

Fragen und Anmerkungen zum Entwurf der Stellplatzsatzung für die Stadt Haan im Zuge der ersten politischen Beratung mit dem Prüfergebnis durch die Verwaltung

| Ordn.-Nr. | Eingabe zu / hier | von | vom | Inhalt | Erläuterungen 61 |
|--|-------------------|-----|------------|--|--|
| Allgemeine Fragen und Anmerkungen | | | | | |
| 1 | Allgemeines | CDU | 22.06.2021 | Wie viele KFZ sind derzeit in Haan zugelassen? | Nach Auskunft des Straßenverkehrsamtes des Kreises Mettmann sind am 13.08.2021 24.775 Kraftfahrzeuge (Kfz) bzw. 19.648 Personenkraftwagen (Pkw) in Haan zugelassen. Die Pkw-Dichte ist mit etwa 630 Pkw pro 1.000 Einwohner höher als im Durchschnitt des Landes Nordrhein-Westfalen ¹ . |
| 2 | Allgemeines | FDP | 03.07.2021 | <p>Der Entwurf ist erkennbar eng an die Stellplatzsatzung einer Großstadt angelehnt.</p> <p>In ihrer Ausführlichkeit und Kleinteiligkeit erscheint sie für die Haaner Verhältnisse übertrieben. Vor allem werden einige Nutzungsarten aufgeführt, die in Haan in den kommenden Jahren allenfalls als Einzelvorhaben realisiert werden könnten. Dafür bedarf es einer Regelung per Satzung nicht.</p> <p>Auch die sehr differenzierte Bedarfsermittlung für diverse Nutzungsarten erzeugt den Eindruck einer faktenorientierten Vorgehensweise, die sich bereits für unterschiedliche Standorte als unpassend erweisen könnte und wenig transparent ist. Hier schlagen wir Vereinfachungen vor, um zukünftige Verfahren nicht zu überfrachten. Als Grundlage für jeweilige Bedarfsabschätzungen schlagen wir daher abzählbare Größen vor, wie etwa Wohneinheiten, Belegschaftsgröße oder Besucheraufkommen. Dies bietet auch die Möglichkeit, Nutzungsarten zusammenzufassen.</p> <p>Besonders für den Innenstadtbereich fehlt die Berücksichtigung bereits bestehender oder im Rahmen der Umsetzung des Innenstadtkonzepts noch zu schaffender Stellplätze, beziehungsweise Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum. Der Stadtkern in Haan ist bereits hoch verdichtet und die freien Grünflächen stehen als Parks unter besonderem Schutz. Die Ausweisung zusätzlicher Stellplätze im Falle einer baulichen Änderung oder auch Nutzungsänderung ist in diesem Bereich kaum zu realisieren. Dies würde geradezu zwangsläufig zu hohen Ablösezahlungen an die Stadt führen, was eine erhebliche Belastung für die jeweiligen Grundstückseigentümer oder deren Pächter bedeuten würde. Erneute Vermietungen/Verpachtungen könnten dadurch behindert werden.</p> <p>Zu starre und zu ambitionierte Stellplatzforderungen könnten dazu führen, dass durchaus zentrenrelevante Angebote an die Peripherie oder gar in benachbarte Städte gedrängt werden. Dies wäre im Hinblick auf die erwünschte Zunahme der Besucherfrequenz der Haaner Innenstadt geradezu kontraproduktiv.</p> | <p>Bei der Erarbeitung der Stellplatzsatzung wurde die Musterstellplatzsatzung NRW und der begleitende Leitfaden zugrunde gelegt. Diese Hilfestellungen wurden vom Zukunftsnetz Mobilität NRW in Zusammenarbeit mit dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW, der "Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V." (AGFS) und gemeinsam mit kommunalen Experten erarbeitet. Das federführende Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt Kommunen bei der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität. Darüber hinaus ist der Entwurf der Stellplatzsatzung für die Stadt Haan an die Stellplatzsatzung der Stadt Monheim am Rhein angelehnt. Diese wurde vom vorgenannten Unterstützungsnetzwerk als "gutes Beispiel" einer beschlossenen Stellplatzsatzung benannt, die unter Berücksichtigung der landesspezifischen Rechtsgrundlagen erarbeitet wurde. Die Stadt Monheim am Rhein ist dabei als kleine Mittelstadt mit unter 50.000 Einwohnern hinsichtlich ihrer raumordnerischen Funktion und Siedlungsgröße mit Haan vergleichbar.</p> <p>Aus Sicht der Verwaltung weist der Entwurf der Stellplatzsatzung der Stadt Haan keine Besonderheiten hinsichtlich seiner Ausführlichkeit und Kleinteiligkeit auf. Er ist z. B. im Vergleich zum vorgenannten Praxisbeispiel deutlich reduzierter. Der Detaillierungsgrad der Richtzahltabelle entspricht dem der Richtzahltabelle der Musterstellplatzsatzung NRW und auch dem Entwurf der Verordnung über notwendige Stellplätze nach der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung 2018 - BauO NRW 2018).</p> <p>Die Stellplatzsatzung regelt die Herstellungspflicht von Stellplätzen, die dem Abstellen von Kfz außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche dienen. Bei baulichen Änderungen und Nutzungsänderungen ist der Mehrbedarf notwendiger Stellplätze herzustellen. Bei einem festgestellten Minderbedarf hingegen müssen ehemals notwendige Stellplätze nicht mehr vorgehalten werden. Aus Sicht der Verwaltung kann vor dem Hintergrund der besonderen Situation der vorhandenen und geplanten Stellplätze und Fahrradabstellplätze in der Innenstadt (u. a. mehrere langjährig in größerem Umfang nicht ausgelastete Tiefgaragen) eine Sonderregelung in Bezug auf die Herstellungspflicht eines Mehrbedarfs bei baulicher Änderung oder Nutzungsänderung aufgenommen werden. (Zu einer solchen Festsetzungsmöglichkeit siehe Ordn.-Nr. 9 dieser Tabelle). Mit dieser Regelung werden Stadtumbaubelange bzw. Wirtschaftsförderungsbelange stärker berücksichtigt.</p> <p>Die Verwaltung kann den Wunsch nach Transparenz, schlanker Regulierung und Verfahrenserleichterungen nachvollziehen und strebt z. B. selbst einen geringen Antrags- und Genehmigungsaufwand für die Bauherr_innen und die Bauaufsichtsbehörde bzw. die darüber hinaus involvierte Fachverwaltung an. Die von der Eingebenerin benannten konkreten Vorschläge, wie eine weitgehende Zusammenfassung von Nutzungsarten oder die Bemessung von Stellplätzen anhand einfach abzählbarer Größen sind jedoch für eine Stellplatzsatzung unüblich und es gehen damit aus Sicht der Verwaltung auch Steuerungsmöglichkeiten verloren. Dies gilt es zu vermeiden. Vielmehr hat sich in Haan eine Vorgehensweise auf der Grundlage eines differenzierten Nutzungskatalogs bewährt (z. B. bei der Anwendung der Anlage zu Nr. 51.11 VV der früheren BauO NRW, die die Bauaufsicht derzeit hilfsweise weiterhin für die Ermittlung der Anzahl der notwendigen PKW-Stellplätze heranzieht). Eine solche Vorgehensweise macht zudem aufwendige Einzelfallbetrachtungen weitgehend</p> |

¹ Auf der Grundlage der Daten von IT.NRW lag die Pkw-Dichte zum 1.1.2021 in NRW bei rd. 580 Pkw pro 1.000 Einwohner bzw. im Kreis Mettmann bei rd. 620 Pkw pro 1.000 Einwohner

| Ordn.-Nr. | Eingabe zu / hier | von | vom | Inhalt | Erläuterungen 61 |
|---|-------------------|------------|------------|---|---|
| | | | | | <p>entbehrlich und schafft Klarheit für die Bauherr_innen im Hinblick auf den Regelfall (Basiswert) der notwendigen Stellplätze und Fahrradstellplätze.</p> <p>Die „Haaner Richtzahlen“ für die jeweiligen Nutzungen bzw. Nutzungsmaße berücksichtigen bei einer NRW-weit überdurchschnittlichen PKW-Dichte meist Mittelwerte der im Leitfaden empfohlenen Bandbreite der Stellplatz- und Abstellplatzanzahlen. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit zur Einzelfallberechnung. Vor diesem Hintergrund sieht die Verwaltung hier keine zu starren oder ambitionierten Stellplatzforderungen.</p> |
| 3 | Allgemeines | CDU | 22.06.2021 | Wie ist die fachliche Einschätzung der Bauaufsicht? Sieht sie die im Entwurf getroffenen Regelungen als durchsetzbar an? | <p>Der Entwurf der Stellplatzsatzung wurde im Austausch der zuständigen Fachverwaltung erarbeitet. Die Bauaufsichtsbehörde hat dem Entwurf der Stellplatzsatzung vor Einbringung in die politischen Gremien zugestimmt. Sie hat dabei auf die erhebliche Bindung von Personalkapazitäten insbesondere im Zusammenhang mit der Einzelfallprüfung, Billigung und Sicherung von Maßnahmen zu einem geminderten Stellplatzbedarf im Zuge der Baugenehmigung hingewiesen (siehe auch Erläuterungen zu Ordn.-Nr. 10).</p> <p>Der Landtag NRW hat nach der Einbringung des Entwurfs der Stellplatzsatzung am 30.06.2021 Änderungen an der BauONRW beschlossen, die am 02.07.2021 in Kraft getreten sind. Damit sind materiell-rechtliche und verfahrensrechtliche Änderungen in Kraft getreten, die aus Sicht der Bauaufsicht aufwands- und verfahrenserschwerend in Bezug auf die Durchführung bauordnungsbehördlicher Verfahren sind, obwohl der Gesetzgeber eine andere Intention hatte. Dies hat die Bauaufsichtsbehörde nunmehr veranlasst, Bedenken im Hinblick auf ausreichende Verwaltungskapazitäten zur Durchsetzung der Regelungen des ersten Verwaltungsentwurfs der Stellplatzsatzung vorzubringen. Ggf. können andere Fachämter hier teilweise unterstützen, um die Bedenken auszuräumen (z. B. durch Karten zur ÖPNV-Qualität gem. Stellplatzsatzung im Geoinformationssystem). Mit der praktischen Anwendung der Satzung wird im Rahmen der Evaluation bewertet, in welchem Umfang sich ggf. ein Personalmehrbedarf bei der Bauaufsicht ergibt.</p> |
| zu Rechtsgrundlagen | | | | | |
| 4 | Absatz 1 | Verwaltung | 12.07.2021 | Mit der Novelle der Landesbauordnung, die am 02.07.2021 in Kraft getreten ist, wurde auch die Vorschrift zu Stellplätzen, Garagen und Fahrradabstellplätzen in § 48 BauO NRW grundlegend neu gefasst. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, den Entwurf der Stellplatzsatzung anzupassen. | In der Neufassung des § 48 BauO NRW werden die Regelungsinhalte dieses Paragraphen, die vormals umfangreicher waren, weitgehend auf die Herstellungspflicht und den Ort der notwendigen Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze, weiterhin das Verhältnis zu anderweitigen Festlegungen durch Bebauungsplan oder örtliche Bauvorschrift, sowie den Verwendungszweck für Ablösebeträge zurückgeführt. Die Befugnis zur kommunalen Satzung wird unter § 89 (1) Nr. 4 BauO neu verortet und mit wenigen Änderungen nun allgemeiner definiert. Demnach können "die Gemeinden durch Satzung örtliche Bauvorschriften erlassen über" (...) "Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze und Fahrradabstellplätze einschließlich deren Zubehörunutzungen (§ 48 (1)), die unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs, der städtebaulichen Situation und der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs für Anlagen erforderlich sind, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen und Fahrrädern oder fahrradähnlichen Leichtkrafträdern zu erwarten ist (notwendige Stellplätze, notwendige Fahrradabstellplätze), einschließlich des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlagen, sowie die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösungsbeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann." Aufgrund der Neufassung der Vorschrift ist an dieser Stelle der Stellplatzsatzung eine Änderung der Rechtsgrundlagen erforderlich. |
| zu § 1 Geltungsbereich und Zuständigkeit | | | | | |
| | | | | (keine Fragen und Anmerkungen) | |
| zu § 2 Herstellungspflicht und Begriffe | | | | | |
| 5 | § 2 (2) Nr. 4 | CDU | 22.06.2021 | Wie beurteilt die Verwaltung, dass bei der Herstellung von Fahrradstellplätzen auch innovative Radabstellanlagen Berücksichtigung finden? | Die Verwaltung begrüßt Rahmenbedingungen, die die Durchführung von Innovationen erleichtern, sofern diese wünschenswert sind. Die Stellplatzsatzung der Stadt Düsseldorf sieht beispielsweise eine besondere Regelung für innovative Abstellsysteme vor. So kann die auch dort laut Definition für Fahrradabstellplätze vorzuhaltende Fläche von mindestens 1,5 m ² zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche bei Nachweis innovativer |

| Ordn.-Nr. | Eingabe zu / hier | von | vom | Inhalt | Erläuterungen 61 |
|---|-------------------|-----|------------|---|--|
| | | | | | Abstellsysteme reduziert werden. Aus Sicht der Verwaltung kann eine entsprechende Regelung auch in die Stellplatzsatzung der Stadt Haan aufgenommen werden. |
| zu § 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze | | | | | |
| 6 | §3 (3) | FDP | 03.07.2021 | Dass die Anbindung an den ÖPNV zu einer Verminderung des Stellplatzbedarfs führt, ist hypothetisch. Obwohl das Haaner Stadtgebiet, mit Ausnahme einiger Randbereiche, gut an den ÖPNV angebunden ist, hat sich der Parkdruck insbesondere in den Wohngebieten nicht erkennbar vermindert. | Aus Sicht der Verwaltung gibt es verschiedene Zusammenhänge bzw. Gründe, ob jemand ein "eigenes" Kfz nutzt und damit Stellplatzbedarf auslöst (oder nicht). Es wirken sich z. B. verkehrliche, bauliche und einkommensbezogene Merkmale auf den Pkw-Besitz vor Ort aus. Aus Sicht der Verwaltung haben dabei vorhandene Alternativen (wie der ÖPNV) eine hohe Bedeutung, aber auch persönliche Vorlieben und Gewohnheiten. Nach fachlicher Einschätzung des Expertengremiums, das die vorgenannten Hilfestellungen zur Erarbeitung einer Stellplatzsatzung erarbeitet hat (siehe auch Ordn.-Nr. 2), ist die ÖPNV-Erschließung das sinnvollste Attribut, nach dem sich innerhalb des Stadtgebiets abweichende Stellplatzpflichten ergeben können. Nach den Kriterien des wirksamen Nahverkehrsplans 2014 für den Kreis Mettmann ist die Anbindung an den ÖPNV in Haan tatsächlich im Wesentlichen gut. Insbesondere bei den Bedienungsqualitäten bestehen jedoch noch größere Verbesserungsmöglichkeiten. Die Erschließungs- und Bedienungsqualitäten, die gem. Entwurf der Stellplatzsatzung für einen ÖPNV-Bonus geltend gemacht werden können, gibt es in großen Teilen des Stadtgebiets noch nicht. Aus diesem Grund ist eine evidenzbasierte Aussage zu einer mit dieser ÖPNV-Qualität einhergehenden Veränderung des Parkdrucks nicht möglich und wegen der verschiedenen Einflussfaktoren auch generell schwierig. Ausgehend von einer autozentrierten Mobilitätskultur und aufgrund der begrenzten Wirkung der Stellplatzsatzung, die nur bei Neubauvorhaben, wesentlichen baulichen Änderungen und wesentlichen Nutzungsänderungen greift, dürfte es auch noch sehr lange dauern, bis eine Entlastung des öffentlichen Raums sichtbar werden kann. |
| 7 | 3 (5) | FDP | 03.07.2021 | Der Nachweis des offensichtlichen Missverhältnisses dürfte insbesondere in der Haaner Innenstadt schwierig sein. Nicht nur, dass der Begriff „offensichtliches Missverhältnis“ unbestimmt ist. Auch die Zurechnung eines erhöhten Stellplatzbedarfs zu einem bestimmten Anlagenbetreiber dürfte im Fall der stark verdichteten Innenstadtlage schwierig sein. | Die Formulierung des § 3 (5) ist inhaltlich an die Musterstellplatzsatzung NRW angelehnt, einschließlich der Verwendung des Begriffs "offensichtliches Missverhältnis". Dort heißt es: "(4) Steht die Gesamtzahl in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, so kann die sich aus der Einzelermittlung ergebende Zahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze entsprechend erhöht oder ermäßigt werden." Im Leitfaden zur Stellplatzsatzung wird dazu ausgeführt, dass bei Anwendung von Absatz 4 mit dem Bauantrag dargelegt werden muss, warum weniger oder mehr Stellplätze hergestellt werden sollen. Das offensichtliche Missverhältnis kann durch ein Verkehrsgutachten oder eine gleichsam aussagekräftige Stellungnahme eines Sachverständigen belegt werden. Die Verwaltung wird diese Information in den Entwurf der Stellplatzsatzung aufnehmen. Sie sieht keine besonderen Schwierigkeiten, auf dieser Grundlage einen erhöhten Stellplatzbedarf zuzurechnen. |
| 8 | § 3 (7) | CDU | 22.06.2021 | Warum sind gemäß § 3 Absatz 7 bei der Umnutzung in Wohnraum keine Stellplätze nachzuweisen und auch keine Ablösemittel zu zahlen? | Mit dieser Regelung soll in Anlehnung an die Formulierung in der früheren Fassung der BauO NRW die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum im Bestand "nicht erheblich erschwert oder verhindert" bzw. - positiv formuliert - privilegiert werden. Um Missbrauch zu verhindern, ist die Anwendung auf vor dem Inkrafttreten der Satzung rechtmäßig errichtete Gebäude begrenzt. Im Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW wird darauf hingewiesen, dass die Schaffung von Wohnraum mittels Ausbau von Dach- oder Kellergeschossen bzw. Aufstockung durch Verzicht auf die Stellplatzbaupflicht gefördert werden kann. Mit Einbeziehung der Umnutzung von Wohnraum beschränkt man sich nicht nur auf Maßnahmen der Nachverdichtung, sondern bezieht auch weitere Maßnahmen zur Schaffung von Wohnraum im Bestand ein. Durch Verzicht auf die Stellplatzverpflichtung bzw. Ablösung wird Wohnraum im Bestand gefördert. Aus Sicht der Verwaltung kann das vorgenannte Ziel wahrscheinlich klarer und in jedem Fall mit einer Quadratmeter-Festlegung in Bezug auf mögliche Anwendungsfälle präziser, durch folgende Bauvorschrift erreicht werden: "Entsteht in einem vor dem Inkrafttreten der Satzung fertiggestellten Gebäude im Geltungsbereich dieser Satzung in Folge einer Änderung oder Nutzungsänderung, die dem Wohnen dient, ein Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen, so muss der entstehende Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen nicht hergestellt werden, soweit nicht mehr als 50 m ² Nutzfläche und nicht mehr als eine Wohneinheit durch |

| Ordn.-Nr. | Eingabe zu / hier | von | vom | Inhalt | Erläuterungen 61 |
|---|-------------------|------------|------------|--|--|
| | | | | | <p>die Nutzungsänderung oder die Änderung geschaffen werden. Sollten die vorgenannten Voraussetzungen überschritten werden, ist die Anzahl notwendiger Stellplätze vollumfänglich herzustellen. Die vorstehende Ausnahme kann nur einmal pro Grundstück in Anspruch genommen werden und ist als Baulast einzutragen."</p> <p>Die Verwaltung ersetzt daher in ihrem 2. Entwurf der Stellplatzsatzung die alte Regelung mit der vorgenannten Bauvorschrift, die an ein Praxisbeispiel angelehnt ist.</p> |
| 9 | | Verwaltung | 12.07.2021 | Bezugnehmend auf die Stellungnahme der FDP vom 03.07.2021 (siehe Ordn.-Nr. 2) schlägt die Verwaltung eine Sonderregelung in Bezug auf die Herstellungspflicht eines durch Änderung oder Nutzungsänderung im Innenstadtbereich ausgelösten Mehrbedarfs an notwendigen Stellplätzen vor. | Aus Sicht der Verwaltung ist entsprechend der Ausführungen unter Ordn.-Nr. 2 folgende Regelung in Anlehnung an ein Praxisbeispiel möglich: "Wird durch eine Änderung oder Nutzungsänderung in Gebietszone I dieser Satzung, die nicht dem Wohnen dient, ein Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen ausgelöst, so muss der entstehende Mehrbedarf nicht hergestellt werden, wenn der Mehrbedarf nicht mehr als zwei Stellplätze beträgt. Sollte diese Anzahl überschritten werden, ist die Anzahl notwendiger Stellplätze vollumfänglich herzustellen. Die vorstehende Ausnahme kann nur einmal pro Grundstück in Anspruch genommen werden und ist als Baulast einzutragen." |
| 10 | §3 (8) | FDP | 03.07.2021 | In welcher Form kann ein Nachweis geführt werden, dass durch gewisse Maßnahmen der Stellplatzbedarf nachhaltig gemindert wird. Ein Anlagenbetreiber könnte trotz kostenträchtiger Maßnahmen in die Situation kommen, doch weitere Stellplätze herstellen zu müssen, weil der Parkdruck im Umfeld seiner Anlage steigt, aus welchen Gründen auch immer. Wird die Wirksamkeit der Maßnahmen bei Antragstellung als gegeben postuliert, so kann nachher aus Gründen der Rechtssicherheit, die Befreiung von der Herstellungspflicht für Stellplätze nur an die Aufrechterhaltung der Maßnahmen geknüpft werden. | <p>Der Nachweis eines reduzierten Bedarfs an Stellplätzen erfolgt mittels eines Mobilitätskonzepts und Gutachtens bzw. gleichsam aussagekräftiger Stellungnahme von qualifizierter Seite. Die Stadt Wuppertal nennt in einer Anlage zur Stellplatzsatzung z. B. explizit die notwendigen Bestandteile eines solchen Gutachtens (hier u. a. Analyse der verkehrlichen Merkmale des Standorts und des zu erwartenden vorhabenbezogenen Verkehrsaufkommens und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Eignung spezifischer Maßnahmen). Eine solche Nennung hat Vor- und Nachteile, sie ist aus Sicht der Verwaltung jedenfalls nicht notwendig. Das Mobilitätskonzept und Gutachten / Stellungnahme werden Teil der Baugenehmigung und müssen vor Erteilung der Baugenehmigung durch die zuständige Fachverwaltung geprüft und gebilligt werden.</p> <p>Der Entwurf der Stellplatzsatzung für die Stadt Haan sieht als Minderungspotenziale Maßnahmen zur Verringerung des Kfz-Verkehrs in den Themenfeldern "ÖPNV-Vergünstigung", "Förderung von Carsharing" und "Schaffung von Fahrradabstellplätzen" vor. Der Nachweis zur Minderungsmöglichkeit kann u. a. über Verträge mit Verkehrsunternehmen, Car-Sharing-Anbietern bzw. den Nachweis über die Herstellung von Fahrradabstellplätzen erfolgen (In Bezug auf ein JobTicket kann z. B. die absolute und prozentuale Zahl der Teilnehmer_innen an einem Großkundenabonnement herangezogen werden). Mit dem qualifizierten Nachweis zum Minderungspotenzial senken Bauherr_innen auch ihr mögliches eigenes Risiko, das sie mit der Wahrnehmung der Minderungsmöglichkeit der Stellplatzverpflichtung eingehen. Insbesondere bleibt es den Bauherr_innen durch die Stellplatzsatzung unbenommen, über die notwendigen Stellplätze hinaus weitere Stellplätze herzustellen (sofern dies in Bezug auf anderweitige Vorgaben zulässig ist).</p> |
| zu § 4 Anforderungen an Stellplätze und Fahrradabstellplätze | | | | | |
| 11 | § 4 | SPD | 08.06.2021 | Die SPD begrüßt die vorliegende Stellplatzsatzung. Jedoch wird darauf hingewiesen, dass am 25.03.21 das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) in Kraft getreten ist. Es ist daher geboten, die Vorgaben der Stellplatzsatzung mit dem Bundesgesetz zu harmonisieren. Nach Möglichkeit sollte im kommenden SPUBA berichtet werden, ob die Anforderungen erfüllt werden. | Das GEIG regelt die Errichtung und die Ausstattung mit einer vorbereitenden Leitungsinfrastruktur bzw. Ladepunkten im Bereich von Gebäuden mit größeren Parkplätzen. Unter § 4 „Anforderungen an Stellplätze und Fahrradabstellplätze“ wird anstelle des bestehenden Absatz 4 darauf hingewiesen, dass für notwendige Kfz-Stellplätze, die im Zusammenhang mit der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen herzustellen sind, das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) in der jeweils gültigen Fassung gilt. |
| 12 | | Verwaltung | 12.07.2021 | Es sind weitergehende Regelungen zur Beschaffenheit von Stellplätzen möglich, z. B. hinsichtlich einer Begrünung oder der Versickerung von Niederschlagswasser. Die Verwaltung weist auf diese Regelungsmöglichkeit hin. | Aus Sicht der Verwaltung sind solche weitergehenden Regelungen zur Beschaffenheit von Kraftfahrzeug-Stellplätzen, grundsätzlich sinnvoll. Denn sie können die städtebauliche Integration sichern und die negativen ökologischen Auswirkungen begrenzen. Es wird eine Regelung aufgenommen, dass erstmalig herzustellende, oberirdische Pkw- Stellplätze wasserdurchlässig anzulegen sind, wenn wasserrechtliche Bestimmungen nicht entgegenstehen und in räumlichem Zusammenhang je angefangene 4 zusammenhängend angeordneter Stellplätze ein Baum zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten ist. |

| Ordn.-Nr. | Eingabe zu / hier | von | vom | Inhalt | Erläuterungen 61 |
|------------------------------------|-------------------|-----|------------|---|---|
| zu § 5 Ablösung | | | | | |
| 13 | §5 (1) | FDP | 03.07.2021 | Es fehlen Kriterien, nach denen zu beurteilen ist, ob geforderte Stellplätze „nicht“ oder nur mit „unverhältnismäßigem Aufwand“ herzustellen sind. | Mit der Formulierung ist die echte oder praktische Unmöglichkeit der Errichtung notwendiger Stellplätze bzw. Abstellplätze in qualitativer und quantitativer Hinsicht gemeint. Da hier Szenarien bzw. mögliche Anlässe vielfältig sind, können entsprechende Kriterien kaum abschließend in einer Stellplatzsatzung beschrieben werden. In den der Verwaltung bekannten Praxisbeispielen mit vergleichbarer Regelung werden solche Kriterien nicht genannt. Im Erfahrungsaustausch hat dies bislang nicht zu Schwierigkeiten geführt, so dass die Verwaltung hier ebenfalls auf eine Kriterienbeschreibung verzichtet. |
| 14 | § 5 (3) | CDU | 22.06.2021 | Ist die Ablöse für Fahrradstellplätze im innerstädtischen Raum realistisch gewählt? Sollte die Summe nicht erhöht (Möglicherweise verdoppelt) werden? | <p>Im Entwurf der Stellplatzsatzung wurde der Ablösebetrag für die Innenstadt auf 500 Euro, im Übrigen auf 250 Euro je abzulösender Fahrradabstellmöglichkeit festgesetzt. Die durchschnittlichen Herstellungskosten würden zwar eine Erhöhung (auch Verdoppelung) des Ablösebetrags ermöglichen. Der Verwaltung sind auch Praxisbeispiele mit deutlich höheren Ablösebeträgen für Fahrradabstellplätze in Innenstadtlagen bekannt. Sie wurden dort jedoch z. B. bei einem höheren Refinanzierungsniveau der tatsächlichen Kosten festgelegt. Ein Wert von z. B. 1000 Euro läge zudem weit außerhalb der Bandbreite, die vom Zukunftsnetz Mobilität NRW empfohlen wird.</p> <p>Die Anforderungen, die im Rahmen des Haaner Entwurfs der Stellplatzsatzung an Fahrradabstellplätze gestellt werden, sind durchaus anspruchsvoll. Um im Zusammenhang mit einer möglicherweise insgesamt hohen Zahl der Abstellplatzverpflichtung keine Härten zu schaffen, sollte der Ablösebetrag pro notwendigem Fahrradabstellplatz aus Sicht der Verwaltung nicht über 750 Euro im Teilraum Innenstadt hinausgehen. Es werden im innerstädtischen Bereich, Gebietszone 1 als Ablösebetrag nunmehr 750 Euro, im übrigen Stadtgebiet 375 Euro je abzulösender Fahrradabstellmöglichkeit festgesetzt.</p> |
| 15 | §5 (4) | FDP | 03.07.2021 | Die Verwendung der Ablösebeträge muss einen Beitrag zur Bereitstellung von Stellplätzen nach den in §4 (1) aufgestellten Kriterien leisten. Dies ist nur nach § 5 (4) a) der Fall. Alle übrigen Verwendungen in §5 (4) b) bis g) stehen nicht in einem inneren Zusammenhang mit der Ablösung und könnten somit § 5 (5) entgegen stehen. | <p>Mit der Novellierung der Bauordnung beschreibt der Gesetzgeber in § 48 nunmehr folgende Themenbereiche zur Verwendung der Ablösebeträge:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen, 2. den Bau und die Einrichtung von innerörtlichen Radverkehrsanlagen sowie die Schaffung von öffentlichen Fahrradabstellplätzen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen oder 3. sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr, einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie andere Maßnahmen, die Bestandteil eines kommunalen oder interkommunalen Mobilitätskonzepts einer oder mehrerer Gemeinden sind. <p>Die Verwendungszwecke b (Herstellung von Parkleitsystemen), e (Maßnahmen zur Verbesserung des fußläufigen Verkehrs) und f (Maßnahmen des Mobilitätsmanagements) im Entwurf der Stellplatzsatzung werden in dieser Auflistung zwar nicht explizit benannt. Sie fallen aus Sicht der Verwaltung aber unter Punkt 3 dieser Aufzählung.</p> <p>Die Verwaltung beabsichtigt, in ihrem 2. Entwurf der Stellplatzsatzung diese aktuelle Beschreibung als Verwendungszweck zu übernehmen.</p> <p>Je nach räumlicher Wirkung bzw. Reichweite der Maßnahmen kann ein Vorteil für ein Bauvorhaben erreicht werden. Insofern stand bzw. steht dies § 5 (5) des Entwurfs der Stellplatzsatzung nicht entgegen.</p> |
| zu § 6 Ordnungswidrigkeiten | | | | | |
| | | | | (keine Fragen und Anmerkungen) | |
| zu § 7 Übergangsvorschrift | | | | | |
| zu § 8 Inkrafttreten | | | | | |

| Ordn.-Nr. | Eingabe zu / hier | von | vom | Inhalt | Erläuterungen 61 |
|-----------|-------------------|-----|-----|--------|------------------|
|-----------|-------------------|-----|-----|--------|------------------|

zu Anlagen zur Stellplatzsatzung der Stadt Haan

zu Anlage 1: Richtzahlentabelle der verschiedenen Nutzungsarten & Nutzungen

| | | | | | |
|----------|----------|-----|------------|--|---|
| 16 | | FDP | 08.06.2021 | Die Bemessungsgrundlagen sind nicht konsistent und sollten daher neu geprüft werden. | Die Verwaltung erkennt keine fehlende Konsistenz der Bemessungsgrundlagen. Sie wurde in der schriftlichen Stellungnahme des Eingebers vom 03.07.2021 auch nicht explizit benannt. Es ist daher diesbezüglich keine Änderung vorgesehen. |
| zu Nr. 1 | | | | | |
| 17 | Nr. 1. 1 | CDU | 22.06.2021 | Wie beurteilt die Verwaltung eine Orientierung an Quadratmetern auch bei der Festlegung notwendiger Stellplätze bei Einfamilienhäusern? | Der Entwurf der Stellplatzsatzung unterscheidet in der Richtzahlentabelle "Ein- und Zweifamilienhäuser" und "Mehrfamilienhäuser (ab 3 WE)". Diese Unterscheidung, wie auch die gewählten Bemessungsgrößen (WE für Ein- und Zweifamilienhäuser bzw. BGF für Mehrfamilienhäuser) wurden entsprechend der Musterstellplatzsatzung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW gewählt. Geht man davon aus, dass mit steigender Wohnungsgröße auch die Anzahl der darin wohnenden Personen und damit der Stellplatzbedarf steigt, ist es sinnvoll, einen "Quadratmeter-Bezug" auch bei Einfamilienhäusern zugrunde zu legen. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, wie dies umgesetzt werden kann (z. B. als alleinige Bemessungsgröße - wie z. B. in der Stellplatzsatzung der Stadt Köln) oder zur Differenzierung der Bemessungsgröße "Wohneinheiten" (wie z. B. in der Stellplatzsatzung der Stadt Wuppertal.) Die Verwaltung wird einen solchen Bezug aufnehmen, um dem geringeren Stellplatzbedarf von Nutzungen wie Kleinwohnungen besser gerecht zu werden. Mit der Regelung wird auch preisgünstiger Wohnraum gefördert. |
| 18 | Nr. 1. 1 | CDU | 22.06.2021 | Die CDU-Fraktion wünscht sich, die Höhe der Stellplätze bei Ein- undZweifamilienhäusern auf 1,5, besser 2 Stellplätze pro Wohneinheit zu erhöhen. Sieht die Verwaltung dies als sinnvoll an? | Die Festsetzung einer "sinnvollen" Höhe der Stellplätze ist eine Abwägung in einem großen Spannungsfeld. Aus Sicht der Verwaltung ist das zentrale Argument für eine hohe Stellplatzverpflichtung die Absicht, den ruhenden Verkehr vom öffentlichen Straßenraum auf private Grundstücksflächen zu verlagern, um Parkraum nach dem "Verursacherprinzip" herzustellen und den öffentlichen Raum von Belastungen frei zu halten. Auf der anderen Seite ist es Ziel, eine nachhaltige Mobilität bzw. Mobilitätswende zu gestalten und hierbei motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- Fußverkehr) zu verlagern. Stellplatzpflichten (bzw. dahingehende zusätzliche Forderungen) führen jedoch zu einer Förderung des MIVs, da sie die Anfahrt mit dem Auto erleichtern. Insbesondere im Vergleich zum ÖPNV, zu dessen Haltestelle i. d. R. ein Fußweg zurückzulegen ist, führen Stellplätze, die auf oder in direkter Nähe zum Grundstück errichtet werden, zu einem erheblichen Komfortvorteil für den MIV. Eine Folge ist die Zunahme des Kfz-Verkehrs mit unerwünschten Folgen (z. B. auf Klima, Luft, Lärm, Flächenverbrauch). Stellplatzpflichten werden mit teurem Bauen, z. T. auch mangelnder Quantität oder Qualität im Wohnbau in Zusammenhang gebracht. Nutzer_innen, die ohne eigenes Kfz auskommen, werden benachteiligt, da sie dennoch für Stellplätze aufkommen müssen. Zudem ist die Anzahl der pro Wohneinheit vorhandenen Kfz stark von der Lebensphase der Bewohner_innen abhängig. Viele Stellplätze werden daher nicht dauerhaft benötigt, aber es wird trotzdem dafür Fläche in Anspruch genommen. Denn der Stellplatznachweis erfolgt aus wirtschaftlichen Erwägungen oft oberirdisch z. B. in der Form von Garagen oder Carports. In Kenntnis der vorangegangenen politischen Diskussion um einen geeigneten Stellplatzschlüssel hat die Verwaltung daher im Entwurf der Stellplatzsatzung bewusst nur einen Stellplatz pro Wohneinheit festgesetzt. Sie kann aber grundsätzlich auch eine Argumentation nachvollziehen, die einen stufenweisen Ansatz verfolgt, bei dem zunächst Platz im öffentlichen Raum geschaffen wird, um dort attraktive und sichere Alternativen für den Umweltverbund zu schaffen, um dann später die Stellplatzverpflichtung zu reduzieren. Da es eine große politische Übereinstimmung zu einem (zunächst) höheren Stellplatzschlüssel gibt, wird die Verwaltung diesen in ihrem 2. Entwurf der Stellplatzsatzung berücksichtigen. Der Anregung wird mit der unter Ordn.-Nr. 17 beschriebenen Differenzierung gefolgt. |
| 19 | Nr. 1. 1 | WLH | 30.06.2021 | 2 Stellplätze PKW pro WE bei 1-Zimmer-App. nur ein Stellplatz PKW | Der Anregung wird im Grundsatz gefolgt. Siehe hierzu auch Erläuterungen zu Ordn.-Nr. 17 und 18. Anstelle der Formulierung "1-Zimmer-Appartement" wird ein Flächenbezug aufgenommen, so dass für vergleichbare Nutzungen nur ein Stellplatz hergestellt werden muss. |

| Ordn.-Nr. | Eingabe zu / hier | von | vom | Inhalt | Erläuterungen 61 |
|-----------------|-------------------|------------|------------|---|--|
| 20 | | FDP | 03.07.2021 | 1.1 Die Forderung nach einem Stellplatz je Wohneinheit steht im Gegensatz zum Haaner Ratsbeschluss, nach dem zwei unabhängig anfahrbare Stellplätze gefordert werden. Dies sollte beibehalten werden. | Der Verwaltung ist die Diskussion in den Fachgremien zu zwei unabhängig anfahrbaren Stellplätzen, aber kein diesbezüglicher Ratsbeschluss bekannt. Aus Sicht der Verwaltung ist eine solche Festsetzung in Bebauungsplänen, bei denen das Plangebiet und die bauliche Nutzung sehr genau betrachtet wird, auch weiterhin möglich. Im Entwurf der Stellplatzsatzung wurde aus diesem Grund in § 1 entsprechend der Musterstellplatzsatzung festgelegt, dass Regelungen in Bebauungsplänen von Regelungen der Stellplatzsatzung unberührt bleiben. Eine Generalforderung von zwei unabhängig anfahrbaren Stellplätzen ist aus Sicht der Verwaltung nicht begründbar und nicht sinnvoll, insbesondere dann nicht, wenn zudem ein ÖPNV-Bonus in Frage gestellt wird. Denn es ist davon auszugehen, dass sie überwiegend insbesondere bei Änderungen im Bestand nicht umgesetzt werden kann. Eine solche Festsetzung würde zudem zu einer hohen Versiegelung, dem Verlust von Vorgartenbereichen und der Förderung des MIVs führen. Der Verwaltung ist aus dem Fachaustausch auch keine solche Regelung bekannt. |
| 21 | Nr. 1.2 | FDP | 03.07.2021 | Die Forderung nach 1.2 Stellplätzen je angefangene 100 m ² Bruttogeschossfläche für Wohnungen erscheint weniger scharf und somit weniger geeignet als die bisherige Haaner Regel von 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit. | Die Stellplatzforderung ist an die Richtzahlen der Muster-Stellplatzsatzung NRW angelehnt. Im Leitfaden heißt es dazu: "Bei Mehrfamilienhäusern wurde als Berechnungsgrundlage die BGF (Bruttogeschossfläche) gewählt. Im Mehrfamilienhaus- und Geschosswohnungsbau wird der unmittelbare Bezug auf die Wohnung bzw. Wohneinheit aufgegeben, 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. Ebenfalls abgedeckt werden über diese Regelung Wohnungen im sozialen/geförderten Wohnungsbau, da die Wohnungsgrößen im sozialen Wohnungsbau kleiner sind und daher für viele kleine Wohnungen verhältnismäßig wenige Stellplätze gebaut werden müssen." Insofern ist eine Berechnung des Stellplatzschlüssels auf der Grundlage der BGF aus Sicht der Verwaltung sogar schärfer als eine nicht differenzierte Berechnung nach Wohneinheiten. |
| 22 | Nr. 1.2 | WLH | 30.06.2021 | 1,5 Stellplätze PKW pro Wohneinheit | siehe Ordn.-Nr. 21 |
| 23 | Nr. 1.2 | Verwaltung | | Der Stellplatzschlüssel für sozialen / geförderten Wohnungsbau sollte reduziert werden. | Aus Sicht der Verwaltung muss angesichts des geringeren Einkommens der Bewohner_innen im sozialen / geförderten Wohnungsbau zumindest überwiegend von einem reduzierten Auto-Besitz und somit geringerem Stellplatzbedarf ausgegangen werden. Um dies für Mehrfamilienhäuser über die unter Ordn.-Nr. 20 beschriebene in die BGF eingehende kleinere Wohnungsgröße hinaus abzubilden, wird eine Regelung mit dem Faktor 0,8 des in der Richtzahlentabelle vorstehenden Stellplatznachweises vorgesehen. |
| 24 | | FDP | 03.07.2021 | 1.3/1.4 können zusammengefasst werden. Der Stellplatzbedarf richtet sich im Wesentlichen nach der gleichzeitigen Anwesenheit von Betreuungs- und Servicepersonal. Dies gilt auch für 7, Krankenhäuser, Kliniken und Kureinrichtungen sowie für 8, Bildungseinrichtungen, Einrichtungen der Jugendförderung. | Nr. 1.3 der Richtzahlentabelle beinhaltet die Nutzungen "Kinder- und Jugendwohnheime", Nr. 1.4 die Nutzungen "Pflegeheime, Seniorenwohnheime, Wohnheime für Menschen mit Behinderung". Die Verwaltung sieht bei Nutzungen, die von Kindern und Jugendlichen aufgesucht werden, einen besonderen Bedarf an Fahrradabstellplätzen, da Kinder und Jugendliche i. d. R. nicht über eigene Mobilitätsalternativen verfügen. Dies ist beim Entwurf der Stellplatzsatzung in die deutlich höhere Zahl der Fahrradabstellplätze zu 1.3 im Vergleich zu 1.4 eingegangen. Die Verwaltung sieht hier keine Möglichkeit, die Nutzungen zusammenzufassen. |
| zu Nr. 2 | | | | | |
| 25 | | FDP | 03.07.2021 | 2 und 9 können zusammengefasst werden, wobei der Stellplatzbedarf sich nach der Anzahl der am Standort Beschäftigten und dem zu erwartenden Besucheraufkommen richten müsste. | Nr. 2 der Richtzahlentabelle beinhaltet die Nutzungsart "Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen" mit den Nutzungen 2.1 "Büro- und Verwaltungsgebäude allgemein" sowie 2.2 "Gebäude mit erheblichem Besucher/innenverkehr (Schalter- Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o. Ä.)". Nr. 9 der Richtzahlentabelle beinhaltet die Nutzungsart "Gewerbliche Anlagen" mit den Nutzungen 9.1 "Handwerks- und Industriebetriebe", 9.2 "Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze", 9.3 "Kraftfahrzeugwerkstätten" sowie 9.4 "Tankstellen". Die |

| Ordn.-Nr. | Eingabe zu / hier von vom | | | Inhalt | Erläuterungen 61 |
|-----------------|---------------------------|-----|------------|---|--|
| | | | | | Anzahl der Beschäftigten und das zu erwartende Besucheraufkommen variiert. Die Verwaltung sieht hier keine Möglichkeit, die Nutzungen zusammenzufassen. |
| zu Nr. 3 | | | | | |
| | | | | | |
| zu Nr. 4 | | | | | |
| 26 | | FDP | 03.07.2021 | 4, 5 und 6 können zusammengefasst werden, wobei sich der Stellplatzbedarf nach den Besucherkapazitäten, beziehungsweise nach der maximalen Zahl gleichzeitiger Besucher orientieren sollte. Diese Kapazitäten werden bereits an anderer Stelle im Genehmigungsverfahren, zum Beispiel bei der Beurteilung des Brandschutzes, ermittelt. | Nr. 4 der Richtzahltablettabelle beinhaltet die Nutzungsart "Versammlungsstätten außer Sportstätten, Kirchen" mit den Nutzungen 4.1 "Versammlungsstätten", 4.2 "Kirchen und andere Räume, die der Religionsausübung dienen". Nr. 5 der Richtzahltablettabelle beinhaltet die Nutzungsart "Sportstätten" mit den Nutzungen 5.1 "Sportplätze", 5.2 "Spiel- und Sporthallen", 5.3 "Hallenbäder", 5.4 "Reitanlagen", 5.5 "Fitnesscenter", 5.6 "Tennisanlagen". Nr. 6 der Richtzahltablettabelle beinhaltet die Nutzungsart "Gaststätten, Vergnügungsstätten und Beherbergungsbetriebe" mit den Nutzungen 6.1 "Gaststätten und Restaurants", 6.2 "Schnellrestaurants", 6.3 "Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe", 6.4 "Tanzlokale, Diskotheken" sowie 6.5 "Sonstige Vergnügungsstätten". Die Besucherkapazitäten bzw. die maximale Zahl gleichzeitiger Besucher variiert. Die Verwaltung sieht hier keine Möglichkeit, die Nutzungen zusammenzufassen. |
| zu Nr. 5 | | | | | |
| | | | | (keine Fragen und Anmerkungen) | |
| zu Nr. 6 | | | | | |
| 27 | Nr. 6.1 | WLH | 30.06.2021 | Gaststätten 1 Stellplatz PKW je 1,5 Beschäftigten und 1 Stellplatz PKW je 10 m ² Nettogasträumfläche | In der bisherigen Struktur der Richtzahltablettabelle wird nur im Ausnahmefall auf Beschäftigte Bezug genommen, und nur dann, wenn bei Unkenntnis entsprechender Daten eine alternative Bezugsgröße herangezogen werden muss. Die Verwaltung erkennt nicht, dass der Bemessungsansatz der Eingabe den zu erwartenden Regelfall von Vorhaben dieser Nutzung besser abbildet als der Bemessungsansatz des Verwaltungsvorschlags. Dieser ist an die Richtzahltablettabelle der Musterstellplatzsatzung NRW und somit an landesweite Erfahrungen orientiert. Auf die bestehende Möglichkeit zur Berechnung des Einzelfalls gem. 3 (1) des Entwurfs der Stellplatzsatzung wird hingewiesen. Vor diesem Hintergrund möchte die Verwaltung ihren Ansatz im Entwurf der Stellplatzsatzung beibehalten. |
| 28 | | WLH | 08.06.2021 | Die WLH hält eine Stellplatzsatzung für notwendig. Besonders hervorzuheben ist, dass die Vergnügungsstätten keine eigene, explizite Nennung erhalten und somit die Gefahr besteht, dass Leerstände von Wettbüros vereinnahmt werden, die gemäß der vorliegenden Satzung keine Stellplätze vorhalten müssen. | Im Entwurf der Stellplatzsatzung werden Vergnügungsstätten unter Nr. 6 "Gaststätten, Vergnügungsstätten und Beherbergungsbetriebe" explizit genannt. Wettbüros sind hier Nr. 6.5 "Sonstige Vergnügungsstätten" zuzuordnen, was aus Sicht der Verwaltung einfach mit einem Klammereinschub ("auch Wettbüros, Spielhallen") klargestellt werden kann. Wäre die Nutzungsart nicht aufgeführt, würde sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze abweichend von der Annahme der Eingabe nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf richten. Dabei wären die in Anlage 1 für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Orientierungswerte heranzuziehen. Aus Sicht der Verwaltung ist eine Klarstellung zur Verortung der Wettbüros sinnvoll. |

| Ordn.-Nr. | Eingabe zu / hier | von | vom | Inhalt | Erläuterungen 61 |
|------------------|-------------------|-----|------------|--|---|
| 29 | Nr. 6.5 | WLH | 30.06.2021 | Vergnügungsstätten i.S. v. § 4 a Abs. 3 Nr. 2 BauNVO (z. B. Spielothek, Spielhalle), Wettvermittlungsstellen, Wettannahmestellen 1 Stellplatz PKW je 1,5 Beschäftigten und 1 Stellplatz PKW je 5 m ² Nutzfläche | <p>In Bezug auf die von der Eingeberein benannten Nutzungen, hier: Spielhalle siehe u. a. Ordn.-Nr. 28. Darüber hinaus werden z. B. reine Wettannahmestellen gem. Entwurf der Stellplatzsatzung entsprechend der Rechtsprechung nicht unter Vergnügungsstätten verortet. Reine Wettannahmestellen für Sportwetten werden z. B. mit Annahmestellen für Lotto und Toto gleichgestellt. Zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs würde gem. Entwurf der Stellplatzsatzung hier Nr. 3.1. "Verkaufsstätten bis 800 m² herangezogen.</p> <p>Die Festlegungen in der Richtzahltable müssen sich rechtfertigen lassen. Mit dem Vorschlag der Eingeberein werden für hinsichtlich der Besuchereigenart sehr unterschiedliche Nutzungen, die unterschiedliche Stellplatzbedarfe zur Folge haben, gleiche Richtzahlen vorgeschlagen. Zudem wird aus Sicht der Verwaltung ein übermäßiger, nicht mit örtlichen Gegebenheiten bzw. der besonderen Verkehrssituation begründbarer Stellplatznachweis gefordert. Dieser liegt erheblich über den landesweiten Empfehlungen. Der Verwaltung ist zwar ein Praxisbeispiel bekannt, wo eine solche Regelung getroffen wurde. Sie hält sie jedoch aus den vorgenannten Gründen in jedem Fall in Haan für unzulässig. Dem Vorschlag der Eingeberein kann daher nicht gefolgt werden. Eine Stellplatzsatzung als "Verhinderungsplanung" für bestimmte Bauvorhaben zu nutzen, auch wenn sie stadtentwicklungspolitisch nicht gewünscht sein sollten, ist nicht möglich. Aber auch der von der Verwaltung ange-setzte Stellplatzschlüssel, der unter den landesweiten Empfehlungen liegt, bildet im Zuge der Entwicklung der Pkw-Dichte die Erfordernisse für den ruhenden Verkehr nicht mehr angemessen ab und sollte daher etwas heraufgesetzt werden. Als rechtlich mögliche Regelung kann aus Sicht der Verwaltung der in der Musterstellplatzsatzung angegebene Maximalwert angegeben werden.</p> |
| zu Nr. 7 | | | | | |
| | | | | (keine Fragen und Anmerkungen) | |
| Zu Nr. 8 | | | | | |
| | | | | (keine Fragen und Anmerkungen) | |
| Zu Nr. 9 | | | | | |
| 30 | Nr. 9.3 | WLH | 30.06.2021 | 1 Stellplatz je Bühne, mindestens 3 Stellplätze PKW | Es wird hier eine schärfere Bemessungsalternative vorgeschlagen, der aus Sicht der Verwaltung gefolgt werden kann. |
| Zu Nr. 10 | | | | | |
| 31 | Sonstiges | FDP | 03.07.2021 | Die weitgehende Übernahme der Stellplatzsatzung einer Großstadt erscheint für Haan deutlich überdimensioniert. Insbesondere sind für den Innenstadtbereich Regelungen einzuführen, die der besonderen Situation dieses zentralen Wohn- und Geschäftsbereichs Rechnung trägt. Unbestimmte Rechtsbegriffe sollten soweit wie möglich vermieden werden. Vergleichbare Nutzungsarten gemäß Anlage 1 sollten zusammengefasst und die Stellplatzanforderungen jeweils auf einfach abzählbare Größen zurückgeführt werden. Die Berücksichtigung weiterer Schlüsselgrößen vermindern die Transparenz und verkomplizieren das Verfahren. Bauen ist in Deutschland bereits mit immensem bürokratischen Aufwand verbunden. Die Haaner Stellplatzsatzung sollte diesen nicht noch unnötig erweitern. | <p>Im Resumé werden bereits zuvor genannte Inhalte der Eingeberein zusammengefasst, auf die die Verwaltung bereits zuvor eingegangen ist (s.o.). Zusammenfassend wird mit der Stellungnahme der Eingeberein die von der Verwaltung angestrebte Vorgehensweise in Anlehnung an die Musterstellplatzsatzung NRW sowie an die vom Unterstützungsnetzwerk benannte Stellplatzsatzung der Stadt Monheim am Rhein in Frage gestellt.</p> <p>Die Verwaltung kann sich die Erstellung einer Stellplatzsatzung, die stark von der Musterstellplatzsatzung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW abweicht nur mit einer umfassenden fachlichen und juristischen Begleitung vorstellen. In diesem Fall würden die finanziellen Auswirkungen auf ca. 40.000 Euro geschätzt.</p> |