

| | |
|---|--|
| Beschlussvorlage | Datum: 10.06.2016 |
| Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft | fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus |
| | bet. Senator/-in: |
| Federführendes Amt: Amt für Verkehrsanlagen | bet. Senator/-in: |
| Beteiligte Ämter: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Amt für Stadtgrün, Naturschutz u. Landschaftspflege Amt für Umweltschutz Bauamt | |

Leitlinien und Grundsätze zur Überarbeitung der Stellplatzsatzung der Hansestadt Rostock

Beratungsfolge:

| Datum | Gremium | Zuständigkeit |
|------------|---|---------------|
| 21.07.2016 | Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung Vorberatung | |
| 26.07.2016 | Bau- und Planungsausschuss | Vorberatung |
| 01.09.2016 | Ortsbeirat Lütten Klein (5) | Vorberatung |
| 01.09.2016 | Ortsbeirat Gartenstadt/ Stadtweide (10) | Vorberatung |
| 01.09.2016 | Ortsbeirat Südstadt (12) | Vorberatung |
| 06.09.2016 | Ortsbeirat Brinckmansdorf (15) | Vorberatung |
| 06.09.2016 | Ortsbeirat Schmarl (7) | Vorberatung |
| 06.09.2016 | Ortsbeirat Dierkow-Ost, Dierkow-West (17) | Vorberatung |
| 13.09.2016 | Ortsbeirat Seebad Warnemünde, Seebad Diedrichshagen (1) | Vorberatung |
| 13.09.2016 | Ortsbeirat Dierkow-Neu (16) | Vorberatung |
| 13.09.2016 | Ortsbeirat Evershagen (6) | Vorberatung |
| 13.09.2016 | Ortsbeirat Reutershagen (8) | Vorberatung |
| 14.09.2016 | Ortsbeirat Kröpeliner-Tor-Vorstadt (11) | Vorberatung |
| 14.09.2016 | Ortsbeirat Biestow (13) | Vorberatung |
| 20.09.2016 | Ortsbeirat Hansaviertel (9) | Vorberatung |
| 20.09.2016 | Ortsbeirat Groß Klein (4) | Vorberatung |
| 21.09.2016 | Ortsbeirat Stadtmitte (14) | Vorberatung |
| 21.09.2016 | Ortsbeirat Seebad Markgrafenheide, Seebad Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen, Torfbrücke (2) | Vorberatung |
| 22.09.2016 | Ortsbeirat Toitenwinkel (18) | Vorberatung |
| 27.09.2016 | Ortsbeirat Lichtenhagen (3) | Vorberatung |
| 27.09.2016 | Ortsbeirat Gehlsdorf, Hinrichsdorf, Krummendorf, Nienhagen, Peez, Stuthof, Jürgeshof (19) | Vorberatung |
| 12.10.2016 | Bürgerschaft | Entscheidung |

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die Leitlinien und Grundsätze zur Überarbeitung der Stellplatzsatzung der Hansestadt Rostock (Anlage).

Beschlussvorschriften:
§ 22 (2) Kommunalverfassung M-V

bereits gefasste Beschlüsse:
2015/AN/0737 vom 03.06.2015

Sachverhalt:

Mit Beschluss der Bürgerschaft 2015/AN/0737 vom 03.06.2015 wurde die Verwaltung beauftragt, eine neue Stellplatzsatzung für die Hansestadt Rostock zu erarbeiten. Die bestehende und noch rechtskräftige Satzung stammt aus dem Jahr 2006 und ist damit nicht mehr zeitgemäß.

Weiterhin hat sich auch die gesetzliche Grundlage durch die Novellierung der Landesbauordnung MV im Jahr 2015 dahingehend geändert, dass nunmehr in der Satzung auch Regelungen und Festsetzungen zur Schaffung und Vorhaltung von Fahrradabstellplätzen getroffen werden können.

Aktuelle Entwicklungen sowohl im Rahmen der integrierten Stadtentwicklung als auch zur Verkehrsmittelwahl sowie zum Mobilitätsverhalten insgesamt machen es notwendig, dass die bestehende Satzung überarbeitet und angepasst wird.

Die Anzahl der notwendigen Stellplätze muss eindeutig und nachvollziehbar durch „Richtzahlen für die Herstellung von Stellplätzen“ geregelt sein. Die folgenden Leitlinien und Grundsätze beschreiben, unter welchen Voraussetzungen diese geschaffen werden sollen. Eine Gegenüberstellung von positiven und negativen Argumenten zum Sinn und zur Notwendigkeit einer Stellplatzsatzung durch Recherchen in anderen Städten verdeutlicht das.

Als positive Aspekte wurden genannt:

- Eine Stellplatzbeschränkung ermöglicht eine Minimierung bzw. angemessene Optimierung des Verkehrsaufkommens.
- Sie bietet Anreize zur Nutzung des ÖPNV bzw. der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.
- Sie dient als Ergänzung zur Parkraumbewirtschaftung sofern gleiche Ziele die Grundlage bilden.
- Mit einer gebietsspezifischen Reduzierung des Stellplatzkontingents besteht die Möglichkeit die verkehrliche Entwicklung in bestimmten Stadtteilen und Wohnquartieren zu steuern und somit positiv zu beeinflussen.
- Eine Stellplatzbeschränkung sollte allerdings immer in Kombination mit anderen Maßnahmen erfolgen insbesondere mit Konzepten zur Parkraumbewirtschaftung, zur Radverkehrsförderung, Angebotsverbesserung im ÖPNV und zum Mobilitätsmanagement.

Allerdings gibt es auch negative Aspekte:

- Eine Beschränkung der Stellplätze bedingt eine Erhöhung des Parkdrucks und des Parksuchverkehrs.
- Die geschaffenen Stellplätze erhöhen den Kaltmietanteil nicht unerheblich um etwa 1 €/m².
- Sie sorgt für einen erhöhten Verwaltungsaufwand. Die Beschränkungen müssen in Planungsvorhaben beachtet werden.
- Nicht gegebene Ablösemöglichkeiten führen dazu, dass Investoren nicht mehr an den Mobilitätskosten der Stadt beteiligt werden.

Diese Aspekte sind u. a. in der Ausarbeitung der Stellplatzsatzung zu berücksichtigen und einzuarbeiten.

Es wird eingeschätzt, dass die Bearbeitungsdauer nach Beschluss zu den Leitlinien und Grundsätzen 3 Monate beträgt.

Finanzielle Auswirkungen: keine

Bezug zum Haushaltssicherungskonzept: Nein

in Vertretung

gez.

Dr. Chris Müller

Senator für Finanzen, Verwaltung und Ordnung
und Erster Stellvertreter des Oberbürgermeisters

Anlage:

Leitlinien

Leitlinien und Grundsätze zur Überarbeitung der Stellplatzsatzung der Hansestadt Rostock

1. Festlegung des örtlichen Anwendungsbereiches

Die Satzung umfasst das gesamte Stadtgebiet. Sie regelt die Herstellung von Stellplätzen für Pkw und Fahrräder. Dabei werden die Besonderheiten der verschiedenen Ortsteile berücksichtigt und Zonen festgelegt. Die Gebiete der einzelnen Zonen werden unter Berücksichtigung der städtebaulichen Nutzung unter Beachtung von Denkmal- und Erhaltungssatzungen, des realen Parkdruckes in den Gebieten, der ÖPNV-Erschließung unter Maßgabe der Richtwerte für die Einteilung der Verkehrsgebiete sowie derzeitige und zukünftige Entwicklungen in Bezug auf den Kfz-Verkehr (z.B. Erweiterung von Fußgängerzonen, Festlegung von verkehrsberuhigten Bereichen) festgelegt.

Die Aufteilung der Zonen erfolgt im Groben wie folgt:

Zone 1: Altstadt/historischer Stadtkern (entsprechend des Gebietes der Erhaltungssatzung Nr. 1 „Historischer Stadtkern“), Warnemünde (entsprechend des Gebietes der Erhaltungssatzung Nr. 4 „Warnemünde“), KTV und Steintor-Vorstadt (aufgrund der Erhaltungssatzung Nr. 2 „Kröpeliner-Tor-Vorstadt“ und der Sanierungssatzung).

In dieser Zone kann oft nur durch Nutzungsänderung, Aufstockung von Gebäuden oder durch eingeschränkte Lückenbebauung Wohn- oder Nutzfläche geschaffen werden. Die Schaffung von Stellplätzen ist hier oft gar nicht oder nur sehr schwer realisierbar.

Zone 2: Reutershagen, Hansaviertel, Südstadt und die Wohngebiete des industriellen Geschosswohnungsbaus im Nordosten (Dierkow-Neu, Toitenwinkel) und im Nordwesten (Evershagen, Schmarl, Lütten Klein, Groß Klein) u.a. Gebiete mit überwiegend Mehrfamilienhäusern, die nicht in Zone 1 liegen

Auch hier sind Strukturen historisch gewachsen. Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen ist nur begrenzt möglich. Allerdings gestaltet sich die Stellplatzsituation nicht so angespannt wie in Zone 1.

Zone 3: das übrige Stadtgebiet

Hier handelt es sich vor allem um Einfamilienhaus-Siedlungen bzw. neue Wohngebiete. Eine Einflussnahme auf die Schaffung von Stellplätzen ist durchaus möglich und wird von den Bauherren oft selbst angestrebt.

Die Übersicht der Zonen erfolgt in Form von Beschreibungen im Satzungstext und durch Karten als Anlage(n) zur Satzung.

2. Kriterien für die Bewertung von Vorhaben

In Bezug auf die Bewertung von Vorhaben wird eine Abstufung nach folgenden Kriterien und damit der Anzahl notwendiger Stellplätze vorgenommen:

- Wie stellt sich die Lage im Stadtgebiet dar?
Hier wird eindeutig geregelt in welche Zone das Vorhaben einzuordnen ist. Handelt es sich um ein Bauvorhaben in einem dicht bebauten Gebiet oder gibt es noch ausreichend Platz für die Schaffung von Stellplätzen.
- Ist eine Erschließung durch alternative Verkehrsarten vorhanden?
Hierbei wird insbesondere der ÖPNV eine wichtige Rolle spielen müssen. Es müssen die Taktzeiten, Entfernung zu den Haltestellen klar festgelegt werden. Mit entsprechender Abstufung kann dann von der Richtzahl in bestimmten Fällen abgewichen werden. Auch der Fahrrad- und Fußgängerverkehr sollte mit berücksichtigt werden. So kann eine gute Erschließung der durch Bauvorhaben betroffenen Grundstücke durch Radwege z.B. eine erhöhte Anzahl an Fahrradstellplätzen erfordern. Auf der anderen Seite ist dann gleichzeitig evtl. eine Absenkung der Pkw-Stellplätze möglich.
- Es sollte auch die Zulässigkeit von Modellprojekten geprüft werden. So ist es in anderen Städten schon üblich, andere Mobilitätskonzepte wie z.B. Car-Sharing einzubeziehen und damit den Stellplatzschlüssel für Pkw abzusenken. Aber auch eine rechtsverbindliche Verzichtserklärung durch die Eigentümer und/oder Mieter eines Quartiers, das explizit für „autofreies Wohnen“ ausgewiesen ist, wäre denkbar.
Weiterhin sind verschiedene Formen der Mobilitätsförderung wie z.B. durch ein „Jobticket“ ähnlich dem Semesterticket für Studierende denkbar.

Einige dieser Modellprojekte wären sicherlich auch interessant für die Entwicklung neuer B-Plan-Gebiete in der Stadt. Durch die Aufnahme in die Stellplatzsatzung wirken diese dann aber über die Gültigkeit der B-Pläne hinaus weiter.

- In bestimmten Fällen lassen sich Stellplätze nicht auf dem eigenen Grundstück herstellen. Für diese Ausnahmefälle darf die Entfernung zwischen Stellplatz und dem betreffenden Baugrundstück nicht mehr als 500m betragen. Außerdem müssen diese Stellplätze immer durch eine Baulast öffentlich rechtlich gesichert sein. Denn sollte das Grundstück, auf dem sich zunächst Stellplätze befinden, irgendwann auch bebaut werden, muss nachgewiesen werden, dass der Bedarf entweder nicht mehr vorhanden ist oder diese Stellplätze weiterhin ggf. auf anderen Grundstücken in entsprechender Entfernung vorhanden und damit gesichert sind.

Die Beschreibung der Kriterien erfolgt detailliert in der Satzung.

Die o.g. Fragen müssen in der Satzung geklärt und definiert werden, um möglichst einheitliche und eindeutige Aussagen zur Anzahl der notwendigen Stellplätze zu treffen. Gleichzeitig sind damit die Abweichungen von den Richtzahlen nach oben oder unten festgelegt.

Eine Kombination der Zonen und der Bewertungskriterien soll ermöglicht werden.

3. Zielgruppenorientierung

Hier wird eine Unterscheidung zwischen Nutzung und Besitz von Stellplätzen gemacht und in der Satzung berücksichtigt. Für das Wohnen sind in der Regel immer Stellplätze nachzuweisen. Eine Reduzierung der notwendigen Stellplätze wird im Rahmen der Richtzahlen ermöglicht. Bei neu gebauten Wohnungen tragen geschaffene Stellplätze mit etwa 1 €/m² Kaltmiete erheblich zum Mietpreis bei. Hier gilt es gegenzusteuern.

Anders sieht es bei einer gewerblichen Nutzung aus. In der Innenstadt kann z.B. die Kröpeliner Straße gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden. Daher ist hier ein Spielraum für die Reduzierung von Stellplätzen für Läden durchaus angebracht.

Eine Reduzierung von Stellplätzen für kulturelle oder touristische Einrichtungen sollten differenzierter bewertet werden. Gründe hierfür sind die Art der Nutzung und die Personengruppen, die verstärkt auch aus dem Umland kommen können.

Außerdem sollen in der Satzung Regelungen zu Mehrfachnutzungen oder wechselseitige Bereitstellung von Stellplätzen formuliert werden.

4. Sachlicher Anwendungsbereich

Gemäß der LBauO M-V werden in der Satzung Regelungen in Bezug auf Pkw- und Fahrradstellplätze getroffen.

Die Herstellung von Stellplätzen für Reisebusse im Zusammenhang mit touristischen Einrichtungen oder Beherbergungsbetrieben soll ebenfalls geregelt werden. Gleiches gilt für Stellplätze für den sogenannten Hol- und Bring-Verkehr bei Kindertagesstätten und Grundschulen

5. Erfüllung durch Herstellung

Stellplätze sind grundsätzlich herzustellen. Pkw-Stellplätze in bestimmten Lagen und unter bestimmten Voraussetzungen können gegeneinander aufgerechnet werden. Eine entsprechende Beurteilung erfolgt nach den Punkten 1. und 2. dieser Leitlinien, die eine Verringerung von notwendigen Stellplätzen unter den festgelegten Kriterien zulassen. Ausgeschlossen sind dabei immer Wohnnutzungen, Touristische Einrichtungen, Kfz-Werkstätten, Tankstellen, Waschstraßen u.ä. aufgrund des definitiv vorhandenen Stellplatzbedarfes. Bei der Verringerung muss der Verkehr durch ÖPNV abgefangen werden können, wobei hier die Entfernung zu den Haltestellen und die Taktzeiten ausschlaggebend sind.

Für die Herstellung auf einem anderen Grundstück ist eine Entfernung bis maximal 500m zum Grundstück des Vorhabens einzuhalten. Die Stellplätze sind dann öffentlich-rechtlich durch Baulast zu sichern.

6. Erfüllung durch Ablöse

Die Ablöse eines Stellplatzes ist nur als Ausnahme möglich und gilt sowohl für Kfz als auch für Fahrräder. Die Ablösesumme orientiert sich an den realen, durchschnittlichen Herstellungskosten. Abstufungen sind unter Berücksichtigung von Denkmalschutz, Lückenbebauung, Umnutzung möglich. Dabei sollte der Altbestand in historisch gewachsenen Ortsteilen eine zentrale Rolle spielen. In diesen Gebieten kann unter Umständen die Herstellung von Stellplätzen aufgrund anderer Rechtsvorschriften unmöglich sein (Denkmalpflege-, Erhaltungssatzung ect.). Wenn dies der Fall ist, soll der Bauherr nicht zusätzlich „bestraft“ werden. Hier kann in den Fällen, die eine unbillige Härte darstellen würden, der Ablösebetrag um reduziert werden.

Eine Befreiung von der Ablöse wird aber grundsätzlich ausgeschlossen. Aussetzung oder Stundung der zu zahlenden Ablösebeträge muss wie in anderen Fällen auch beantragt

werden. Dazu sind entsprechende Nachweise vorzulegen. Eine allgemeine Erklärung der Zahlungsunfähigkeit reicht nicht aus.

7. Verwendung der Ablöse

Die Verwendung der Ablöse ist im § 49 Abs. 2 LBauO M-V geregelt. Hier heißt es:

„Die Gemeinde hat den Geldbetrag für die Ablösung von Stellplätzen oder Garagen zu verwenden für

1. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen,
2. sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs.“

In diesem Sinne sind die Ablösebeträge auch zukünftig einzusetzen.

8. Anforderungen an die Gestaltung

Die Gestaltung der Stellplätze für Pkw ergibt sich aus der Garagenverordnung M-V. Ebenfalls hinzugezogen werden aktuelle technische Vorschriften, Richtlinien und Satzungen (z.B. Grünflächengestaltungssatzung).

Die Stellplätze sind so zu errichten, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, insbesondere hinsichtlich des Schutzes vor Lärm und Abgasen, sichergestellt werden.

9. Umgang mit fiktiven Stellplätzen

Fiktive Stellplätze (also eigentlich nicht vorhandene Stellplätze) sind aufgrund der Rechtsprechung und des Gleichbehandlungsgrundsatzes bei Umnutzungen anzurechnen bzw. zu berücksichtigen. Hier ist nur der notwendige Mehrbedarf nachzuweisen.

Im Fall von Abriss und Neubau sind Stellplätze immer nachzuweisen und ein „fiktiver Bestand“ findet keine Berücksichtigung.