ausführungsbestimmungen zu § 47 NBauO (RdErl. des MS v. 06.07.2016 – 503-24 156/3-1 – (Nds. MBl. 2016 Nr. 27, S. 714), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 28.07.2016 (Nds. MBl. 2016 Nr. 29, S. 806), sowie den Hinweisen zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) e. V., Ausgabe 2012.

Die StS löst die Satzung der Stadt Osnabrück vom 6. Dezember 1994 über den Geldbetrag für nicht herzustellende Kraftfahrzeugeinstellplätze - Ablösesatzung - (Amtsblatt 1994, S. 1518 ff.), zuletzt geändert durch Satzung vom 19. Juni 2001, ab und legt gleichzeitig aktualisierte und vereinheitlichte Ablösebeträge für das Stadtgebiet fest.

3. Anwendungsbereich

Die Satzung bezieht sich sowohl auf die Neuerrichtung oder Erweiterung als auch auf die Nutzungsänderung von Gebäuden und sonstigen baulichen Anlagen. Sie konkretisiert und ergänzt die Bestimmungen der NBauO und legt unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten der Stadt Osnabrück insgesamt fest, wie viele Einstellplätze bzw. in welcher Größe und in welcher Form Fahrradabstellanlagen vorgehalten werden müssen.

Bauwerke, die noch ohne die nach dieser Satzung geforderten Einstellplätze bzw. Fahrradabstellplätze errichtet werden durften, also Bauten aus der Zeit vor Inkrafttreten dieser Satzung, brauchen nicht nachträglich mit Einstellplätzen bzw. Fahrradabstellplätzen ausgestattet werden (Bestandsschutz).

Soweit diese Satzung in bestimmten Punkten keine oder unvollständige Regelungen zu Einstellplätzen bzw. Fahrradabstellplätzen trifft, finden die Regelungen der NBauO Anwendung.

Die Satzung gilt im gesamten Gebiet der Stadt Osnabrück. Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen städtebaulichen Satzungen, die von den Regelungen der StS abweichen, haben Vorrang.

4. Ablösung der Einstellplatzpflicht

Nach § 47 Absatz 5 Satz 1 NBauO – in der zurzeit gültigen Fassung – wird auf Verlangen der Bauherrin oder des Bauherrn zugelassen, dass die Pflicht zur Herstellung notwendiger Einstellplätze, ausgenommen Einstellplätze für Behinderte – diese müssen stets bereitgestellt werden –, durch die Pflicht zur Zahlung eines Geldbetrags an die Stadt ersetzt wird, soweit die Stadt dies durch Satzung bestimmt oder im Einzelfall zugestimmt hat.

Diese Satzung regelt die Höhe des Ablösebetrags und definiert einen städtischen Zustimmungsvorbehalt bei der Zulassung einer Einstellplatzablösung. Über eine Zustimmung entscheidet die Stadt im Einzelfall unter Berücksichtigung städtebaulicher und verkehrsplanerischer Gesichtspunkte.

Der nach dieser Satzung pauschalisierte Ablösebetrag ist nach dem durchschnittlichen Vorteil bemessen, der sich für die Antragstellerin oder den Antragsteller daraus ergibt, dass sie bzw. er die Einstellplätze nicht herstellen braucht. In die Ermittlung des Ablösebetrags fließen somit

pauschale Annahmen für den Bodenwert sowie für die Baukosten ein. Die Baukosten werden einheitlich mit 2.500 Euro pro Einstellplatz angenommen. Das entspricht näherungsweise den Baukosten für einen ebenerdigen Einstellplatz. Die Fläche eines Einstellplatzes, inklusive Zufahrt, wird mit 25 m² (10,0 m x 2,5 m) angenommen. Da der Bodenrichtwert innerhalb des Stadtgebiets stark variiert, finden in der Ermittlung des Ablösebetrags drei unterschiedliche Bodenwerte für die Zonen 1, 2 und 3 (Mittelwert aus den Bodenrichtwerten innerhalb der Zonen) Berücksichtigung. Innerhalb der Zone 1 (Kernzone) wird mit einem pauschalen Bodenwert in Höhe von 628 Euro/m² gerechnet, in Zone 2 (erweiterter Innenstadtbereich) mit einem pauschalen Bodenwert in Höhe von 236 Euro/m² und in Zone 3 (übriges Stadtgebiet) mit einem pauschalen Bodenwert in Höhe von 148 Euro/m² gerechnet.

Der Vorteil, der sich für die Antragstellerin oder den Antragsteller daraus ergibt, dass sie bzw. er die Einstellplätze nicht herstellen braucht, wird dadurch gemindert, dass die abgelösten Einstellplätze der Antragstellerin bzw. dem Antragsteller nicht zur Verfügung stehen und ihr bzw. ihm die städtischen Maßnahmen, die sie bzw. er mit ihrem bzw. seinem Ablösebetrag finanziert, nur sehr mittelbar und keinesfalls ausschließlich zugutekommen. Dementsprechend kann der vorgenannte Vorteil nicht die volle Höhe der Kosten ausmachen, die bei Herstellung der Einstellplätze entstehen würden, sondern nur einen angemessenen Teil der Kosten. Diesem Umstand wird dadurch Rechnung getragen, dass in die Ermittlung des Ablösebetrags ein Abminderungsfaktor von 75 % einfließt.

Der Ablösebetrag für einen notwendigen Einstellplatz ermittelt sich somit nach folgendem Berechnungsschema unter Zugrundelegung pauschaler Wertansätze:

$$0,75 \text{ (Abminderungsfaktor)} \times (25 \text{ m}^2 \text{ (Nutzfläche)} \times \text{Bodenwert} + 2.500 \text{ Euro (Baukosten)})$$

Daraus ergeben sich für die einzelnen Zonen unter Berücksichtigung unterschiedlicher Bodenwertansätze die folgenden pauschalen Ablösebeträge für einen notwendigen Einstellplatz:

$$\text{Zone 1: } 0,75 \times (25 \text{ m}^2 \times 628 \text{ Euro/m}^2 + 2.500 \text{ Euro}) = 13.650 \text{ Euro}$$

$$\text{Zone 2: } 0,75 \times (25 \text{ m}^2 \times 236 \text{ Euro/m}^2 + 2.500 \text{ Euro}) = 6.300 \text{ Euro}$$

$$\text{Zone 3: } 0,75 \times (25 \text{ m}^2 \times 148 \text{ Euro/m}^2 + 2.500 \text{ Euro}) = 4.650 \text{ Euro}$$

Entscheidet sich die Bauherrin oder der Bauherr für die Ablösung notwendiger Einstellplätze, muss dies gegenüber der Bauaufsichtsbehörde verlangt werden. Sofern die Stadt dem Antrag zustimmt, erteilt die Bauaufsichtsbehörde einen Bescheid über die Zulassung der Ablösung.

5. Gestaltung von Fahrradabstellplätzen

Notwendige Fahrradabstellplätze müssen bestimmte qualitative Mindestkriterien erfüllen. Neben einer Mindestaufstellfläche sind auch die Ansprüche an eine Barrierefreiheit, Erreichbarkeit, Verfügbarkeit sowie an den Komfort und die Sicherheit zu berücksichtigen. Unter bestimmten Voraussetzungen sind demnach auch Sonderausstattungen (Steckdosen und Sonderflächen für Lasten- oder Kinderanhänger) herzustellen. Die in dieser Satzung formulierten Anforderungen an die Gestaltung von Fahrradabstellplätzen sollen zu einer höheren Attraktivität der Fahrradnutzung führen und somit zu einer Stärkung des Umweltverbundes insgesamt beitragen.

6. Abweichungen

Die Bauaufsichtsbehörde kann gemäß § 66 NBauO Abweichungen von Anforderungen der NBauO und aufgrund der NBauO erlassener Vorschriften – wie dieser Satzung – zulassen, wenn diese unter Berücksichtigung des Zwecks der jeweiligen Anforderung und unter Würdigung der öffentlich-rechtlich geschützten nachbarlichen Belange mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind.

Abweichungen von der Pflicht zur Herstellung notwendiger Fahrradabstellplätze können nur zugelassen werden, wenn die notwendigen Fahrradabstellplätze nur unter außergewöhnlichen

Schwierigkeiten auf dem Baugrundstück hergestellt werden können und die Herstellung notwendiger Fahrradabstellplätze durch die Zahlung eines Ablösebetrags an die Stadt ersetzt wird. Der Ablösebetrag in Höhe von 500 Euro pro Fahrradabstellplatz ergibt sich aus den pauschalisierten Kosten in Höhe von 1.000 Euro für die Herstellung eines Fahrradabstellbügels im öffentlichen Straßenraum (Fahradabstellbügel liefern und einbauen: ca. 200 Euro, Grunderwerb: ca. 500 Euro, Oberflächenbefestigung: ca. 300 Euro). Da ein Fahrradabstellbügel grundsätzlich von zwei Fahrrädern genutzt werden kann, beträgt der Ablösebetrag die Hälfte der vorgenannten pauschalisierten Herstellungskosten.

7. Carsharing

Carsharing ermöglicht es, ohne eigenes Fahrzeug mobil zu sein. Beim Carsharing erfolgt die gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Pkw auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung in Form eines kurzzeitigen Anmietens von Fahrzeugen. Unmittelbare Anschaffungs-, Versicherungs- und Betriebskosten fallen für die Nutzer nicht an. Die Nutzungskosten werden entsprechend einer Tarifstruktur abgerechnet.

§ 47 Absatz 3 NBauO benennt die Möglichkeit, die Pflicht zur Herstellung notwendiger Einstellplätze auf Antrag auszusetzen, solange Benutzerinnen und Benutzer der baulichen Anlage Zeitkarten für den ÖPNV verbilligt zur Verfügung gestellt bekommen und soweit hierdurch ein verringerter Bedarf an notwendigen Einstellplätzen erwartet werden kann. Diese Möglichkeit wird in der StS auf die Herstellung von Carsharing-Stationen sinngemäß übertragen, da Carsharing-Stationen ebenfalls regelmäßig zu einem verringerten Bedarf an notwendigen Einstellplätzen führen.

Die Pflicht zur Herstellung notwendiger Pkw-Einstellplätze kann nach der StS ausgesetzt werden, wenn die Antragstellerin oder der Antragsteller Pkw-Einstellplätze für eine Carsharing-Station auf ihrem bzw. seinem Baugrundstück bereitstellt. Hierzu muss die vertragliche Sicherung eines anerkannten Carsharing-Unternehmens vorliegen. Als Betreiberin oder Betreiber ist nur ein von der Stadt Osnabrück anerkanntes Carsharing-Unternehmen, das nach RAL-ZU 100 („Mobilitätsleistung des Umweltverbundes – Carsharing“) mit dem Blauen Engel zertifiziert ist, zulässig.

Die Reduzierung der notwendigen Einstellplätze erfolgt bis zu einer Kappungsgrenze von maximal sechs Pkw-Einstellplätzen in folgenden Stufen:

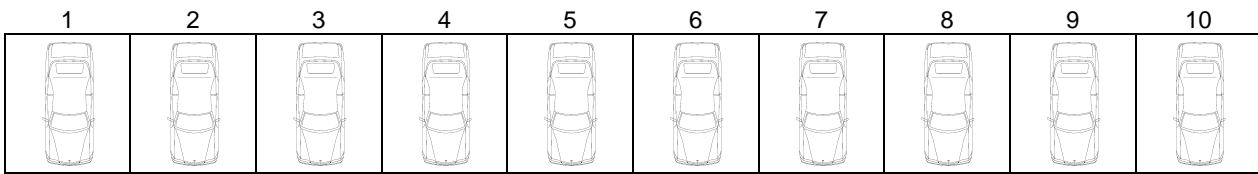
- Stufe 1:** Für den ersten Carsharing-Einstellplatz sind 30 v. H. der notwendigen Pkw-Einstellplätze anzurechnen.
- Stufe 2:** Für den zweiten Carsharing-Einstellplatz sind zusätzlich 20 v. H. (insgesamt 50 v. H.) der notwendigen Pkw-Einstellplätze anzurechnen.
- Stufe 3:** Für den dritten Carsharing-Einstellplatz sind zusätzlich 10 v. H. (insgesamt 60 v. H.) der notwendigen Pkw-Einstellplätze anzurechnen.

Beispiel:

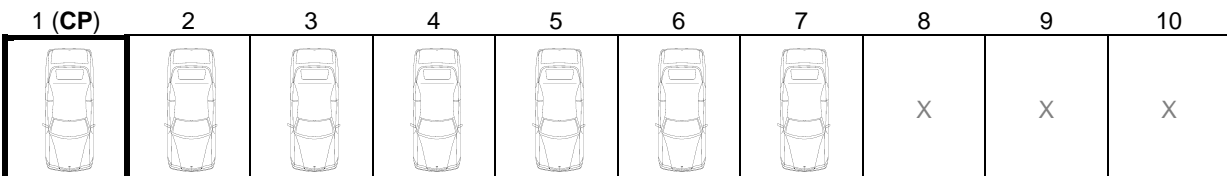
Das folgende Beispiel soll die Ermittlung der notwendigen Pkw-Einstellplätze (EP) bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Carsharing-Einstellplätzen (CP) verdeutlichen. Sofern Carsharing-Einstellplätze errichtet sind, werden diese letztendlich als baurechtlich notwendige Pkw-Einstellplätze gewertet.

Im Beispiel wird davon ausgegangen, dass in der Ausgangssituation für ein Bauvorhaben insgesamt zehn notwendige EP auf dem Baugrundstück nachzuweisen sind.

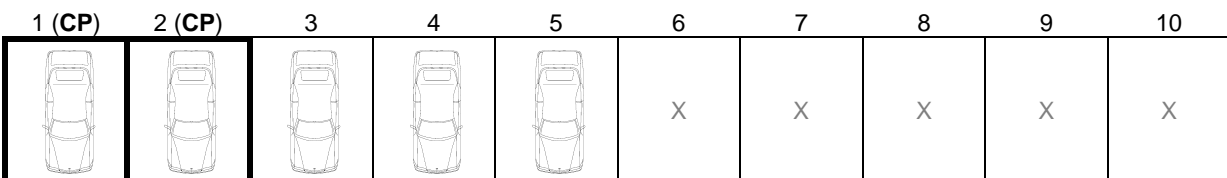
Ausgangssituation: kein CP



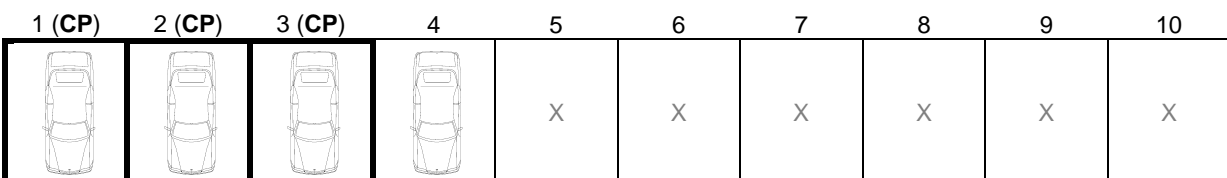
Stufe 1: ein CP, 30%-Anrechnung



Stufe 2: zwei CP, 50%-Anrechnung



Stufe 3: drei CP, 60%-Anrechnung



Für den Fall, dass die Carsharing-Einstellplätze zukünftig nicht mehr zur Verfügung stehen, ist in geeigneter Weise eine spätere Anbindung per Baulast oder die Zahlung eines Ablösebetrags erforderlich.

8. Bestimmungszahlen

Die Bestimmungszahlen für notwendige Einstellplätze (EP) resultieren aus den langjährigen Erfahrungen mit den Ausführungsbestimmungen zu § 47 NBauO (RdErl. des MS v. 06.07.2016 – 503-24 156/3-1 – (Nds. MBl. 2016 Nr. 27, S. 714), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 28.07.2016 (Nds. MBl. 2016 Nr. 29, S. 806), im Stadtgebiet. Anders als die vorgenannten Richtzahlen des Ministeriums definiert die StS allerdings eindeutige Bestimmungszahlen, die die Anwendung der Satzung erleichtern sollen und dem Grundsatz der Gleichbehandlung Rechnung tragen.

Die Bestimmungszahlen für Fahrradabstellplätze wurden auf Grundlage der „Hinweise zum Fahrradparken“ der Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und unter Rückgriff auf die bereits außer Kraft getretenen Ausführungsbestimmungen zur NBauO zu Fahrradabstellanlagen (RdErl. d. MS v. 16.08.1996, Nds. MBl. S. 1478) erarbeitet. Dabei wurde für die Stadt Osnabrück ein durchschnittlicher Radverkehrsanteil von 20% zugrunde gelegt. In Einzelfällen (z. B. Radverkehrsanteile an Schulen) wurde vom vorgenannten Wert

abgewichen, indem bei der Ermittlung der jeweiligen Bestimmungszahl ein höherer Radverkehrsanteil zugrunde gelegt wurde.

Für Wohnungen werden keine Bestimmungszahlen genannt, weil die Ausstattung von Wohnungen mit Fahrradabstellanlagen in § 44 Absatz 4 Nummer 1 NBauO besonders geregelt wird. Dort wird für Gebäude mit mehr als zwei Wohnungen u. a. für Fahrräder ein „leicht erreichbarer und gut zugänglicher Abstellraum“ im Gebäude oder auf dem Grundstück gefordert. Bei der Ermittlung des Platzbedarfs sollten dabei regelmäßig durchschnittlich zwei Fahrräder (ca. 3 m² Abstellfläche) pro Wohnung Berücksichtigung finden.