Beilage

Satzung zur Änderung der Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen (StellplatzS - StS); Änderung der Vollzugsanweisung der Stadt Nürnberg zu Art. 47 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) über die Erfüllung der Stellplatz- bzw. Abstellplatzverpflichtung und zur Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen (StellplatzS – StS)

Abtrag der Linken Liste vom 14.02.2024

Entscheidungsvorlage

Die Stellplatzsatzung mit Richtzahlenliste sowie die zugehörigen Vollzugsanweisungen sind das wesentliche Instrument zur Bemessung des notwendigen Stellplatzbedarfs von Bauvorhaben. Sie sind daher regelmäßig an die Erfahrungen im Vollzug sowie die geänderten Rahmenbedingungen der Stadtentwicklungspolitik anzupassen.

In der Praxis bilden insbesondere die Berechnungsregeln sowie die Anforderungen an die Gestaltung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen aktuell Anhaltspunkte für Diskussionen. Genehmigungsverfahren werden hierdurch unnötig verzögert. Das langjährige Verwaltungshandeln und die im Baugenehmigungsverfahren geforderten Mindeststandards sollen durch die vorgesehenen Änderungen transparent gemacht werden.

Darüber hinaus werden die Ablösebeträge –auch mit dem Ziel einer Gegenfinanzierung neu zu errichtender Quartiersparkhäuser- an die Werte der Nachbarkommunen angepasst und Änderungen an den Richtzahlen vorgenommen.

Dem Antrag der Linken Liste wird durch die Einzelanpassungen teilweise gefolgt. Nicht gefolgt werden kann der rein verkehrspolitischen Betrachtung der Stellplatzablöse- diese hat auch eine herausragende fiskalische Bedeutung. Studien, die eine Reduktion der Endkundenpreise (Kauf oder Miete) nach Verzicht auf Stellplätze nahelegen, existieren nicht. Erstaunlicher Weise haben sich bspw. in Berlin nach Abschaffung aller Stellplatzregelungen die Wohnflächenpreise überproportional schnell erhöht. Im Ergebnis steht zu befürchten, dass der Wegfall von Ablösen oder deren Reduzierung allein die argen der Projektentwickler verbessert, nicht jedoch den Wohnungsmarkt beeinflusst.

Auf die Schaffung einer Rechtsgrundlage in der StellplatzS zur allgemeinen Anerkennung von Mobilitätskonzepten wurde nach intensiver interner Prüfung verzichtet. Auf Basis der aktuellen Rechtsgrundlagen der Bayerischen Bauordnung (BayBO) führen derartige Konzepte zu einer Reduzierung erforderlicher Stellplätze (und entsprechend nötiger Ablösebeiträge). Mindereinnahmen für die Stadt bei ungewissem Erfolg der zugestandenen Maßnahmen, können dabei ein unkalkulierbares Risiko darstellen. Es steht zudem zu befürchten, dass geforderte Maßnahmen durch die Verwaltung nicht rechtssicher gefordert, vereinbart und überwacht werden können. Alternativ könnten Mobilitätskonzepte an die zweckgebundenen Ablösebeträge gekoppelt werden. Dies schränkt jedoch die Mobilitätsmaßnahmen, die im Zuge dessen anerkannt werden können, auf die im Gesetz vorgegebenen Verwendungszwecke ein. Carsharing und andere Maßnahmen aus dem Mobilitätsbaukasten könnten in dieser Form nicht zugestanden werden. In der Bauleitplanung bleiben Mobilitätskonzepte als Teilstädtebaulicher Verträge der Regelweg, in der für die StS vorrangig relevanten Betrachtung von Vorhaben nach §34BauGB sind sie regelmäßig nicht rechtssicher und auch nicht wirtschaftlich anwendbar.

Gegebenenfalls kann eine Umsetzung von Mobilitätskonzepten in der StS erneut geprüft werden, wenn sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen der BayBO ändern.

Beilage

Im Einzelnen werden folgende Änderungen vorgenommen:

StellplatzS

§ 2 Abs. 2 (alt):
Die Regelung für Kinderecken und Spielbereiche wurde in der Praxis nicht angenommen. Sie ist nicht erforderlich, weil der Hauptnutzung untergeordnete Flächen grundsätzlich nicht zur Bemessung von Stellplatzforderungen herangezogen werden.

§ 2 Abs. 3 (neu):
Es wird erklärend eingefügt, wann bei der Berechnung der Stellplatzforderung der reduzierende Faktor innerhalb der Zone 1 anzuwenden ist. Der bisherige Satzungstext ermöglichte mehrere Rechenwege, die in einigen Fällen abweichende Stellplatzforderungen ergaben.

§ 2 Abs. 4 (neu):
Durch den Verzicht auf einen zusätzlichen Stellplatznachweis beim Einbau von abgeschlossenen Wohneinheiten in bestehende Dachgeschosse wird eine Erleichterung für die Wohnraumschaffung erreicht. Mehr bereits bestehendes (Wohn)-Raumpotential kann ohne zusätzlichen Aufwand genutzt werden. Der fiskalische Verlust hält sich angesichts der überschaubaren Zahl solcher Fälle in Grenzen, das Signal ist aber relevant.

§ 2 Abs. 5 (neu):
Durch die Einfügung des Wortes „ebenerdig“ soll unterstrichen werden, dass Kinderspielplätze vorrangig ebenerdig in den Freiflächen der Baugrundstücke anzulegen sind. Kinderspielplätze auf Dachflächen zu Gunsten von Stellplätzen oder innerhalb eines Gebäudes sollen hierdurch, insbesondere wegen der damit verbundenen Sicherheitsfragen, möglichst vermieden werden.

§ 3 Abs. 2:
Die Ablösebeträge für Kfz-Stellplätze werden in Zone 1 künftig 13.000 Euro und 11.000 Euro in der Zone 2 betragen. Der Differenzbetrag zum aktuellen Ablösebetrag wird für die Neueinrichtung von Quartiersparkhäusern verwendet. Für Fahrradabstellplätze erhöht sich der Betrag auf 750 Euro.

In den letzten Jahren verstärkte sich die Tendenz, dass Investoren zunehmend Stellplätze ablösen, statt real herzustellen. Zwar entspricht dies dem Ansinnen der Stadt Nürnberg zur Stärkung der Mobilitätswende. Fehlende Kompensationen im Einzugsbereich der individuellen Bauvorhaben können partiell jedoch den Parkdruck im öffentlichen Verkehrsraum erhöhen, ohne dass durch die Verwaltung steuernd eingegriffen werden kann. Gleichzeitig zeigt der Trend, dass die Ablöse deutlich günstiger ist, als die Realherstellung.

Gemäß Art. 47 Abs. 4 BayBO sind Ablösebeträge zweckgebunden einzusetzen. Gestiegene Baupreise führen nicht nur bei Investoren zu Mehrkosten, sondern treffen auch die Stadt. Gleichbleibende Ablösebeträge bei gestiegenen Baukosten führen zwangsläufig zu weniger Maßnahmen, die durch die Stadt umgesetzt werden können.

Die letzte Anpassung der Ablösebeträge erfolgte durch die Satzung vom 31.Juli 2014. Sie liegt mithin 10 Jahre zurück. Seitdem haben sich, trotz des leichten Einbruchs der letzten zwei Jahre, konjunkturell erhebliche Steigerungen der Bodenrichtwerte und der Baupreise ergeben. Diese spiegeln sich in den neuen Werten wieder. Um die Bautätigkeit angesichts der aktuellen Konjunktureinbrüche nicht unnötig zu lähmen, bleiben die Werte hinter denen der angrenzenden Städte, wie Fürth (15.000 Euro / 12.000 Euro / 10.000 Euro) und Erlangen (15.000 Euro / 11.500 Euro / 8.000 Euro) deutlich zurück.

Beilage

§ 4 Abs. 1:
Durch den Verweis auf die baulichen Anforderungen der Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (GaStellV) wird deren verpflichtende Anwendung in der StellplatzS klargestellt.

§ 4 Abs. 2 bis 5:
Derzeit finden sich Anforderungen an die Begrünung von Stellplatzanlagen und Garagen / Carports sowohl in der StellplatzS, als auch der Satzung der Stadt Nürnberg über Begrünung baulicher Anlagen und unbebauter Flächen (Begrünungssatzung – BegrS). Teilweise weichen diese, insbesondere bei der Dachbegrünung, voneinander ab.

Ziel ist, eine Bündelung aller Begrünungsanforderungen für Stellplatzanlagen und Garagen / Carport in der StellplatzS vorzunehmen. Die BegrS soll dementsprechend zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls geändert werden.

Die Notwendigkeit, Dachbegrünung für Garagen / Carports vorzusehen soll zur Erleichterung verfahrensfreier Bauvorhaben künftig nur für größere und damit leichter zu begrünende Anlagen gelten. Nach Art. 57 Abs. 1 Nr. 1b BayBO sind Garagen und überdachte Stellplätze mit einer Fläche bis zu 50 m² außer im Außenbereich verfahrensfrei.

§ 4 Abs. 6 (neu), 8 (neu) und 9 (neu):
Dem Radverkehr kommt im Zuge der Mobilitätswende eine immer stärkere Bedeutung zu. Grundvoraussetzung dafür sind benutzerfreundliche und qualitativ ansprechende Abstellanlagen.
Die bisherigen Regelungen in der StellplatzS waren unbestimmt. Folglich müssen bei den meisten Baugenehmigungsverfahren Nachforderungen gestellt werden, die die Verfahren unnötig in die Länge ziehen.
Konkrete Maße und Vorgaben sollen Transparenz schaffen und Qualitäten erhöhen.

Richtzahlen

Bei diversen Nutzungsarten werden die notwendigen Stellplätze reduziert und an den realen Bedarf angepasst.

Nr. 1.1 Wohnungen:
Für Wohnungen wird die Schwelle, ab der ein zweiter Stellplatz erforderlich wird, von 130 m² auf 100 m² abgesenkt. Dies erhöht vor allem den Stellplatzbedarf von Familieneigenheimen und sehr großen Wohnungen im Stadtrandbereich. Dort ist auch die Beschwerdelage über den bisherigen Stellplatzschlüssel größer. Eine „Regelwohnung“ hat in Nürnberg um die 85 qm Fläche, sie ist also von der Änderung nicht betroffen. Die Prognosen sagen auch für die kommenden Jahre wachsende Bedarfe an kleineren Wohnungen voraus.

Vor diesem Hintergrund ist nicht zu erwarten, dass sich die geplanten Änderungen signifikant negativ auf die Wohnungswirtschaft, insbesondere den Geschosswohnungsbau, auswirken werden.

Die städtischen Lagen, in denen gehäuft Wohnungen größer 100 m² zu finden sind, hauptsächlich Ein- und Zweifamilienhausgebiete, sind mit ÖPNV nicht immer optimal angebunden. Investorenoptimierte Grundrisse, die die bisherige Schwelle von 130 m² knapp unterschreiten, spiegeln den daraus resultierenden Bedarf an Stellplätzen nicht realistisch wieder. Der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum ist teils enorm. Alternative Mobilitätsangebote sind nicht vorhanden, bieten nicht die notwendige Flexibilität oder werden nicht ausreichend angenommen.

Die Neuregelung bietet auch zur Förderung des Fahrradverkehrs Vorteile. Früher als bisher sind Flächen für einen dritten Abstellplatz vorzuhalten. Damit sollten künftig ausreichend Abstellflächen, auch für die wachsende Zahl an Lastenrädern, welche einen höheren Flächenbedarf auslösen, vorgehalten sein, ohne dass es hierfür einer speziellen Regelung in der Satzung bedarf.

Nr. 1.4 Studierendenwohnungen, Studierendenwohnheime und sonstige Wohnheime:
Wohnraum für Studierende musste, um den reduzierten Stellplatzschlüssel erhalten zu können, bisher als förderfähiges Wohnheim konzipiert werden. Dies hat u.a. Auswirkungen auf bauliche Anforderungen, nutzungsspezifische Räume sowie das durchzuführende Baugenehmigungsverfahren mit erhöhtem Prüfaufwand.

Angesichts des Drucks am Wohnungsmarkt erscheint es wenig zielführend, weiterhin höhere Anforderungen an Gebäude zu stellen, nur um einen reduzierten Stellplatzschlüssel gewähren zu können.
Rechtlich gesicherte und durch einen Betreiber vermietete Studierendenwohnungen werden daher stellplatzmäßig Wohnheimen gleichgestellt.

Nr. 1.8 Obdachlosenheime, Flüchtlingsunterkünfte, Asylbewerbererstaufnahmeeinrichtungen:
Die Mindestforderung entfällt. Zumeist werden entsprechende Einrichtungen durch Nutzungsänderungen geschaffen. Hier sind reale Stellplätze entweder vorhanden oder auf Grund des Bestandes ohnehin nicht nachzuweisen.

Nrn. 3.1 bis 3.3 Läden:
Das Kaufverhalten vieler Konsumenten hat sich verändert. Es werden mehr Waren online bestellt, „Click & Collect“ - Konzepte verdrängen den Einkaufsbummel. Dem geänderten Konsumverhalten soll in der StellplatzS Rechnung getragen werden. Die Stellplätze für großflächigen Einzelhandel werden auf 1 St./70 m² BGF (Nr. 3.2) bzw. 1 St. / 60 m² BGF (Nr.3.3) reduziert. Nachteilige Auswirkungen auf den öffentlichen Raum sind hierdurch nicht zu erwarten, da Läden erfahrungsgemäß die für sie optimale Stellplatzzahl (ggf. auch höher) errichten.

Nr. 6.1 Gastronomie:
Die Stellplatzschlüssel von Läden nach Nr. 3.1 und Gastronomie werden angeglichen. Dies resultiert aus dem Ziel der *Zukunftsinitiative Innenstadt*, Anpassungs- und Erleichterungsmöglichkeiten für Ansiedlungen in der Innenstadt sind zu schaffen. So dient ein einheitlicher Stellplatzschlüssel der Erleichterung von Nutzungsänderungen ebenso, wie Nutzerkonzepte, die weder eine klassische Ladennutzung, noch Gastronomie darstellen. Bisher konnten derartige Konzepte nur im Rahmen einer untergeordneten Gastronomie, mit Einschränkungen der Öffnungszeiten, des Angebots und der Nutzungsflächen oder mit Hilfe komplizierter Berechnungsansätze zugestanden werden. Die durch die Änderung überholte Regelung entfällt.

Mindereinnahmen für die Stadt sind aus der Änderung nicht zu erwarten. Beispielhafte Berechnungen haben ergeben, dass die notwendigen Stellplatzforderungen für Gastronomie weitgehend identisch sind, unabhängig davon, ob sie nach Gastraumfläche oder Bruttogrundfläche ermittelt werden.

Nr. 6.2 Nicht öffentlich zugängliche Gastronomie:
Um einen einheitlichen Berechnungsstandard für Gastronomie zu schaffen, werden auch die nicht öffentlich zugänglichen Gastronomien künftig nach BGF berechnet. Wie für Nr. 6.1 sind hierdurch keine signifikanten Mehrungen oder Minderungen der Stellplatzzahl zu erwarten.

Beilage

Nr. 6.3 Freischankflächen:
Alle Freischankflächen erhalten zur Vereinfachung im Vollzug nun einen einheitlichen Stellplatzschlüssel von 1 St. / 100 m². Aus der Stellplatzreduzierung sind keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten. Freischankflächen ohne Anbindung an eine Gastronomie sind selten und werden zudem eher als Ausflugsgaststätten mit dem Fahrrad angefahren.

Nr. 6.4 Hotels, Pensionen, Kurheime, Ferienwohnungen, Boardinghäuser, Motels und andere Beherbergungsbetriebe:
Für den Vollzug, Investoren und Entwurfsverfasser wird eine transparente und einheitliche Regelung für jegliche Arten von Beherbergungsbetrieben geschaffen. Aktuell gehäufte beantragte Arten gewerblicher Zimmervermietungen wie Ferienwohnungen und Boardinghäuser erhalten explizit Einzug in die beispielhafte Aufzählung möglicher Betriebe.

Nrn. 8.1 und 8.2 (alt) Krankenhäuser:
Krankenhäuser erhalten, unabhängig von einer gesetzlich definierten Versorgungsstufe, die für den tatsächlichen Stellplatzbedarf keine Relevanz hat, einen einheitlichen Stellplatzschlüssel von 1 St./10 B (Betten) sowie 1 ASt./6 B.

Nr. 8.3 (neu) Tagespflegeplätze:
Die Forderungen werden sowohl für Stellplätze als auch Abstellplätze auf 1 St./12 Pflegeplätze reduziert. Dies ist angesichts der Betreuungsschlüssel für Tagespflegen vertretbar.

Nrn. 9.1 bis 9.3 Schulen:
Die Anzahl der Kfz-Stellplätze wird reduziert. Die bisher vorgesehenen Flächen für Tretroller bzw. Motorroller entfallen. Insbesondere bei Nutzungsänderungen für Erwachsenenbildung stellte die Forderungen im Baugenehmigungsverfahren ein Hindernis dar. Derartige Flächen können aus bestehenden Nutzungen nicht angerechnet werden. Gleichzeitig fehlten vielerorts die Flächen für einen entsprechenden Nachweis, die Möglichkeit der Ablöse lässt sich aus der BayBO nicht herleiten.

Nr. 9.4 Fachhochschulen, Hochschulen:
Der bisherige Stellplatzschlüssel für Fachhochschulen und Hochschulen besteht seit den 80gerJahren unverändert. Die fortschreitende Digitalisierung führt zu neuen Lehrangeboten und geänderten Bedarfen, da sich weniger Studierende am Ort der Hochschule aufhalten. Ausschlaggebend für die Berechnung soll nicht mehr die allgemeine Anzahl an Studienplätzen sein, sondern die maximale Anzahl real Studierender vor Ort. Der Stellplatzbedarf bemisst sich künftig, analog zu den Empfehlungen der Garagen- und Stellplatzverordnung des Freistaates Bayern pro 10 Studierende.

Nr. 10 Gewerbliche Anlagen:
Die Anforderungen wurden in allen Bereichen stark reduziert. Insbesondere größere Handwerksbetriebe unterliegen einer starken Automatisierung bei folgend geringer Mitarbeiterdichte. Auch die Forderungen nach Fahrradabstellplätzen wurden geändert. Auf Grund ihrer Lage ist davon auszugehen, dass derartige Betriebe weniger mit dem Fahrrad angefahren werden. Zudem sind auf den Grundstücken in der Regel ausreichend Flächen vorhanden, ohne dass es hierfür den höheren Anforderungen an die Ausstattung nach StellplatzS bedarf.

Erläuterungen:
Auf Grund der Änderungen des Stellplatzschlüssels für Freischankflächen auf 1 St./100 m² Freischankfläche hat die Regelung, Freischankflächen mit einer Fläche unter 40 m² unberücksichtigt zu lassen, keine Bedeutung mehr.

Beilage

Die Abkürzung für Grundstücksfläche (GF) wurde an die der DIN 277 angepasst.

Da Gaststätten künftig nach BGF berechnet werden, kann die Erläuterung zur Gastraumfläche entfallen.

Vollzugsanweisung

Nr. 5 (neu):
Die bestehende Regelung, dass ab einer zweiten Wohneinheit pro Gebäude gefangene Stellplätze nicht mehr zugelassen werden können, wird durch die neue Formulierung lediglich unterstrichen.

Nr. 6 und 7 (neu):
In der Praxis häufen sich Anträge und Anfragen, Studierendenwohnheime auch für andere Nutzergruppen, wie Geschäftsreisende, Young Professionals, Trainees, Auszubildende und Praktikanten nutzen zu wollen. Der Wunsch nach mehr Flexibilität in der Vermietung ist nachvollziehbar. Jedoch ist zu erwarten, dass von einem gemischt genutzten Vorhaben, welches auch Geschäftsreisenden zur Verfügung steht, andere Stellplatzerfordernisse ausgehen, als von einer reinen Nutzung durch Studierende.
Es soll daher klargestellt werden, dass Studierendenwohnheime und -wohnungen ausschließlich für diese Nutzergruppe bestimmt sind Für die übrigen Nutzungskonzepte gelten die Richtzahlen für Beherbergungen.

Nr. 8 (neu):
Der neue Absatz erklärt für einen einheitlichen Vollzug und transparentes Verwaltungshandeln die in der StellplatzS verwendeten unbestimmten Rechtsbegriffe „benutzerfreundliche Handhabung“ sowie „gute Zugänglichkeit“.