

Vorlage		Vorlage-Nr:	B 03/0152/WP17
Federführende Dienststelle: Bauverwaltung		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: Fachbereich Bauaufsicht		AZ:	
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Datum:	19.12.2019
		Verfasser:	B 03/110
1. Nachtrag zur Stellplatzsatzung der Stadt Aachen vom 14.12.2018			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
09.01.2020	Planungsausschuss	Anhörung/Empfehlung	
22.01.2020	Rat der Stadt Aachen	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Der **Planungsausschuss** empfiehlt dem Rat, den beigefügten 1. Nachtrag zur Stellplatzsatzung der Stadt Aachen vom 14.12.2018 zu beschließen.

Der **Rat** beschließt den beigefügten 1. Nachtrag zur Stellplatzsatzung der Stadt Aachen vom 14.12.2018.

Erläuterungen:

Die aufgrund der letztjährigen Änderung der Bauordnung erforderliche Neukonzeption der Stellplatzsatzung kann im Großen und Ganzen als Erfolgswerk bezeichnet werden.

Insbesondere die Umstellung der notwendigen Stellplätze bei Wohnnutzungen auf die Größe der jeweiligen Wohnung sowie weitergehend die Abminderungsmöglichkeit für öffentlich geförderten Wohnungsbau wurden sehr positiv aufgenommen. Gleiches gilt für die erstmalige Berücksichtigung einer Abminderungsmöglichkeit für Wohnungen bei überdurchschnittlich guter ÖPNV Anbindung als auch die nunmehr bestehende Option der Aussetzung der Herstellungspflicht bei Implementierung von Car-Sharing, Pedelec-Verleihstationen und Jobtickets. Dies führt zwar insbesondere bei größeren Bauvorhaben zu einem Mehraufwand bei der Ermittlung des Stellplatzbedarfes sowie der vertraglich zu vereinbarenden Stellplatzregelungen, führt aber im Umkehrschluss zu einer Reduzierung der Baukosten und damit - wenn auch nur geringfügig - zu einer Stabilisierung der Baupreisentwicklung.

Die Stadt hat bereits beim Satzungsbeschluss darauf hingewiesen, dass aufgrund der engen Zeitschiene zwischen dem Beschluss und dem Inkrafttreten der neuen Landesbauordnung die umfangreichen Regelungen der Stellplatzsatzung im laufenden Jahr auf den Prüfstand gestellt werden sollen. Aus Sicht der Verwaltung sind folgende Anpassungen erforderlich, welche nachfolgend näher beschrieben werden und sich im beigefügten Nachtragsentwurf und in der Synopse wiederfinden:

1. Reduzierung des Flächenbedarfs für Fahrradabstellplätze
2. Anpassungen der Richtzahltabelle
 - 2.1. Korrektur eines systematischen Fehlers bei der Zonenfestlegung für Fahrradabstellplätze
 - 2.2. Berechnung nach Wohnflächenverordnung
 - 2.3. Anpassung einzelner Richtzahlen
3. Anpassungen im Bereich der Hochschulnutzungen
 - 3.1. Abminderungsfaktor Semesterticket
 - 3.2. Anpassung der Entfernung für den Nachweis von Stellplätzen
4. Anpassung der Gebietszonen
5. Begriff der „notwendigen Stellplätze“ und „notwendigen Fahrradabstellplätze“
6. Konkretisierung des Berechnungsverfahrens
7. Diskutierte Anpassung der Entfernung für eine überdurchschnittlich gute ÖPNV-Anbindung
8. Anpassung der Ablösebeträge für Fahrradabstellplätze
9. Lastenräder und Fahrradanhänger

1. Flächenbedarf für Fahrradabstellplätze

Für Fahrradabstellplätze ist aktuell pro Fahrrad eine Fläche von mindestens 1,5 m² zzgl. der jeweils notwendigen Verkehrsfläche zu berücksichtigen.

Diese Angabe wurde bei der Neuaufstellung der Satzung aus der Mustersatzung des Zukunftsnetz Mobilität NRW¹ übernommen. Die Verwaltung ist inzwischen zu dem Schluss gekommen, dass ein Flächenansatz von 1,0 m² je Fahrradabstellplatz zzgl. der jeweils notwendigen Verkehrsfläche ausreichend ist. Dieser Wert lässt sich aus den Hinweisen zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ableiten und entspricht auch dem Platzbedarf bei Fahrradbügel.

Zudem soll bei der Errichtung von Doppelstockparkern (mit Hebeunterstützung) ein geringerer Flächenbedarf je Fahrrad (0,5 m² bei vertikalen Hängesystemen bzw. 0,4 m² bei Doppelparksystemen mit höhenversetzter Einstellung der Vorderräder) ermöglicht werden.

Für den Fall, dass Abstellplätze von einer öffentlichen Verkehrsfläche (Gehweg) aus erreicht werden, soll eine Mindestgehwegbreite von 1,50 Meter vorgeschrieben werden.

2. Anpassung der Richtzahlentabelle (Anlage 1 der Stellplatzsatzung)

2.1 Korrektur eines systematischen Fehlers bei der Zonenfestlegung für Fahrradabstellplätze

Bei der Erstellung der Stellplatzsatzung der Stadt Aachen im Jahr 2018 ist bei der Richtzahlen-Tabelle in den Bereichen mit differenzierten Richtzahlen für die drei unterschiedlichen Gebietszonen bei den Fahrradabstellplätzen ein systematischer Fehler unterlaufen.

Analog zu den Stellplätzen wurde auch bei den Fahrradabstellplätzen für die Gebietszone I ein geringerer Anspruch an zu schaffende Fahrradabstellplätze gestellt als in der Gebietszone III. Aufgrund der kompakteren Siedlungsstruktur und der damit verbundenen besseren Erschließung der innenstadtnahen Gebietszone I ist dort wegen der guten Alternativen mit weniger Kfz-Verkehr und damit verbunden auch weniger Nachfrage nach Stellplätzen zu rechnen als in der peripher gelegenen Gebietszone III.

Für den Radverkehr ist der Zusammenhang genau umgekehrt. Aufgrund der kompakten Strukturen und der damit verbundenen kürzeren Wege ist in den innenstadtnahen Bereichen der Gebietszone I mit mehr Fahrradverkehr zu rechnen. Damit erhöht sich auch die Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen im Vergleich zur peripherer gelegenen Gebietszone III.

Dieser systematische Fehler soll mit der Anpassung der Satzung nun behoben werden.

2.2 Berechnung nach Wohnflächenverordnung

Für Mehrfamilienhäuser im frei finanzierten und öffentlich geförderten Wohnungsbau sowie für Studentisches Wohnen (Ziffern 1.3 – 1.5 der Richtzahlentabelle) wurde bislang eine Wohnflächenberechnung nach DIN 277 (Grundflächen und Rauminhalte im Bauwesen) vorgegeben. Bei den Wohnflächen öffentlich geförderter Wohnungen ist jedoch eine Berechnung nach der Wohnflächenverordnung vorgeschrieben. Für den frei finanzierten Wohnungsbau gibt es hingegen

¹ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/leitfaden-kommunale-stellplatzsatzungen>

keine verbindliche Berechnungsvorschrift. Zur Vermeidung von zwei unterschiedlichen Berechnungsvorschriften soll die Wohnfläche künftig einheitlich nach der Wohnflächenverordnung ermittelt werden.

2.3 Anpassung einzelner Richtzahlen

Die Richtzahlen wurden durch Abgleich mit der aktualisierten Musterstellplatzsatzung und dem zugehörigen Leitfaden des Zukunftsnetz Mobilität NRW aus November 2019 teilweise überarbeitet. Die Anpassungen betreffen die Nutzungsarten der Ziffern 1.6, 1.7, 3.2, 4.1, 6.1, 6.2, 7.2, 8.6, 10.1, 10.2 sowie 10.5 der Richtzahlentabelle.

Das Ministerium hat bis heute keine Rechtsverordnung über die Zahl der notwendigen Stellplätze erlassen.

Für zwei Nutzungsarten der Richtzahlentabelle (Kindergärten/Kindertagesstätten sowie (Fach-)Hochschulen/Universitäten) liegen zudem Erfahrungen der Verwaltung vor. Diese sollen zum Anlass genommen werden, von den in der Mustersatzung aufgeführten Richtzahlen abzuweichen:

Kindergärten/Kindertagesstätten

Bei den Kindergärten und Kindertagesstätten hat die Verwaltung in den letzten Jahren zahlreiche Erfahrungen gemacht, dass die Anzahl der notwendigen Stellplätze nie auch nur annähernd für die Angestellten ausreicht.

Dies liegt auch in der sich wandelnden Art der Betreuung in Kitas begründet. In einer Gruppe arbeiten heute nicht mehr zwei feste Betreuungskräfte, sondern ein größerer Stamm von teilweise deutlich mehr (Teilzeit-)kräften. Hinzu kommen noch weitere Arbeitskräfte, die in der Kita z. B. für das Mittagessen zuständig sind und/oder weitere Leistungen wie Sport-/Musikkurse, Bewegungs- und Sprachförderung anbieten. Durch die neuen Konzepte, dass Kitas oft gleichzeitig Familienzentren sind, werden auch hier weitere Fachkräfte anwesend sein. Daher ist die jahrelang angesetzte Größe für die Stellplatzberechnung nicht mehr zutreffend. Bei diesen Überlegungen sind die Stellplätze, die durch die Eltern mit den notwendigen Hol- und Bringverkehren ausgelöst werden, noch nicht berücksichtigt.

Daher sollen folgende Werte, die innerhalb der von der Musterstellplatzsatzung vorgegebenen Spanne von 1 Stellplatz je 10-25 Kinder liegen, Anwendung finden: 1 Stellplatz je 20 Kinder in Zone I; 1 Stellplatz je 15 Kinder in Zone II; 1 Stellplatz je 10 Kinder in Zone III; mindestens 2 Stellplätze.

(Fach-)Hochschulen/Universitäten

Bei den (Fach-)Hochschulen/Universitäten wurde bei der derzeit gültigen Fassung der Stellplatzsatzung aus Zeitwängen bei der Änderung der Ansatz aus der Mustersatzung übernommen, die Stellplätze und Fahrradabstellplätze anhand eines Personenschlüssels (Anzahl Studierende) zu ermitteln.

Zwischen 2012 und 2018 hat die Verwaltung mit der RWTH einen Vertrag abgeschlossen, wonach für die Stellplatzermittlung der Gebäude der RWTH ein Flächenansatz zugrunde gelegt wurde. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass dieser Ansatz in der Praxis funktioniert und den tatsächlichen Bedarf der Hochschulen zutreffend abgebildet hat. Auf Grundlage dieser Regelung schlägt die Verwaltung vor, nun in der Anpassung der Stellplatzsatzung ebenfalls einen Flächenansatz zu verwenden, der aus den guten Erfahrungen für die Hochschulnutzung direkt abgeleitet wurde.

Bei Ziffer 2.2 der Richtzahlentabelle (Räume mit erheblichem Besucher/innenverkehr) wurden als Nutzungsart die Bordelle ergänzt; bei Ziffer 8.5 (Fachhochschulen, Universitäten) wird klargestellt, dass mit dieser Nutzungsart Hörsäle und Seminarräume gemeint sind. Bei Ziffer 9.1 (Handwerks- und Industriebetriebe) werden Labore und Werkstätten ergänzt; bei Ziffer 10.5 (Museen und Ausstellungsgebäude) werden Bibliotheken ergänzt.

3. Anpassungen im Bereich der Hochschulnutzungen

3.1 Abminderungsfaktor Semesterticket (§ 4 i. V. m. Anlage 2 der Stellplatzsatzung)

Die Herstellungspflicht von Stellplätzen kann durch diverse in Anlage 2 der Satzung beschriebenen Möglichkeiten ausgesetzt werden. Neben den bisherigen Mobilitätsmaßnahmen (Errichtung/Erweiterung von Car-Sharing- und Pedelec-Verleih-Stationen sowie Jobtickets) trägt auch das Semesterticket zur Verringerung des Stellplatzbedarfs bei und soll daher als zusätzliche Maßnahme mit aufgenommen werden.

Die Erfahrungen aus der bisherigen Regelung mit der RWTH und aus vielen Mobilitätserhebungen zeigen, dass das Semesterticket deutlich zur Verringerung des MIV beiträgt. Daher kann bei Bestehen einer Kaufverpflichtung für Studierende auf 40 % der notwendigen Stellplätze für die Nutzungsart 8.5 (Fachhochschulen, Universitäten), die bei Hörsälen und Seminarräumen in direktem Zusammenhang mit den Studierenden und damit dem Semesterticket stehen, verzichtet werden.

3.2. Anpassung der Entfernung für den Nachweis von Stellplätzen

Stellplätze können neben dem Baugrundstück auch auf Grundstücken nachgewiesen werden, welche sich in der näheren Umgebung befinden und für dessen Benutzung eine öffentlich-rechtliche Sicherung in Form einer Baulast eingetragen wird. Nach der derzeit gültigen Stellplatzsatzung ist unter „nähere Umgebung“ eine fußläufige Entfernung von 300 Metern für die Erreichbarkeit von Stellplätzen definiert. Im Bereich der Hochschulen soll dieser Wert auf 800 Meter angepasst werden.

Durch die Schaffung von zentralen Parkhäusern sind Gebäude mit Hörsälen/Lehrflächen, die von Studierenden, Lehrenden und Besuchern aufgesucht werden, in einer fußläufigen Entfernung zwischen 700 und 800 m zu erreichen. Ein Großteil der Besucher und Lehrenden nutzt diese Parkhäuser und sucht die Veranstaltungsorte – auch aufgrund der Kompaktheit der Stadt – zu Fuß auf. Im Bereich der Hochschulen ist somit ein besonderes Mobilitätsverhalten festzustellen, welches sich in einer abweichenden Entfernung für den Nachweis von Stellplätzen wiederfinden soll.

Die fußläufige Erreichbarkeit von Fahrradabstellplätzen soll – auch im Bereich der Hochschulen – weiterhin 200 Meter betragen.

4. Anpassung der Gebietszonen (Anlagen 3, 3a und 4 der Stellplatzsatzung)

Mit der neuen Stellplatzsatzung wurden die ehemaligen Zonen I und II zur Zone I zusammengefasst. Entsprechend ist aus der ehemaligen Zone III die Zone II entstanden und aus Zone IV die Zone III.

Neu eingeführt wurde die Zone Ia (Innerer Grabenring und Adalbertstraße). Die Kartendarstellung in Anlage 3 lässt aufgrund des hohen Maßstabs jedoch im Bereich der Adalbertstraße nicht zweifelsfrei erkennen, welche Grundstücke in der Zone Ia liegen. Daher soll ergänzend zu Anlage 3 die neue Anlage 3a Bestandteil der Satzung werden, welche eine Detailansicht der Adalbertstraße enthält. Darin liegen alle Grundstücke, welche die Adalbertstraße in der Adressbezeichnung führen.

Die Gebietszone II soll zudem um folgende Ortsteile erweitert werden: Steppenberg, Hanbruch, Vaalserquartier, Richtericher Dell zzgl. des nordwestlichen Teiles von Richterich sowie Driescher Hof beidseits der Trierer Straße. Mit der Anpassung sind zukünftig noch stärker Bereiche mit vergleichbaren Voraussetzungen für ein vergleichbares Mobilitätsverhalten in gleichen Zonen zusammengefasst. Die Erweiterungsgebiete ergeben sich aus der beigefügten Kartendarstellung. In der Satzung werden die Anlagen 3 und 4 (Karte der Gebietszonen und Straßenliste) ausgetauscht.

5. Begriff der „notwendigen Stellplätze“ und „notwendigen Fahrradabstellplätze“

Die *notwendigen Stellplätze/ notwendige Fahrradabstellplätze* sind diejenigen Stellplätze/ Fahrradabstellplätze, welche für die beantragte Anlage herzustellen und/oder abzulösen sind und/oder deren Herstellungspflicht durch Mobilitätsmaßnahmen ausgesetzt wird.

Die Begrifflichkeiten *notwendige Stellplätze/ notwendige Fahrradabstellplätze* wurden in der neuen Stellplatzsatzung bislang nicht eindeutig verwendet. Dies führt bei der Ermittlung zu widersprüchlichen Ergebnissen. Durch diverse textliche Anpassungen und Umstrukturierung des § 3 werden die Begrifflichkeiten mit der Satzungsänderung nun klar definiert. Die angepasste Anlage 1 wurde zudem in *Richtzahlen für den Stellplatzbedarf* (zuvor: *Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze*) umbenannt.

6. Konkretisierung des Berechnungsverfahrens

Durch die Klarstellung der Begrifflichkeiten unter Ziffer 5 und die Umstrukturierung des § 3 wird die Systematik der Stellplatzermittlung künftig transparenter und einfacher in der Anwendung.

Zusätzlich wird klargestellt, dass bei (Nutzungs-)Änderungen eine Vergleichsberechnung für den Antragsgegenstand, zwischen dem Stellplatzbedarf der geänderten Anlage und dem des genehmigten Altbestandes, jeweils auf Basis der aktuellen Rechtslage, anzustellen ist.

Zwischenzeitlich wurde ein Leitfaden zur Berechnung der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze bei der Errichtung von Bauvorhaben im Serviceportal der Stadt veröffentlicht (<https://mitac.aachen.de/suche/-/egov-bis-search/service/3136>). Der Leitfaden wird nach der Satzungsänderung angepasst.

7. Diskutierte Anpassung der Entfernung für eine überdurchschnittlich gute ÖPNV-Anbindung

Von Bauherren und Investoren wurde der Wunsch an die Verwaltung herangetragen, zu der vorherigen Regelung einer überdurchschnittlich guten ÖPNV-Anbindung zurückzukehren. Nach der bis Ende 2018 geltenden Stellplatzsatzung der Stadt Aachen lag eine solche vor, wenn das Vorhaben weniger als 400 Meter von einem ÖPNV-Haltepunkt entfernt lag und dieser Haltepunkt werktags zwischen 06.00 Uhr und 19.00 Uhr von mindestens einer Linie des ÖPNV in zeitlichen Abständen von höchstens zwanzig Minuten angefahren wurde. Die Entfernung vom ÖPNV-Haltepunkt wurde mit der aktuellen Stellplatzsatzung auf 300 Meter reduziert.

Dieser Wert wurde in Anlehnung an den Nahverkehrsplan gewählt. Auch im Leitfaden der Mustersatzung finden sich ähnliche Kriterien: eine gute ÖPNV-Anbindung wird dort mit einer Taktung von 15 Minuten, eine sehr gute ÖPNV-Anbindung sogar mit einer Taktung von 7,5 Minuten, jeweils werktags in der Zeit von 6-19 Uhr und mit einer maximalen Entfernung von 300 Metern, angegeben.

Aus Sicht der Verwaltung sollten diese Werte beibehalten werden. Klarstellend wird ergänzt, dass es sich um die Lauflinie und nicht die Luftlinie handelt.

8. Anpassung der Ablösebeträge für Fahrradabstellplätze

Nach dem Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung sollten Ablösebeträge für Fahrradabstellplätze mindestens in der Größenordnung von 450 bis 600 € liegen, da ansonsten der Anreiz, sich von der Herstellungspflicht „freizukaufen“, zu groß ist. Der aktuelle Ablösebetrag für Fahrradabstellplätze in Gebietszone III liegt bei 300 € und somit unter dem empfohlenen Mindestbetrag. Der Ablösebetrag soll daher auf 450 € angepasst werden. Der Ablösebetrag in Gebietszone II wird als Mittelwert zwischen den Ablösebeträgen der Gebietszonen I (600 €) und III (450 €) berechnet und soll künftig 525 € betragen.

9. Lastenräder und Fahrradanhänger

Aufgrund der langfristigen Nutzungsdauer von Hochbauten sollten neue Mobilitätstrends bereits frühzeitig berücksichtigt werden. Aktuell ist vor allem ein Zuwachs von Lastenrädern und Fahrradanhängern zu verzeichnen. Eine Abschätzung des künftigen Bedarfs ist jedoch heute nicht möglich. Daher empfiehlt die Verwaltung, zunächst einen Passus in die Satzung aufzunehmen, nach dem notwendige Fahrradabstellplätze für Lastenräder und/oder Fahrradanhänger vorgesehen werden können. Hierdurch wird zunächst keine Verpflichtung für Bauherren begründet. Die Möglichkeit der Schaffung von Abstellplätzen für Lastenräder und Fahrradanhänger findet damit aber als wichtiger Baustein der Mobilitätswende Eingang in die Satzung.

Anlage/n:

- Entwurf des 1. Nachtrages zur Stellplatzsatzung der Stadt Aachen inkl. Anlagen
- Synopse
- Darstellung der Erweiterungen der Gebietszone II