Anregungen und Anträge der SPD-Fraktion vom 10.11.2019 und der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 12.11.2019 zur KFZ- und Fahrradstellplatzsatzung und zur Stellplatzablösesatzung

Entsprechend dem Diskussionsergebnis des Ausschusses für Stadtentwicklung: Umwelt, Planung und Verkehr am 12.11.2019 nimmt die Verwaltung zu den von der SPD-Fraktion mit Schreiben vom 10.11.2019 und der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen mit Schreiben vom 12.11.2019 zugesandten Anregungen und Anträgen (siehe Anlage a und Anlage b) wie folgt Stellung *(die Stellungnahme der Verwaltung ist jeweils in roter / kursiver Schrift eingefügt)*:

Anregungen und Anträge der SPD-Fraktion zum Entwurf der KFZ- und Fahrradstellplatzsatzung vom 10.11.2019

Es ist ein Mix aus 6 Anregungen, die bei Konsens aufgegriffen werden können und 2 konkreten inhaltlichen Änderungsanträgen beabsichtigt. Dazu 3 Formalanträge ohne inhaltliche Bedeutung.

Anregungen:

1. Im Titel der Satzung von Fahrradabstellplätzen statt von Fahrradstellplätzen sprechen.

Zu 1: Diese redaktionelle Änderung wird vorgenommen, die Satzung erhält die Bezeichnung: "Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung der Stadt Rheinbach". Das Wort „KFZ" wird im Titel gestrichen, da die Stellplatzplatzablösesatzung diesen Vorsatz im Titel auch nicht enthält.

2. Keine Pflicht für die Schaffung von Fahrradabstellplätzen außerhalb der Kernstadt.

Zu 2: Ohne Satzung ergibt sich die Pflicht zur Herstellung aus den rechtlichen Grundlagen des § 48 (1) BauO NRW vom 21.07.2018, dabei handelt es sich um eine stadtweite Forderung:

(1) Werden Anlagen errichtet, bei denen ein Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind Stellplätze oder Garagen und Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen (notwendige Stellplätze). Fahrradabstellplätze müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig, durch Rampen oder durch Aufzüge zugänglich sein. Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen sind Stellplätze und Fahrradabstellplätze in solcher Zahl und Größe herzustellen, dass sie die durch die Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder aufnehmen können. Dies gilt nicht, wenn sonst die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum auch unter Berücksichtigung der Möglichkeit einer Ablösung erheblich erschwert oder verhindert würde.

Mit Satzung kann der Geltungsbereich festgelegt werden siehe Absatz 3, § 48 BauO NRW:

(3) Die Gemeinden können unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse festlegen, ob und in welchem Umfang und in welcher Beschaffenheit bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, geeignete Garagen oder Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze errichtet werden müssen, um den Erfordernissen des ruhenden Verkehrs zu genügen. Sie können insoweit durch Satzung regeln
u.a.:

3. die Beschränkung der Herstellungspflicht auf genau begrenzte Teile des Gemeindegebiets oder auf bestimmte Fälle,

Dies bedeutet jedoch, dass die allgemeine Herstellungspflicht außerhalb der definierten Gebiete entfällt. Da jedoch auch in anderen Stadtteilen Gebäude errichtet werden können, z. B. Verkaufsstätten, Mehrfamilienhäuser etc., bei denen „Zu- und Abgangsverkehr" zu erwarten ist und in der KFZ-Stellplatzsatzung und Fahrradabstellplatzsatzung nicht nur Anzahl sondern auch die Qualität der Abstellplätze definiert wird, empfiehlt die Verwaltung, die Satzung für die Fahrradabstellplätze auf das ganze Gemeindegebiet auszudehnen. Ohne rechtliche Grundlage, in diesem Fall die Satzung, wäre ein Einfordern des Nachweises bauordnungsrechtlich außerhalb der Kernstadt nicht möglich. Bei der Herstellungspflicht dann auf den Einzelfall abzustellen, ist rechtlich unsicher, hinsichtlich der Qualität gibt es dann keine weitergehenden Anforderungen. Die Verwaltung hat der Beratung im Ausschuss für Stadtentwicklung: Umwelt, Planung und Verkehr am 12.11.2019 entnommen, dass hierzu grundsätzlich Konsens besteht.

3. Im Anhang 1 wird für Ein- und Zweifamilienhäuser die Zahl der Fahrradabstellplätze mit 2 pro Wohneinheit festgelegt, wenn es keine Fahrradabstellmöglichkeit z.B. in einer Garage gibt. (In der Mustersatzung steht „kein Nachweis erforderlich", allerdings mit dem Zusatz „bei Bedarf 1 bis 4 Fahrradabstellplätze pro Wohneinheit". Ein Bedarf kann darin bestehen, dass man den Radverkehr fördern und die Nutzung des Rades so einfach und attraktiv wie möglich machen möchte).

Zu 3: Die Verwaltung sieht die Notwendigkeit einer verpflichtenden Regelung zu Anzahl und Qualität bei Ein- und Zweifamilienhäusern nicht. Der Bedarf lässt sich in der Regel auf dem Grundstück lösen. Zugunsten eines kosten- und flächensparenden Bauens und im Hinblick auf die möglichen Haustypologien sollten hierfür im Baugenehmigungsverfahren keine zusätzlichen Flächen nachzuweisen sein.

Daher empfiehlt die Verwaltung dieser Anregung nicht zu folgen.

4. Über die Ablösung von Stellplätzen (für Autos) entscheidet als Organ in der Stadt der Rat/SUPV, nicht der Bürgermeister/Verwaltung.

Zu 4: Da über die Ablösung von KFZ-Stellplätzen im Rahmen des an gesetzliche Fristen gebundenen Baugenehmigungsverfahren entschieden werden muss, hält die Verwaltung ein solches Verfahren für nicht praxistauglich, insbesondere in den sitzungsfreien Zeiten wäre zur Bescheidung von Bauanträgen die Einberufung von Sondersitzungen oder Entscheidungen im Eilverfahren erforderlich.

Daher empfiehlt die Verwaltung, dass die Entscheidung über Ablösungen weiterhin als laufendes Geschäft der Verwaltung ausgeübt wird. Zur Klarstellung sollte jedoch der § 5 Absatz 4 der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung wie folgt umformuliert werden:

„(4) Über die Ablösung entscheidet die Untere Bauaufsichtsbehörde der Stadt Rheinbach."

5. Zur Verwendung der Ablösebeträge wird in der Satzung auf die Anforderungen von § 48 Absatz 4 der Landesbauordnung verwiesen statt diese Anforderungen wortgleich in der Satzung zu wiederholen. § 5 Absatz 3 des Satzungsentwurfs wird gestrichen, weil der Nachweis der Vorteilhaftigkeit des Ablösebetrages für die Erreichbarkeit des konkreten Grundstücks schwierig und aufwändig sein kann.

Zu 5: Dem Vorschlag, auf die Anforderungen von § 48 Absatz 4 der Landesbauordnung NRW zu verweisen, wird entsprochen.

Im Leitfaden wird darauf hingewiesen, dass die Verwendung des Geldbetrages für die Erreichbarkeit des Bauvorhabens einen Vorteil bewirken muss. Eine weitere Kommentierung gibt es hierzu (noch) nicht, jedoch hat das Rechnungsprüfungsamt Kommunen in verschiedenen Fällen auf die Verwendungsverpflichtungen hingewiesen. Nach Rücksprache mit dem Vertreter des Netzwerks Mobilität, der anführte, dass die Mustersatzung und der Leitfaden gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden entwickelt sei, empfiehlt die Verwaltung, diesen Passus beizubehalten. Die Vorteilhaftigkeit für die Erreichbarkeit eines konkreten Grundstücks lässt nach Aussagen des Netzwerkes Mobilität einige Spielräume zu und kann z. B. auch in Maßnahmen zur generellen Verbesserung der ÖPNV-Anbindung liegen.

6. Im Bahnhofsumfeld, in dem nur 1 Stellplatz pro 100 qm Bruttogeschossfläche gefordert wird (sonst 1,5 Stellplätze), sind zusätzlich 0,1 Stellplätze speziell für Carsharing-PKW zu schaffen.

Zu 6: Das Handbuch zur Musterstellplatzsatzung schlägt, vor dem Hintergrund, eine Stellplatzsatzung als strategisches Steuerungsinstrument für den MIV einzusetzen, auch Maßnahmen eines Mobilitätsmanagements vor. So wird z.B. bei einer Förderung von Car-Sharing eine Verringerung der Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze von bis zu 10 % empfohlen. Dazu bedarf es dann der Vorlage eines entsprechenden Mobilitätskonzeptes, welches von der Bauaufsicht im Genehmigungsverfahren geprüft wird. Darüber hinaus ist bei Erfüllen der Herstellungspflicht durch das Vorhalten bestimmter Maßnahmen (z. B. Job-Ticket, Zeitkarten für den ÖPNV, Car-Sharing) mittels eines definierten jährlichen Nachweises zu prüfen, dass die Maßnahme erfüllt wird. Weiter wird empfohlen nach einem bestimmten Zeitraum eine Evaluation durchzuführen, um die Wirksamkeit der Maßnahme der Stellplatzherstellungspflicht als dauerhaft erfüllt beurteilen zu können. Die Abwicklung muss zwischen den Mobilitätsanbietern und der Verwaltung vertraglich festgehalten werden. Dieser hohe Verwaltungs- und Prüfaufwand ist mit dem Personalschlüssel einer Stadt in der Größe von Rheinbach nicht umsetzbar. Zu Car-Sharing-Angeboten ist dazu noch anzufügen, dass es sich dabei um ein Angebot privater Dienstleister handelt, die nach wirtschaftlichen Grundsätzen arbeiten. Der Fokus der Anbieter liegt (noch) nicht auf kleineren Städten und Gemeinden, daher wäre z.B. die Aufnahme einer solcher Forderung in die Stellplatz-Satzung mit vielen Unsicherheiten und Unwägbarkeiten im Hinblick auf die Erfüllungspflicht des notwendigen Stellplatznachweises verbunden, denn darauf liegt der Fokus der KFZ-Stellplatz und Fahrradabstellplatzsatzung. Das nachträgliche Herstellen bzw. Ablösen im Rahmen der Herstellungspflicht wird nach Umsetzung der Baumaßnahme u. U. aufgrund fehlender Grundstücksflächen oder bautechnischer Hinderungsgrüne (eine Tiefgarage unter einem bestehendem Gebäude zu errichten ist eine besondere bautechnische Herausforderung) oder bedingt durch Eigentumswechsel nicht oder nur durch sehr hohen Aufwand einzufordern sein.

Die Verwaltung empfiehlt daher, von der Aufnahme einer solchen Minderungsmöglichkeit in der Satzung abzusehen.

Anträge:

1. § 4 Absatz 1 wird um den Satz ergänzt: „Die Fahrradabstellplätze müssen näher zum Eingang des Gebäudes liegen als die Stellplätze."

Zu 1: Diese Forderung greift sehr tief in die Baufreiheit ein, Architektur, Freiraum- Vorgartengestaltung, Unterbringung von Kinderspielplatz etc. sollten nicht von dem Thema „Fahrradabstellplatz" dominiert werden. Im Vordergrund sollten Nutzerfreundlichkeit und Sicherheit stehen. Der Fokus sollte auf einem abgestimmten Gesamtkonzept liegen. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens können dazu im Einzelfall auch Beratungen durchgeführt werden, so wie dies bereits heute in der Praxis gehandhabt wird.

Die Verwaltung empfiehlt, von der Aufnahme der Ergänzung abzusehen.

2. Im Anhang 1 wird bei Versammlungsstätten 1 Fahrradabstellplatz pro 10 Sitzplätze (statt wie im Entwurf pro 25 Sitzplätze) gefordert.

Zu 2: Die Anregung wird aufgegriffen und der Richtwert im Anhang 1 zur Stellplatz- und Fahrradabstellsatzung wird entsprechend auf 1 Fahrradabstellplatz pro 10 Sitzplätze geändert.

Formalanträge:

1. In § 3 Absatz 1 wird vor „nachfolgenden Regelungen" eingefügt „und den".

Diese redaktionelle Änderung wird vorgenommen.

2. § 1 Satz 4 wird so umformuliert, dass klar ist, dass ein Ablösebetrag auch dann zu zahlen ist, wenn der Bau von Parkplätzen aus städtebaulichen Gründen untersagt wird: „Entsprechend Satz 1 ist ebenfalls ein Geldbetrag zu zahlen, soweit wenn die Herstellung notwendiger Stellplätze aus städtebaulichen Gründen untersagt ist wird."

Der Antrag bezieht sich auf § 5 Absatz 1 Satz 4 der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung.

§ 5 Absatz 1 Satz 4 der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung wird wie folgt redaktionell geändert: „Entsprechend Satz 1 ist ebenfalls ein Geldbetrag zu zahlen, soweit die Herstellung notwendiger Stellplätze aus städtebaulichen Gründen untersagt ist wird."

3. In § 4 Absatz I der Ablösesatzung das Wort „Abschluss" durch „Rechtswirksamkeit" ersetzen. (Weil ein Abschluss bereits bei zwei übereinstimmenden Willenserklärungen vorliegt, es aber so sein soll, dass auch bereits das Geld gezahlt werden muss, damit der Vertrag wirksam wird, was erst anschließend unter dem Begriff „Rechtswirksamkeit" festgelegt wird).

Die Anregung wird aufgegriffen und im Text der Stellplatzablösesatzung entsprechend geändert.

Nachfolgend die Anmerkungen/Änderungswünsche zur KFZ- und Fahrradabstellplatzsatzung sowie zur/zum Stellplatzablösesatzung/-vertrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 12.11.2013:

KFZ- und Fahrradabstellplatzbedarf

§5 (2):
Hier könnte nach 2. (vor ‚oder') noch eingefügt werden:
3. Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs

Diese Ergänzung ist nicht möglich, dazu fehlt die rechtliche Ermächtigungsgrundlage, der § 48 Abs.4 BauO NRW regelt dies abschließend:

(4) Die Gemeinde hat den Geldbetrag nach Absatz 3 Satz 2 Nummer 8 für die Ablösung von Stellplätzen 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 oder
3. andere Maßnahmen, die Bestandteil eines kommunalen oder interkommunalen Mobilitätskonzepts einer oder mehrerer Gemeinden sind.

„Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs können aber als unter Punkt 2 „sonstige Maßnahmen" subsumiert angesehen werden.
Vorschlag der SPD war, den Text zu streichen und auf die gesetzliche Grundlage zu verweisen, der Vorschlag wird aufgegriffen, diesem Vorschlag wird gefolgt.

§5 (5):
1. Der Geldbetrag darf 80 vom Hundert ... - In der Ablösesatzung steht unter §3 (4): 70 vom hundert
2. ... durchschnittlichen Herstellungskosten nach Absatz 2 Buchstabe a) ... - gemeint ist wahrscheinlich: Ziffer 1.

Der § 5 Absatz 5 wird in der Stellplatz- und Fahrabstellplatzsatzung gestrichen, die Regelung ist nicht erforderlich, da sie Gegenstand einer eigenständigen Satzung - Stellplatzablösesatzung - ist.

§6 (2):
75.500 € ist ein sehr hoher Betrag verglichen mit den 15.000 € der Mustersatzung – was ist der Grund?!?

Gemäß § 86 (3) BauO NRW können Ordnungswidrigkeiten mit einer Geldbuße bis zu 100.000 € geahndet werden. Der Betrag von 75.500 € ergibt sich aus der Empfehlung des Leitfadens zur Musterstellplatzsatzung NRW: der Wert sollte in etwa den Kosten für die Herstellung von bis zu 5 ebenerdigen, offenen Stellplätzen entsprechen. In Gebietszone I liegen die durchschnittlichen Herstellungskosten einschließlich Grunderwerb je Stellplatz bei 15.138 €, verfünffacht ergibt dies eine Summe von rund 75.500 € als obere Grenze für die Ordnungswidrigkeit („bis zu").

Änderungswunsch/-antrag 1
Unter Paragraph 3 braucht es - aus rechtlicher Sicherheit heraus - meines Erachtens einen neuen Punkt (7), der in Abwandlung der Mustersatzung lautet:
"§ 3 (7) In den Fällen der Absätze 3 bis 5 ist über die Festlegung der Anzahl der notwendigen Stellplätze und der notwendigen Fahrradabstellplätze im Einvernehmen mit der Stadt Rheinbach zu entscheiden.

Grundsätzlich ist der Nachweis und die Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze und Fahrradabstellplätze Gegenstand des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens, die Genehmigung wird in Abhängigkeit der Erfüllung von der Bauaufsichtsbehörde erteilt oder versagt. Der formulierte Änderungsantrag ist nicht notwendig.

Daneben wäre ein weiterer Punkt (8) in Erwägung zu ziehen, der vorsieht, dass zu einem gewissen Prozentsatz (empfohlen: bis zu 50%) die Pflicht zur Stellplatz-Herstellung ausgesetzt wird, wenn Mobilitätskonzepte und Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement vorgelegt werden, die die Kfz-Nutzung reduzieren – was ja mit dem zu erarbeitenden Verkehrskonzept (bzw. Mobilitätskonzept) Realität werden kann. Denn Stellplätze sind kein Selbstzweck. Aussetzung der Pflicht heißt (anders als bei Minderung in der Kernstadt): Bei vorzeitiger Beendigung des Mobilitätsmanagements sind die Stellplätze nachträglich anteilig herzustellen oder abzulösen. (Formulierung vgl. S. 37-38 Mustersatzungsbroschüre – ist hoffentlich nicht zu kompliziert)

Das Handbuch zur Musterstellplatzsatzung schlägt, vor dem Hintergrund, eine Stellplatzsatzung als strategisches Steuerungsinstrument für den MIV einzusetzen, auch Maßnahmen eines Mobilitätsmanagements vor. So wird z.B. bei einer Förderung von Car-Sharing eine Verringerung der Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze von bis zu 10 % empfohlen. Dazu bedarf es dann der Vorlage eines entsprechenden Mobilitätskonzeptes, welches von der Bauaufsicht im Genehmigungsverfahren geprüft wird. Darüber hinaus ist bei Erfüllen der Herstellungspflicht durch das Vorhalten bestimmter Maßnahmen (z. B. Job-Ticket, Zeitkarten für den ÖPNV, Car-Sharing) mittels eines definierten jährlichen Nachweises zu prüfen, dass die Maßnahme erfüllt wird. Weiter wird empfohlen nach einem bestimmten Zeitraum eine Evaluation durchzuführen, um die Wirksamkeit der Maßnahme der Stellplatzherstellungspflicht als dauerhaft erfüllt beurteilen zu können. Die Abwicklung muss zwischen den Mobilitätsanbietern und der Verwaltung vertraglich festgehalten werden. Dieser hohe Verwaltungs- und Prüfaufwand ist mit dem Personalschlüssel einer Stadt in der Größe von Rheinbach nicht umsetzbar. Zu Car-Sharing-Angeboten ist dazu noch anzufügen, dass es sich dabei um ein Angebot privater Dienstleister handelt, die nach wirtschaftlichen Grundsätzen arbeiten. Der Fokus der Anbieter liegt (noch) nicht auf kleineren Städten und Gemeinden, daher wäre z.B. die Aufnahme einer solcher Forderung in die Stellplatz-Satzung mit vielen Unsicherheiten und Unwägbarkeiten im Hinblick auf die Erfüllungspflicht des notwendigen Stellplatznachweises verbunden, denn darauf liegt der Fokus der KFZ-Stellplatz und Fahrradabstellplatzsatzung. Das nachträgliche Herstellen bzw. Ablösen im Rahmen der Herstellungspflicht wird nach Umsetzung der Baumaßnahme u. U. aufgrund fehlender Grundstücksflächen oder bautechnischer Hinderungsgrüne (eine Tiefgarage unter einem bestehendem Gebäude zu errichten ist eine besondere bautechnische Herausforderung) oder bedingt durch Eigentumswechsel nicht oder nur durch sehr hohen Aufwand einzufordern sein.

Die Verwaltung empfiehlt daher, von der Aufnahme einer solchen Minderungsmöglichkeit in der Satzung abzusehen.

Zur Anlage 1 Richtzahlen für den Stellplatzbedarf

Änderungswunsch/-antrag 2
Bei *Zahl der Abstellplätze für Fahrräder* erscheint es wichtig, dass die - laut Mustersatzung mögliche – Fußnote mit einer Prozentzahl von 5 oder 10 ergänzt wird:
Ein Anteil von [xx] % der Fahrradabstellplätze kann für ***Lastenräder/Kinderanhänger*** *vorgesehen werden.*
(Diese werden leider gar nicht in Betracht gezogen)

Der künftige Bedarf für diese Spezialfahrräder ist schwer einschätzbar, daher hat die Verwaltung von der Festlegung von Richtzahlen abgesehen. Grundsätzlich kann man sagen, dass für Fahrräder dieser Art der doppelte Platzbedarf erforderlich ist. Von Interesse könnten Abstellplätze bei Verkaufsstätten sein. Bei Kindergärten und Kindertagesstätten werden in der Regel das Kind/ die Kinder gebracht und abgeholt, das Fahrrad ist nicht für längere Zeit unbeobachtet, es kann mit einem Schloss gesichert werden, das Entfernen eines Gespanns mit Kinderanhänger durch Wegtragen ist schwer möglich. Bei Verkaufsstätten besteht jedoch ein höherer Sicherungsbedarf. Der Satzungsentwurf sieht unter § 3 vor, dass alternativ zu den in der Anlage vorgegebenen Richtzahlen eine Einzelberechnung von der Bauaufsichtsbehörde eingefordert werden kann. In diesem Zusammenhang kann die Bauaufsichtsbehörde zumindest beratend auf das Erfordernis entsprechender Abstellplätze hinweisen.

Die Verwaltung empfiehlt daher, von der Aufnahme einer Quote in der Satzung abzusehen, da die vorhandene Regelung eine flexible Handhabung der Anordnung und Anzahl auch in Zukunft ermöglicht. Eine „Kann-Regelung" der Quotierung würde ggf. eine darüber hinausgehende Herstellung seitens des Investors unterbinden.

Bei den Richtzahlen sind meist die Zahlen für KfZ und Fahrrad analog gestaltet. Größtenteils kann man dem Folgen. Bei einigen Werten gibt es aber Abweichungen, die aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar sind:

Die aufgeführten Richtzahlen basieren einerseits auf den Empfehlungen des Leitfadens und andererseits auf Erfahrungswerten der Bauaufsichtsbehörde der Stadt Rheinbach unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten (z. B. Lage der Gewerbegebiete). Die Verwaltung hat sich aufgrund der Anregungen nochmals kritisch mit den Werten auseinandergesetzt und unter dem Aspekt der Förderung des Radverkehrs die angegebenen Werte teilweise geändert.

Änderungswunsch/-antrag 3
Bei Bürogebäuden sollte man - wie bei KfZ - auch beim Fahrrad den mittleren Wert der Orientierungswerte nehmen und 1 Abstellplatz je 40 m² Nutzfläche ebenso für Fahrradstellplätze ansetzen

Der gewünschte Wert „1 Fahrradabstellplatz je 40 m² Nutzfläche" entspricht dem in der Anlage zur Satzung angegebenem Richtwert. Der Wert wird an die Forderung für den KFZ-Stellplatz angeglichen auf 1 Fahrradabstellplatz je 35 m² Nutzfläche.

Änderungswunsch/-antrag 4
Gleiches gilt für Verkaufsstätten mit mehr als 800 m² Verkaufsfläche. Wenn dort der untere Orientierungswert +5 beim Auto genommen wird, dann auch beim Fahrrad, also 1 Stellplatz je 60m² Verkaufsnutzfläche: Dementsprechend sollte für Fahrradstellplätze mindestens 1 Abstellplatz je 45m²Verkaufsfläche angesetzt werden.

Hier wird der Wert auf „1 Fahrradabstellplatz je 45 m² Nutzfläche" erhöht. Die großflächigen Lebensmittelmärkte sind in Rheinbach zentral gelegen und mit dem Fahrrad für den täglichen Einkauf gut zu erreichen. Da der Wocheneinkauf jedoch aus Transportgründen meist mit dem Auto erledigt wird, ist hier ein entsprechend höheres Angebot an KFZ-Stellplätzen erforderlich. Bei Verkaufsstätten, die nicht der Nahversorgung diesen (Baumärkte, Anbieter von weißer Ware etc.) kann aufgrund der Regelung in § 3 Absatz 1 eine Einzelfallberechnung verlangt bzw. vorgelegt werden. Verkaufsstätten, die innerhalb der geschlossenen Bauweise der historischen Innenstadt liegen können die Pflicht zur Herstellung von Besucher = Kunden-Fahrradabstellplätze unabhängig des Nutzflächenbezugs in der Regel auf ihren Grundstücken nicht erfüllen.

Änderungswunsch/-antrag 5
Ebenso bei Handwerks- und Industriebetrieben: Wenn mittlerer Wert beim Auto, dann bitte auch beim Fahrrad: d. h., 1 Abstellplatz je 60m² Nutzfläche

Dem Änderungswunsch wird entsprochen.

Änderungswunsch/-antrag 6
Bei den Bildungseinrichtungen ist wünschenswert, dass aus strategischen Gründen bei den Fahrrädern die höheren Werte genommen werden, also 1 Abstellplatz je 2 Schüler

Der im Anhang 1 der Stellplatz- und Fahrabstellplatzsatzung vorgegebene Richtwert von 1 Abstellplatz je 3 Schüler wird als ausreichend erachtet, da die Bildungseinrichtungen einen überregionalen Einzugsbereich aufweisen und die Erreichbarkeit über den ÖPNV gewährleistet wird.
Daher empfiehlt die Verwaltung von einer Erhöhung der Anforderungen abzusehen.

Anmerkung:
Bei allen Unterpunkten der Bildungseinrichtungen ist bei den Stellplätzen kein Besucheranteil vorgesehen – womit ist das begründet?

In einer Bildungseinrichtung wird kein regelmäßiger Besucherverkehr erwartet, der ein dauerhaftes Vorhalten von Stellplätzen für diesen Personenkreis erforderlich machen würde.

Stellplatzablösesatzung

Präambel, letzter Absatz:
„Durch die Option des Verzichts, Stellplätze nicht …" enthält eine doppelte Verneinung; Entweder ‚des Verzichts' oder ‚nicht' streichen.

Diese redaktionelle Änderung wird vorgenommen. Die Worte „des Verzichts" werden gestrichen.

Stellplatzablösevertrag

§ 3: ‚des' vor § 5 Abs. 2 sollte weggelassen werden.

Diese redaktionelle Änderung wird vorgenommen.

Bezugnehmend auf die Frage der UWG-Fraktion in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung: Umwelt, Planung und Verkehr am 12.11.2019 nach der Berechnungsgrundlage für die neuen Stellplatzablösebeträge legt die Verwaltung als Anlage c) die durchschnittlichen Herstellungskosten eines Stellplatzes bei. Diese stellen die Berechnungsgrundlage für die neuen Stellplatzablösebeträge dar.

Entsprechend den vorstehenden Stellungnahmen zu den vorgebrachten Anregungen und Anträgen legt die Verwaltung gegenüber der dem Ausschuss für Stadtentwicklung: Umwelt, Planung und Verkehr mit Einladung vom 28.10.2019 vorgelegten Satzungsentwürfen zur Ratssitzung geänderte Fassungen der „Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung" (Anlage 2 – NEU) und der „Stellplatzablösesatzung" (Anlage 3 – NEU) vor, in der die vorgenommenen Änderungen gekennzeichnet sind.

Thünker-Jansen

Anlagen:

Anlage a) :	Anregungen und Anträge der SPD-Fraktion vom 10.11.2019
Anlage b) :	Anregungen/Änderungswünsche der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 12.11.2019
Anlage c) :	Durchschnittliche Herstellungskosten eines Stellplatzes (Berechnungsgrundlage für die neuen Stellplatzablösebeträge)

GW 10.11.2019

Anregungen und Anträge der SPD-Fraktion zum Entwurf der KFZ- und Fahrradstellplatzsatzung

Es ist ein Mix aus 6 Anregungen, die bei Konsens aufgegriffen werden können und 2 konkreten inhaltlichen Änderungsanträgen beabsichtigt. Dazu 3 Formalanträge ohne inhaltliche Bedeutung.

Anregungen:

1. Im Titel der Satzung von Fahrradabstellplätzen statt von Fahrradstellplätzen sprechen.
2. Keine Pflicht für die Schaffung von Fahrradabstellplätzen außerhalb der Kernstadt.
3. Im Anhang 1 wird für Ein- und Zweifamilienhäuser die Zahl der Fahrradabstellplätze mit 2 pro Wohneinheit festgelegt, wenn es keine Fahrradabstellmöglichkeit z.B. in einer Garage gibt. (In der Mustersatzung steht „kein Nachweis erforderlich", allerdings mit dem Zusatz „bei Bedarf 1 bis 4 Fahrradabstellplätze pro Wohneinheit". Ein Bedarf kann darin bestehen, dass man den Radverkehr fördern und die Nutzung des Rades so einfach und attraktiv wie möglich machen möchte).
4. Über die Ablösung von Stellplätzen (für Autos) entscheidet als Organ in der Stadt der Rat/SUPV, nicht der Bürgermeister/Verwaltung.
5. Zur Verwendung der Ablösebeträge wird in der Satzung auf die Anforderungen von § 48 Absatz 4 der Landesbauordnung verwiesen statt diese Anforderungen wortgleich in der Satzung zu wiederholen. § 5 Absatz 3 des Satzungsentwurfs wird gestrichen, weil der Nachweis der Vorteilhaftigkeit des Ablösebetrages für die Erreichbarkeit des konkreten Grundstücks schwierig und aufwändig sein kann.
6. Im Bahnhofsumfeld, in dem nur 1 Stellplatz pro 100 qm Bruttogeschossfläche gefordert wird (sonst 1,5 Stellplätze), sind zusätzlich 0,1 Stellplätze speziell für Carsharing-PKW zu schaffen.

Anträge:

1. § 4 Absatz 1 wird um den Satz ergänzt: „Die Fahrradabstellplätze müssen näher zum Eingang des Gebäudes liegen als die Stellplätze."
2. Im Anhang 1 wird bei Versammlungsstätten 1 Fahrradabstellplatz pro 10 Sitzplätze (statt wie im Entwurf pro 25 Sitzplätze) gefordert.

Formalanträge:

1. In § 3 Absatz 1 wird vor „nachfolgenden Regelungen" eingefügt „und den".
2. § 1 Satz 4 wird so umformuliert, dass klar ist, dass ein Ablösebetrag auch dann zu zahlen ist, wenn der Bau von Parkplätzen aus städtebaulichen Gründen untersagt wird: „Entsprechend Satz 1 ist ebenfalls ein Geldbetrag zu zahlen, ~~soweit~~ wenn die Herstellung notwendiger Stellplätze aus städtebaulichen Gründen untersagt ~~ist~~ wird."

3. In § 4 Absatz I der Ablösesatzung das Wort „Abschluss“ durch „Rechtswirksamkeit“ ersetzen. (Weil ein Abschluss bereits bei zwei übereinstimmenden Willenserklärungen vorliegt, es aber so sein soll, dass auch bereits das Geld gezahlt werden muss, damit der Vertrag wirksam wird, was erst anschließend unter dem Begriff „Rechtswirksamkeit“ festgelegt wird).

Anmerkungen/Änderungswünsche der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 12.11.2019

zur KFZ- und Fahrradabstellplatzsatzung sowie zur/zum Stellplatzablösesatzung/-vertrag:

KFZ- und Fahrradabstellplatzbedarf

§5 (2):
Hier könnte nach 2. (vor ‚oder') noch eingefügt werden:
3. Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs

§5 (5):
1. Der Geldbetrag darf 80 vom Hundert … - *In der Ablösesatzung steht unter §3 (4): 70 vom hundert*
2. … durchschnittlichen Herstellungskosten nach Absatz 2 Buchstabe a) … - gemeint *ist wahrscheinlich: Ziffer 1.*

§6 (2):
75.500 € ist ein sehr hoher Betrag verglichen mit den 15.000 € der Mustersatzung – was ist der Grund?!?

Änderungswunsch/-antrag 1
Unter Paragraph 3 braucht es - aus rechtlicher Sicherheit heraus - meines Erachtens einen neuen Punkt (7), der in Abwandlung der Mustersatzung lautet:
"§ 3 (7) In den Fällen der Absätze 3 bis 5 ist über die Festlegung der Anzahl der notwendigen Stellplätze und der notwendigen Fahrradabstellplätze im Einvernehmen mit der Stadt Rheinbach zu entscheiden.

Daneben wäre ein weiterer Punkt (8) in Erwägung zu ziehen, der vorsieht, dass zu einem gewissen Prozentsatz (empfohlen: bis zu 50%) die Pflicht zur Stellplatz-Herstellung ausgesetzt wird, wenn Mobilitätskonzepte und Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement vorgelegt werden, die die Kfz-Nutzung reduzieren – was ja mit dem zu erarbeitenden Verkehrskonzept (bzw. Mobilitätskonzept) Realität werden kann. Denn Stellplätze sind kein Selbstzweck. Aussetzung der Pflicht heißt (anders als bei Minderung in der Kernstadt): Bei vorzeitiger Beendigung des Mobilitätsmanagements sind die Stellplätze nachträglich anteilig herzustellen oder abzulösen. (Formulierung vgl. S. 37-38 Mustersatzungsbroschüre – ist hoffentlich nicht zu kompliziert)

Zur Anlage 1 Richtzahlen für den Stellplatzbedarf

Änderungswunsch/-antrag 2
Bei *Zahl der Abstellplätze für Fahrräder* erscheint es wichtig, dass die - laut Mustersatzung mögliche - Fußnote mit einer Prozentzahl von 5 oder 10 ergänzt wird:
*Ein Anteil von [xx] % der Fahrradabstellplätze kann für **Lastenräder/Kinderanhänger** vorgesehen werden.*
(Diese werden leider gar nicht in Betracht gezogen)

Bei den Richtzahlen sind meist die Zahlen für KfZ und Fahrrad analog gestaltet. Größtenteils kann man dem Folgen. Bei einigen Werten gibt es aber Abweichungen, die aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar sind:

Änderungswunsch/-antrag 3
Bei Bürogebäuden sollte man - wie bei KfZ - auch beim Fahrrad den mittleren Wert der Orientierungswerte nehmen und 1 Abstellplatz je 40 m² Nutzfläche ebenso für Fahrradstellplätze ansetzen

Änderungswunsch/-antrag 4
Gleiches gilt für Verkaufsstätten mit mehr als 800 m² Verkaufsfläche. Wenn dort der untere Orientierungswert +5 beim Auto genommen wird, dann auch beim Fahrrad, also 1 Stellplatz je 60m² Verkaufsnutzfläche: Dementsprechend sollte für Fahrradstellplätze mindestens 1 Abstellplatz je 45m²Verkaufsfläche angesetzt werden.

Änderungswunsch/-antrag 5
Ebenso bei Handwerks- und Industriebetrieben: Wenn mittlerer Wert beim Auto, dann bitte auch beim Fahrrad: d. h., 1 Abstellplatz je 60m² Nutzfläche

Änderungswunsch/-antrag 6
Bei den Bildungseinrichtungen ist wünschenswert, dass aus strategischen Gründen bei den Fahrrädern die höheren Werte genommen werden, also 1 Abstellplatz je 2 Schüler
Anmerkung:
Bei allen Unterpunkten der Bildungseinrichtungen ist bei den Stellplätzen kein Besucheranteil vorgesehen – womit ist das begründet?

Stellplatzablösesatzung

Präambel, letzter Absatz:
„Durch die Option des Verzichts, Stellplätze nicht …" enthält eine doppelte Verneinung; Entweder ‚des Verzichts' oder ‚nicht' streichen.

Stellplatzablösevertrag

§ 3: ‚des' vor § 5 Abs. 2 sollte weggelassen werden.

Anlage c)

Durchschnittliche Herstellungskosten eines Stellplatzes

Baukosten (entsprechend Berechnung)	151,90 Euro/m²
Gesamtflächenbedarf pro Stellplatz	20 m²

Gebietszone I

Mittel Bodenrichtwert	605	Euro
Grunderwerbskosten (20 m²)	12100	Euro
Reine Herstellungskosten (20 m² * 151,90 Euro/m²)	3038	Euro
Gesamte Herstellungskosten	15138	Euro
davon 70 %	10596	Euro

Gebietszone II

Mittel Bodenrichtwert	370	Euro
Grunderwerbskosten (20 m²)	7400	Euro
Reine Herstellungskosten (20 m² * 151,90 Euro/m²)	3038	Euro
Gesamte Herstellungskosten	10438	Euro
Davon 70 %	7306	Euro

Grundlage der Bodenrichtwerte sind die Daten aus Tim-online (https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/) Stand 18.03.2019

Ermittlung anteilige Kosten für die Fahrbahnentwässerung, unter Berücksichtigung, dass - die mittlere Fahrbahnbreite 5,00 Meter beträgt, - der Abwasserkanal straßenmittig liegt, - durchschnittlich 300 m² Fahrbahnfläche an einen Straßeneinlauf angeschlossen sind.							
Pos.:		**Länge**	**Breite:**	**Tiefe:**	**Menge:**	**EP:**	**Gesamt:**
Baustelleneinrichtung	Stck.	1			1	85,00 €	85,00 €
Baustellenabsicherung	pauschal	1			1	85,00 €	85,00 €
Aushub für SK-Leitung	m³	2,5	1	2,75	6,875	40,00 €	275,00 €
Verbau	m²	5	0	2,75	13,75	9,50 €	130,63 €
Sandbettung	m³	2,5	1	0,4	1	45,00 €	45,00 €
Rohrverlegung	lfdm	2,5			2,5	30,50 €	76,25 €
Formstücke	Stck.	1			1	28,00 €	28,00 €
Schnitt	Stck.	1			1	15,00 €	15,00 €
Verfüllarbeiten	m³	2,5	1	2,35	5,875	42,00 €	246,75 €
Anschluss am Abwasserkanal (Kernbohrung) sowie Sattelstück liefern und einbauen	Stck.	1			1	245,00 €	245,00 €
Strasseneinlauf, Betonteile sowie Abdeckung, liefern und einbauen	Stck.	1			1	550,00 €	550,00 €
Rinne, einzeilig, liefern und normgerecht auf Unterbeton versetzen	lfdm	60			60	20,00 €	1.200,00 €
Bordsteine liefern (einschl. Radiensteine u. Form-stücke) und normgerecht auf Unterbeton sowie mit Rückenstütze versetzen	lfdm	60			60	24,50 €	1.470,00 €
Netto:							**4.451,63 €**
für je m²:	300						**14,84 €**

Parkfläche, Aufbau mit Verbundsteinpflasterdecke				
Pos.:	**Menge:**	**Einheit:**	**EP:**	**Gesamt:**
Baustelleneinrichtung/ -absicherung	1	Stck.	25,00 €	25,00 €
Aushub	0,56	m³	37,00 €	20,72 €
Frostschutz Kies/ Lava	0,24	m³	24,00 €	5,76 €
Schottertragschicht	1	m²	10,66 €	10,66 €
Betonsteinpflaster, 8cm, mit 4 cm Bettung	1	m²	27,00 €	27,00 €
anteilige Fb-Entwässerung				14,84 €
Netto:				**103,98 €**
MwSt:	**19%**			**19,76 €**
Brutto:				**123,73 €**
Fremdleistung (Ingenieurleistungen):		**16,29%**		**20,16 €**
Gesamtkosten je (m²)				**143,89 €**

Parkfläche, Aufbau mit Asphalt				
Pos.:	**Menge:**	**Einheit:**	**EP:**	**Gesamt:**
Baustelleneinrichtung/ -absicherung	1	Stck.	25,00 €	25,00 €
Aushub	0,56	m³	37,00 €	20,72 €
Frostschutz Kies/ Lava	0,4	m³	24,00 €	9,60 €
bitum. Tragschicht, 12cm	1	m²	25,40 €	25,40 €
Verschleißdecke, 4 cm	1	m²	20,00 €	20,00 €
anteilige Fb-Entwässerung				14,84 €
Netto:				**115,56 €**
MwSt:	**19%**			**21,96 €**
Brutto:				**137,51 €**
Fremdleistung (Ingenieurleistungen):		**16,29%**		**22,40 €**
Gesamtkosten je (m²)				**159,92 €**

Baukosten je m² im Mittel	**151,90 €**