

# **Stellplatzsatzung**

## **der Stadt Frankfurt am Main**

### **Erläuterung der Regelungen der Stellplatzsatzung im Einzelnen**

#### **Zu § 1 Herstellungspflicht**

Die Herstellungspflicht wird in Absatz 1 gemäß der erläuterten Zielsetzung und entsprechend der bisherigen Stellplatzsatzung formuliert. Redaktionell wird klargestellt, dass die notwendige Garagen, Stellplätze und Fahrrad-Abstellplätze spätestens im Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen oder sonstigen Anlagen fertiggestellt sein müssen.

Absatz 2 wird an die geltende Gesetzesgrundlage angepasst: Wesentliche Änderung von baulichen Anlagen oder ihrer Benutzung der Neuerrichtung gleichzustellen, war auf der Grundlage des § 50 der HBO 1993 möglich, findet aber in der aktuellen HBO 2011 keine gesetzliche Grundlage mehr. Bei Änderungen ist somit also auf den jeweiligen Mehrbedarf abzustellen.

Absatz 3 übernimmt das Herstellungsverbot nicht notwendiger Stellplätze (für Kfz) aus § 2 (2) der bisherigen Einschränkungssatzung. Die Beschränkung ist aus den im Magistratsvortrag unter „2 Zielsetzung“ ausgeführten Gründen erforderlich. Vom Herstellungsverbot ausgenommen wird in Anlehnung an die bisherige Regelung im § 2 (3) der Einschränkungssatzung lediglich die Wohnnutzung. Auch hier ist die Zahl der maximal herstellbaren Stellplätze auf den doppelten Wert der notwendigen Stellplätze bzw. einen Wert von 1 Stellplatz je 100 qm Bruttogrundfläche (BGF) in der Zone IV beschränkt. Die Flexibilisierung zugunsten der Wohnnutzung ist angesichts der unterschiedlichen Anforderungen notwendig und verkehrlich durch das von den gewerblichen Nutzungen (Handelsverkehr, Verkehre zum Arbeitsplatz o.ä.) abweichende Verhalten zu rechtfertigen.

Absatz 4 erklärt über die bisherigen Regelungen hinaus auf der Grundlage des § 44 (1) S.2 Nr. 4 HBO den Verzicht auf die Herstellung notwendiger Stellplätze, soweit der Stellplatzbedarf durch nachträglichen Ausbau von Dach- und Kellergeschossen bei bis zum Inkrafttreten der neuen Stellplatzsatzung rechtmäßig errichteten Gebäuden entsteht. Damit wird ein bereits in der HBO von 1993 enthaltener Gedanke des Verzichts bei nachträglichem Ausbau aufgegriffen, der zum einen dringende benötigte Potenziale zusätzlichen Wohnraums erschließt bzw. begünstigt, auf der anderen Seite in seinen verkehrlichen Auswirkungen überschaubar bleibt. Denn von der Regelung ist die Neuschaffung von Wohnraum durch Aufstockung eines Gebäudes nicht umfasst. Legitimiert wird lediglich der Ausbau innerhalb einer vorhandenen Kubatur einschließlich notwendiger Dachaufbauten o.ä. Für eine eindeutige Abgrenzung im Vollzug und um Missbrauch zu verhindern, ist die Anwendung auf vor dem Inkrafttreten der Satzung rechtmäßig errichtete Gebäude begrenzt.

Ebenfalls auf der Grundlage des § 44 (1) S.2 Nr. 4 HBO erklärt Absatz 5 den Verzicht auf die Herstellung von bis zu 50 % der notwendigen Stellplätze, soweit der Stellplatzbedarf durch die in der Begründung zum Magistratsvortrag exemplarisch genannten, besonderen Maßnahmen verringert wird. Über die Eignung der Maßnahme ist im Einzelfall zu entscheiden. Der Magistrat kann sich hierzu von den Bauherren verkehrliche Gutachten vorlegen lassen. Die Sicherung der Maßnahmen gegenüber den Bauherren bzw. Eigentümern erfolgt öffentlich-rechtlich durch die Eintragung einer Baulast. Wird die Verpflichtung nicht erfüllt, lebt die volle Stellplatzpflicht wieder auf.

#### **Zu § 2 Zahl**

Die Regelungen des bisherigen § 5 der Stellplatzsatzung werden aufgegriffen, inhaltlich und sprachlich gestrafft und mit dem bisherigen § 6 zusammengeführt.

Ein Kernstück der Reform der Satzung ist die weitgehende Umstellung vom Netto- zum Bruttoprinzip. Zum Hintergrund:

Einhergehend mit der bundesweiten Überarbeitung und Modernisierung der baurechtlichen Vorschriften wurden auch zahlreiche bautechnische Bestimmungen zeitgemäß angepasst. Dabei wurde zum Beispiel auch die DIN 277 (Grundflächen und Rauminhalte von Bauwerken im Hochbau) neugefasst. Zwar blieb die für die Stellplatzberechnung maßgebende Definition der „Nutzfläche“ unverändert, aber die vor 2005 bekannte Unterscheidung „Hauptnutzfläche“ und „Nebennutzfläche“ wurde aufgegeben. Dies führte in der Praxis bei der Ermittlung der notwendigen Stellplätze zu Irritationen.

Die derzeitige Satzung stellt in weiten Bereichen auf „Nutzflächen“ ab und bezieht sich damit auf baurechtlich unmaßgebliche Begriffe. Dieser Sachverhalt bedeutet für Bauherren und Bauaufsicht die Berechnung und Erfassung bauordnungsrechtlich irrelevanter Daten. In weiterer Konsequenz führt dies dazu, dass bauordnungsrechtlich bedeutungslose Nutzungsänderungen ausschließlich aufgrund der Überprüfung der Stellplatzanforderungen satzungsrechtlich relevant bleiben.

Zur Anpassung an die veränderten Gegebenheiten wird daher die Umstellung auf das Bruttoprinzip vorgeschlagen, das zugleich aufwands- und verfahrensvereinfachend wirkt sowie Transparenz und Datenverarbeitungsförmigkeit sichert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Landesgesetzgeber mit der Novellierung der HBO bereits entsprechende Umstellungen vorgegeben und nunmehr auch zunehmend die Brutto-Grundfläche als Differenzierungsgröße eingeführt hat (siehe z.B. §§ 2 (3), (4) und (8) Nr. 3, 4, 5; 28 (2) Nr. 2; 31 (1) Nr. 2 u. a. HBO 2011).

Die Umstellung der Berechnungsmodalitäten im Büro- und Verwaltungsbau, bei Verkaufs- und Gaststätten, sonstigen Gewerbebetrieben auf die Bemessungsgrundlage Bruttogrundfläche (BGF) bietet folgende Vorteile: Bruttogrundflächen sind immer im Zuge der Bauantragstellung bei den Bauvorlagen auszuweisen, Nutzflächenberechnungen bedingen dagegen weitergehende, nur für diesen Zweck aufzustellende Einzelflächenberechnungen, u.U. mit erheblichen Interpretationsspielräumen bei der Aufstellung und Überprüfung. Gleichzeitig ist die BGF als Gesamtfläche der Außenmaße eines Geschosses oder Geschossteils einfacher und übersichtlicher zu ermitteln, als einzelne Nutzflächen innerhalb abgegrenzter Räume. Die Umstellung bietet daher nicht nur arbeitstechnische Vereinfachungen und Erleichterungen bei einer datenverarbeitungsgestützten, gesamtheitlichen Betreuung der einzelnen Baugenehmigungsverfahren, sondern auch mit Blick auf die Delegation der Genehmigungsverantwortung auf die sachbearbeitenden Dienstkräfte eine effektive und transparente Korruptionsvorsorge. Ziel der Satzung ist es daher außerdem, unter Berücksichtigung der bislang prinzipiell bewährten Flächenbezüge, auf eine möglichst einheitliche Bezugsgröße umzustellen. Dies ermöglicht unter verfahrensökonomischen Gesichtspunkten auch im Falle der Nutzungsänderung einen unkomplizierten Flächenvergleich und führt zum Abbau von bisher in erheblicher Zahl noch notwendigen Genehmigungsverfahren.

Bei dieser Umstellung erfolgt zwar eine Modifikation der Berechnungsart, aber keine grundsätzliche Umstellung des Berechnungsschlüssels. In einigen Nutzungsarten ist damit aber eine Erleichterung bzw. eine Erhöhung verbunden, auf die in der Einzelbegründung eingegangen wird. Die bei der Satzungsumstellung einzuarbeitenden Umrechnungsfaktoren variieren stellplatzbezogen nutzungsspezifisch, weil unterschiedliche Nebenflächen zu berücksichtigen sind (bei Büroflächen z.B. auch Verkehrs- und Nebennutzflächen, bei Gaststätten z.B. auch Toiletten, Küchen, Läger usw.).

Die Zahl der Stellplätze bemisst sich nach der der Satzung beigefügten Anlage 1, im Einzelnen:

#### Zu Zif. 1 Wohnungen

Im Unterschied zu den bisherigen Regelungen wird zukünftig zwischen Ein- und Zweifamilienhäusern (Zif.1.1) sowie Mehrfamilienhäusern (ab 3 Wohneinheiten) (Zif. 1.2) unterschieden. Dies folgt den Erfahrungen des Magistrates in der Zulassung von Bauvorhaben sowie den Empfehlungen der beauftragten Gutachter.

Für Ein- und Zweifamilienhäuser sind mindestens 1,5 Stellplätze und 3 Abstellplätze je Wohneinheit herzustellen. Das spiegelt den tatsächlichen Bedarf in den Frankfurter Neubaugebieten mit hohen Anteilen dieser Bau- und Wohnform wie etwa dem Riedberg und entspricht auch der dortigen Beschlusslage durch die Stadtverordnetenversammlung (§ 6256 aus dem Jahr 2000).

Im Mehrfamilienhaus- und Geschosswohnungsbau wird der unmittelbare Bezug auf die Wohnung bzw. Wohneinheit aufgegeben. Denn dieser vollzieht die aus den praktischen Erfahrungen unterschiedlichen Stellplatzbedarfe kleiner und großer Wohnungen nicht nach. Das gelingt sehr viel besser über eine Berechnung nach der BGF, wobei das Berechnungsmodul 100 qm BGF eine durchschnittliche Wohnung mit einer Wohnfläche von rund 75 qm und einem „durchschnittlichen“ Stellplatzbedarf repräsentiert. Kleinere Wohnungen bis hin zu Kleinstwohnungen erzeugen hingegen erfahrungsgemäß einen geringeren Stellplatzbedarf je Wohneinheit. Wohnungen mit größeren Wohnflächen und in der Regel mehr Nutzern bzw. mehr Kfz erzeugen regelmäßig einen höheren Stellplatzbedarf. Diese unterschiedlichen Bedarfe bildet der Bezug zur BGF nunmehr ab.

Gleichzeitig ergibt sich nach Einschätzung des Magistrats ein unterschiedliches Nutzerverhalten je nach Erschließungsqualität im ÖV (siehe oben). Deshalb erscheint es beim Wohnen gerechtfertigt, an der Qualität orientiert unterschiedliche Stellplatzbedarfe zu formulieren. In der Zone I bleibt es beim „durchschnittlichen“ Bedarf einer „durchschnittlichen“ Wohnung von 1 Stellplatz. In der Zone II und III kann dieser leicht um 0,2 auf 0,8 Stellplätze je 100 qm BGF reduziert werden. Die herausragende ÖV-Erschließungsqualität in der Zone IV rechtfertigt sogar einen völligen Verzicht einer Mindestforderung.

Umgekehrt wird außerhalb der Zonen I bis IV (und damit geringere Erschließungsqualität, in der Regel ausschließlich über Buslinien) die Stellplatzanforderung leicht erhöht.

Auch die Zahl der Abstellplätze wird gegenüber den heutigen Anforderungen (mind. 2 pro Wohneinheit) durchschnittlich leicht erhöht.

Die Werte für Wohnheime, Kinder-, Jugend- und Altenheime bleiben gegenüber der bisherigen Satzung unverändert.

Zu Zif. 2. Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen:

Die bisherige Bemessungsgröße Nutzfläche (NF) wird auf Bruttogrundfläche (BGF) umgestellt. Umstellung und Anpassung des Flächenanteils von 35 qm NF auf 50 qm BGF entsprechen einem Nutzflächenanteil für Büronutzungen nach anerkannten Erfahrungswerten im Verhältnis BGF : Nutzfläche = 100 : 70. Der Flächenansatz entspricht den gängigen Umrechnungsformeln der Flächenbezüge und wird seit Jahren in einigen Umlandgemeinden wie etwa Dietzenbach in diesem Ansatz ohne Beanstandung angewandt.

Die höhere Zahl an Fahrrad-Abstellplätzen mit definierter Mindestanzahl soll den tatsächlichen Bedarf sicherstellen.

Zu Zif. 3. Einzelhandel

Die bisherigen Regelungen zu den Verkaufsstätten werden unter der Überschrift Einzelhandel neu gefasst.

Eine Analyse des Stellplatzbedarfs für den Einzelhandel mit den gängigen verkehrswissenschaftlichen Ansätzen ergibt ein Spektrum von 1 Stellplatz pro 5 qm Verkaufsnutzfläche (VNF) bis zu 1 Stellplatz pro 200 qm Verkaufsnutzfläche als mittlere tägliche Nachfrage. Die Frankfurter Stellplatzsatzung unterscheidet derzeit dabei zwischen Läden, Geschäftshäusern (1 Stpl. je 30 qm Verkaufsnutzfläche) und Verbrauchermärkten, Einkaufszentren ab 1.200 qm (1 Stpl. je 15 qm VNF). Dabei wird die Schwelle zwischen „Laden“ und „Einkaufszentrum; Verbrauchermarkt“ aufgrund veränderter Angebotsstrukturen (Discounter) nach der Rechtsprechung nicht mehr bei 1.200 qm VNF gesehen, sondern bereits bei einer VNF ab 600 qm bzw. einer BGF ab 700 qm.

Diese vereinfachte Einteilung entspricht damit nicht (mehr) den tatsächlich vorzufindenden Gegebenheiten und Variationen. Mit Bezug auf das jeweilige Warenangebot wird in der einschlägigen Fachliteratur unterschieden in Verbrauchermärkte bzw. Einkaufszentren mit hohem und solche mit niedrigem Kundenaufkommen. Die neue Satzung versucht dem gleichzeitig mit der Umstellung der Bemessungsgröße von VNF auf BGF Rechnung zu tragen.

Unter Zif. 3.1 werden deshalb Verkaufsstätten bis 1.750 qm BGF erfasst, die Umstellung erfolgt von 1 Stpl. je 30 qm VNF auf 50 qm BGF. Diese Verkaufsstätten spiegeln z.B. typische Discounter mit moderatem Kundenaufkommen wieder.

Unter Zif. 3.2 sind hingegen die Verkaufsstätten mit größeren Flächen ab 1.750 qm BGF erfasst, die regelmäßig z.B. als Einkaufszentren auch höhere Kundenaufkommen generieren. Hier wird die Bemessungsgröße der Verkehrsquelle bei gleichzeitiger Umstellung auf BGF von 1 Stpl. je 15 qm VNF auf 25 qm BGF umgestellt.

Ein möglicher Minderbedarf für flächenintensive Verkaufsstätten wie Bau-, Möbel-, Teppichmärkte u.ä. mit geringerem Kundenaufkommen kann über Einzelfallentscheidungen (siehe § 2 (4)) festgestellt werden.

#### Zu Zif. 4. Versammlungsstätten

Die derzeit verwendeten Richtwerte der Satzung gehen von 1 Stpl. je 10 Sitz- oder Stehplätzen (Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhallen, Vortragssäle usw.) bzw. je 30 Plätzen bei Kirchen und religiösen Versammlungsstätten aus. Gerade bei der zuletzt genannten Kategorie haben sich das Nutzerverhalten und die Einzugsbereiche im Laufe der Zeit geändert. Daher wurden die Bemessungszahlen für Versammlungsstätten dem nutzungsbezogenen Bedarf und den Einzugsgebieten angepasst.

Der Bedarf für quartiersbezogene Versammlungsstätten bleibt gegenüber der bisherigen Satzung unverändert (Zif. 4.2). Bei Versammlungsstätten mit gesamtstädtischer oder überregionaler Bedeutung wird der Schlüssel hingegen verdoppelt, um dem tatsächlich entstehenden Mehrbedarf zu genügen.

#### Zu Zif. 5. Sportstätten

Die Zahl der Anlagentypen wird auf gängige Formen reduziert, der Berechnungsschlüssel auf BGF umgestellt und ein zusätzlicher Bedarf bei Besucherplätzen berücksichtigt.

#### Zu Ziffer 6. Gaststätten, Beherbergungsbetriebe

Die Bemessungsgrundlage wird von Gastraumfläche auf BGF mit dem Faktor 1 qm Gastraumfläche = 1,5 qm BGF, unter Berücksichtigung umfangreicher Nebenflächen wie Küchen, Toiletten, Lager Räume usw. umgestellt.

Die Privilegierung kleinerer Gaststätten (ehemals bis 40 qm Gastraumfläche ein Stellplatz für den Gastwirt) wird aufgegeben. Nach Wahrnehmung der Verwaltung besteht derzeit ein Trend zur Entstehung von Klein- und Kleinst-Gastronomie, der sich mit Inkrafttreten des Hessischen Gaststättengesetzes (Wegfall der Erlaubnispflicht) im 1. Halbjahr 2012 und der sich daraus ergebenden erheblichen Verringerung der Verwaltungsgebühren für eine Gastronomiegründung bzw. -übernahme nochmals beschleunigt hat.

Dieser Trend beschränkt sich nicht auf die Stadt Frankfurt am Main, sondern zeigt sich, wie aus Arbeitskreisen des Hessischen Städtetages bekannt wurde, in annähernd allen Kommunen. Diese Anhäufung von Gastronomiebetrieben ist aus gaststättenrechtlicher und ordnungsrechtlicher Sicht nicht als erwünscht zu betrachten. Einer der unerwünschten Effekte ist insbesondere die Schaffung von (Glücks-)Spielgelegenheiten, da der Bundesgesetzgeber Gaststätten generell als für die Aufstellung von Spielautomaten geeigneten Ort definiert, ohne dass der Gewerbebehörde dabei ein Ermessen zugebilligt wird. Dieser Trend sollte nicht noch weiter durch eine Privilegierung von Kleinstgaststätten in der Stellplatzsatzung befördert werden.

Auf eine besondere Regelung für Jugendherbergen kann angesichts geringer Anwendung in der Praxis verzichtet werden. Die Richtwerte für Hotel- und Beherbergungsbetriebe werden in der neuen Satzung unverändert beibehalten.

#### Zu Zif. 7 Krankenanstalten

Sprachliche Anpassungen ohne inhaltliche Änderungen.

#### Zu Zif. 8 Schulen, Jugendeinrichtungen

Neben sprachlichen Anpassungen wird gegenüber den bisherigen Anforderungen die Zahl der Stellplätze für allgemeinbildende Schulen leicht reduziert. Dies entspricht den Erfahrungen der vergangenen Jahre, dass eine höhere Zahl von Schülern mit dem Fahrrad oder dem ÖV die Schule erreicht bzw. die Kinder mit dem Kfz gebracht werden und vor Ort keinen Stellplatz benötigen.

Auf eine besondere Regelung für Jugendfreizeitheimen und Jugendtreffs soll angesichts geringer Anwendung in der Praxis zukünftig verzichtet werden.

#### Zu Zif. 9 Sonstige Gewerbebetriebe

Unter Zif. 9 werden bisherige Verkehrsquellen der Ziffern 9 und 10 zusammengefasst. In der Praxis seltene Anwendungen entfallen dabei bzw. gehen in anderen Anlagentypen auf.

Die bisherige Differenzierung zwischen Handwerks- und Gewerbebetriebe, die derzeit bei 1 Stpl. je 80 qm Nutzfläche liegen, Industriebetriebe mit 1 Stpl. je 100 qm Nutzfläche sowie Lagerräumen und Lagerplätzen mit 1 Stpl. je 200 qm Nutzfläche wird zur Vereinfachung aufgegeben. In der Praxis war die Abgrenzung zwischen den einzelnen Anlagentypen häufig nicht sinnvoll möglich. Angesichts der tatsächlichen Bedarfe wird ein pauschaler Wert, umgestellt auf die Bruttogrundfläche von 110 qm, für angemessen erachtet.

Vergnügungsstätten und Spielhallen sind in der Praxis ein häufiger Anwendungsfall: Umstellung NF auf BGF nach allgemeinen Erfahrungswerten von 1 Stpl. je 20 qm NF auf 1 Stpl. je 30 qm BGF.

#### Zu Zif. 10 Sonstige Verkehrsquellen

Die Regelung entspricht der bisherigen Zif. 11.

Der § 2 (2) und (3) dient der Regelung bei Verkehrsquellen, die nicht in der Anlage 1 der Stellplatzsatzung aufgeführt sind, sowie bei Mischnutzungen.

§ 2 (4) übernimmt die bisherige Vorschrift des „§ 6 Ausnahmen“ der Stellplatzsatzung, nach der die sich aus der Einzelermittlung ergebende Zahl der Stellplätze entsprechend erhöht oder ermäßigt werden kann, wenn die Gesamtzahl in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf steht. Der Datenreport 2016, den die Bundeszentrale für politische Bildung zusammen mit dem Statistischen Bundesamt (Destatis), dem Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) und dem Sozio-ökonomischen Panel (SOEP) des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) herausgibt, kommt zu dem Ergebnis, dass die PKW-Ausstattung privater Haushalte einkommensabhängig ist. Haushalte mit niedrigem Einkommen haben demzufolge weniger PKW, als Haushalte mit höherem Einkommen. Dieser bundesweite Trend trifft auch auf Frankfurt zu: Stellplätze im geförderten Wohnungsbau werden bereits heute nicht vollständig von Mietern in Anspruch genommen.

Um die Schaffung von gefördertem Wohnungsbau zu erleichtern, soll daher die Anzahl der herzustellenden Stellplätze regelmäßig reduziert werden. Mit dieser Ergänzung sollen auch Anreize für die Umsetzung innovativer Mobilitätskonzepte gesetzt werden.

### **Zu § 3 Einschränkungen nach Zonen**

Die Vorschriften des bisherigen §§ 2 und 3 der Stellplatzeinschränkungssatzung werden hier grundsätzlich übernommen und zusammengeführt. Die Notwendigkeit der Einschränkung wurde oben bereits erläutert. Der neue Zuschnitt der Zonen richtet sich nach den oben beschriebenen Kriterien.

## **Zu § 4 Größe der notwendigen Stellplätze**

Auf die bisherige Definition der Größe kann mit Bezug auf die Garagenverordnung verzichtet werden, die eine Mindestqualität der Erreichbarkeit und des Komforts sicherstellt. Mit einer dynamischen Verweisung auf die Garagenverordnung fallen die Anforderungen aus den Regelwerken auch zukünftig nicht auseinander.

Klarstellend und ergänzend zu den bisherigen Regelungen wird wiederum mit Bezug zur Garagenverordnung eine Mindestanzahl an Behindertenstellplätzen gefordert und sichergestellt. Die Regelungen greifen jedoch erst ab Projekten mit einer Zahl von 10 notwendigen Stellplätzen, weil bei kleineren Vorhaben diese Stellplätze häufig nicht sinnvoll dargestellt werden können.

Für Fahrrad-Abstellplätze formuliert die Satzung Mindestanforderungen an Flächen und Erreichbarkeit, die sich an den Empfehlungen der Fachwelt und der kommunalen Spitzenverbänden orientiert.

## **Zu § 5 Beschaffenheit, Lage und Gestaltung**

Der Paragraph übernimmt die bisherigen Regelungen des § 2 der Stellplatzsatzung, präzisiert und erläutert sie und stellt darüber hinaus Anforderungen an die Gestaltung.

Die zumutbare Entfernung bei Herstellung außerhalb des Baugrundstückes wird mit max. 300 m definiert. Das korrespondiert mit Erfahrungswerten der Praxis zur Annahme von Stellplatzangeboten, die bei zu hohen Entfernungen nicht mehr akzeptiert werden.

Die bisher grundsätzlich schon unzulässige Errichtung von „gefangenen“, also nicht unabhängig anfahrbaren Stellplätzen als notwendige Stellplätze wird in der Satzung klar gestellt. Für Einfamilienhäuser mit einem begrenzten Nutzerkreis können Ausnahmen zugelassen werden.

Die gestalterischen Vorgaben sichern die städtebauliche Integration von Stellplatzanlagen und begrenzen ihre negativen ökologischen Auswirkungen. Sie entsprechen üblichen Festsetzungen zu Stellplätzen in Bebauungsplänen. Für die Fahrrad-Abstellplätze werden Qualitäten der Erreichbarkeit und der Sicherheit definiert, die über die Vorgaben der Bauordnung hinausgehen. Damit soll die Akzeptanz des Verkehrsmittels weiter gesteigert werden.

## **Zu § 6 Ablösung**

Die bisherige Regelung des § 7 der Stellplatzsatzung zur Ablöse bei tatsächlicher oder rechtlicher Unmöglichkeit der Herstellung wird unverändert übernommen.

Absatz 2 ergänzt darüber hinaus ein Angebot einer freiwilligen und lagebedingten Ablöse. Gestuft nach den ÖV-Qualitäten können Bauherren dabei gewisse Anteile ihrer Stellplatzpflicht ablösen. Ein „Mindestsockel“ von 50 % bzw. 25 % der notwendigen Stellplätze muss jedoch immer hergestellt werden.

Generell besteht wie bisher kein Anspruch auf eine Ablöse, die Ermessenentscheidung hierzu liegt beim Magistrat, vertreten durch die Bauaufsicht.

Zur Vereinfachung wird der Ablösebetrag stadtweit einheitlich festgelegt.

Für Gewerbebetriebe (ohne Vergnügungsstätten), Praxen freier Berufe und Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke mit jeweils nicht mehr als 5 Beschäftigten und für Wohnungen wird der Ablösebetrag je Stellplatz auf 5.000,- EUR halbiert. Neben der Förderung und finanziellen Entlastung des Wohnungsbaus angesichts der hohen Nachfrage, sollen auch „kleine“ Einrichtungen, gemessen an ihrer Beschäftigtenzahl begünstigt werden. Kleine Betriebe oder deren Gründung oder Erweiterung sowie neue Arten der Selbständigkeit in Form kleinerer Einzelhandels- oder Handwerksunternehmen oder in Form kleinerer Gaststätten sollen realitätsbezogen durch Rücknahme des Stellplatzbedarfs entlastet werden. Sie sind regelmäßig mit vergleichbaren sozialen, kulturellen u. ä. Einrichtungen prägend für die Versorgung in den Stadtteilen und gleichzeitig von den Stellplatzanforderungen häufig unverhältnismäßig stark belastet. Klarstellend werden in der Satzung Vergnügungsstätten nicht vom Begriff der Gewerbebetriebe

erfasst. Von diesen Anlagen gehen auch bei geringerer Betriebsgröße verkehrliche und damit auch städtebauliche Wirkungen aus, die einen regelhaften Nachweis der Stellplätze erforderlich machen und eine Begünstigung im oben genannten Sinne nicht rechtfertigen.

### **Zu § 7 Ordnungswidrigkeit**

Die Regelung stellt die notwendige Verknüpfung zur HBO her, um Verstöße gegen die Satzung ahnden zu können.

### **Zu § 8 Regelungen in Bebauungsplänen**

Die Satzung stellt klar, dass abweichende bauordnungsrechtliche Festsetzungen zur Herstellungspflicht von Garagen, Stellplätzen und Abstellplätzen in Bebauungsplänen unberührt bleiben. Solche Festsetzungen sind Bestandteil der planerischen und insbesondere verkehrlichen Konzeption und damit der Abwägungsentscheidung zu den betroffenen Bebauungsplänen. Mit der Regelung ist sichergestellt, dass diese Festsetzungen weiterhin Gültigkeit besitzen.