

Stellplatzsatzungen in den Landkreisen Fürstentfeldbruck und Starnberg

Position des VCD Kreisverbandes Fürstentfeldbruck-Starnberg e.V.

Version 1.02, Stand 18.12.2017

Über uns

Der VCD arbeitet seit 1986 als gemeinnütziger Umweltverband für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität. Dabei wird er von über 55.000 Mitgliedern und Spender/-innen unterstützt. Als ökologischer Verkehrsclub fördert er ein sinnvolles Miteinander aller Verkehrsmittel. Der VCD versteht sich als die Interessenvertretung für alle umweltbewussten mobilen Menschen und ist gleichzeitig das ökologische Korrektiv in der Verkehrspolitik.

Ziel des Positionspapiers

Dieses Positionspapier soll Fachstellen in der Verwaltung, politischen Mandatsträgern und allen am Thema Interessierten eine Orientierung über Möglichkeiten zur Modernisierung klassischer Stellplatzsatzungen vermitteln.

Obwohl die zugrundeliegenden Informationen in mehreren hundert Stunden ehrenamtlicher Tätigkeit nach besten Wissen und Gewissen zusammengetragen wurden, möchten wir es nicht als Rechtsgutachten missverstanden wissen und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Vielmehr sollen die genannten Aspekte eine inhaltliche Diskussion anregen, um schlussendlich individuelle, zeitgemäße und mehrheitsfähige kommunale Satzungen hervorzu- bringen.

Rechtlicher Rahmen

Grundlage unserer Mustersatzung ist die

Bayerische Bauordnung, Art. 47 (2): ¹Die Zahl der notwendigen Stellplätze nach Abs. 1 Satz 1 legt das Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr durch Rechtsverordnung fest. ²Wird die Zahl der notwendigen Stellplätze durch eine örtliche Bauvorschrift oder eine städtebauliche Satzung festgelegt, ist diese Zahl maßgeblich.

Die Richtzahlen für Kraftfahrzeugstellplätze basieren auf der

Anlage zur Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (Garagen- und Stellplatzverordnung – GaStellV)

und werden auch als Basis zur Ermittlung der notwendigen Anzahl an Fahrrad- Abstellplätzen zugrunde gelegt.

Autoren

Elisabeth Zorn
Friedrich Lange
Gerhard Hippmann
Heinrich Moser

Rückblick / Iststand

Die Fortschreibung der Reichsgaragenordnung (RGaO) von 1939

Im nationalsozialistisch regierten Deutschland erfolgten wichtige Weichenstellungen zur massiven Entwicklung des Kraftverkehrs. Neben dem Aufbau eines Reichsautobahnnetzes (ab 1933), der Einführung der Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung (1934) und der Gründung von Volkswagen (1937) wurde am 17. Februar 1939 die mit den Worten „**Die Förderung der Motorisierung ist das vom Führer und Reichskanzler gewiesene Ziel**“ eingeleitete Reichsgaragenordnung (RGaO) eingeführt.

Die Regelungen der RGaO finden prinzipiell noch heute Anwendung. In Bayern wurde sie am 1. August 1962 durch die Landesverordnung über Garagen (Garagenverordnung - GaV) weitgehend abgelöst und im Kern bis heute in der Bayerischen Bauordnung fortgeschrieben, auf deren Grundlage in kommunalen Stellplatzsatzungen weitere ergänzenden Regelungen festgelegt werden können. Die Richtzahlen der bereitzustellenden Stellplätze legt das Bayerische Staatsministerium des Inneren in der 'Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (GaStellV)' fest.

Einseitige Formulierung der klassischen Stellplatzverordnung

Nach heutiger Lesart verpflichten Stellplatzverordnungen die Hersteller und Nutzer baulicher Anlagen **für den durch die Nutzung entstehenden Verkehr** ausreichend Stellplätze auf dem eigenen Grundstück bereitzustellen²⁾, alternativ - sofern durch Grunddienstbarkeit gesichert - auch in unmittelbarer Nähe. Stellt beides eine unzumutbare Härte dar, dann kann die Pflicht auch durch Zahlung einer Ablösesumme an die Stadt oder Gemeinde erfüllt werden. **Diese Betrachtung ist aber unvollständig**, da ausschließlich auf den Autoverkehr reduziert.

Die Kfz-Stellplatzverordnung - eine im Baurecht verankerte Förderung des Autoverkehrs

Knapp achtzig Jahre nach Erlass der Reichsgaragenordnung stellt sich deshalb die Frage, ob der **Zwang zum Bau von Kfz-Stellplätzen** noch zeitgemäß ist. Helfen Stellplätze tatsächlich, einen bereits entstandenen, unabwendbaren Autoverkehr abzuwickeln oder wirken sie nicht vielmehr als **Anreiz, ein Auto zu besitzen und zu nutzen**, mit all seinen gesundheitlichen Risiken und negativen Effekten wie Zersiedelung und Entwertung des öffentlichen Raums? Erwiesen ist, dass die scheinbar uneingeschränkte Verfügbarkeit von Kfz-Stellplätzen die Verkehrsmittelwahl in erheblichem Maße beeinflusst und **den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) systematisch benachteiligt**, mit unübersehbaren städtebaulichen Auswirkungen, die sich im Zuge einer baulichen Innenverdichtung sukzessive verschärfen.

Ausblick / Verbesserungen

Förderung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel durch Erlass einer Fahrrad-Abstellsatzung

Zusätzliche Fahrrad-Abstellsatzungen wie in Gilching³⁾ oder Puchheim⁴⁾ können im ersten Schritt zu einer **Angleichung der Behandlung von Auto und Fahrrad** bei Baumaßnahmen führen. Sie sorgen dafür, dass pro Wohnfläche oder Gewerbeeinheit **ausreichend Fahrrad-Abstellplätze in hoher Qualität** nach DIN 79008 'Stationäre Fahrrad-parksysteme⁵⁾ - also ausreichend dimensioniert (1,5m² pro Stellplatz), sicher, barrierefrei und bei Bedarf überdacht - auf privatem Grund bereitgestellt werden.

Reduzierung der Kfz-Stellplatzschlüssel in Kombination mit Parkraummanagement

Letztlich sollte aber gemeinsamen, sich wechselseitig ergänzenden Stellplatzsatzungen für Kfz- und Fahrrad-Abstellplätzen der Vorzug gegeben werden, wie bereits in Germering⁶⁾ oder Neubiberg⁷⁾. Und im Zuge einer baulichen Innenverdichtung sollten dabei zusätzlich noch **Ermäßigungen in den Stellplatzschlüsseln oder Wandlungen von Kfz- zu Fahrrad-Abstellplätzen** zugelassen werden. In München gelten beispielsweise seit Januar 2008 innerhalb des Mittleren Rings reduzierte Kraftfahrzeug-Stellplatzschlüssel für Nichtwohnnutzung⁸⁾. Als begleitende Maßnahme muss bei Reduzierung der privaten Stellplatzbaupflicht **der öffentliche Straßenraum bewirtschaftet werden**, damit die Autos nicht statt auf privaten Stellplätzen auf dem knappen öffentlichen Grund abgestellt werden.

Entlastung der kommunalen Haushalte und Förderung der lokalen Gewerbetreibenden

Auch wirtschaftliche Aspekte sprechen für zeitgemäße Stellplatzsatzungen. Denn der **Bau eines Kfz-Stellplatzes kostet 15.000 bis 25.000,- € und verteuert damit Wohnungsbau und Mieten**, selbst bei optimaler ÖPNV-Anbindung. Eine Fahrrad-Abstellsatzung entlastet auch den kommunalen Haushalt, denn die **Nutzer kommen selbst für die Fahrrad-Abstellanlagen** auf und beanspruchen weniger öffentliche Flächen. Gleichzeitig bietet die Wahlfreiheit auch für Gewerbetreibende hohe Chancen, denn **auf der Fläche eines Kfz-Stellplatzes können mindestens fünf komfortable Fahrrad-Abstellplätze für Kunden und Mitarbeiter bereitgestellt werden**, wenn sie als Alternative gestattet sind. Und Radfahrer sind treue Kunden, weil sie die örtliche Nähe der lokalen Einkaufsmöglichkeiten schätzen und nutzen und dabei insgesamt mehr Geld ausgeben als Kunden mit dem Auto⁹⁾.

Ermäßigungen zur aus den Richtzahlen errechneten Stellplatzpflicht

Das Raumordnerische Entwicklungskonzept (ROEK) München Süd/West¹⁰⁾ sieht in der baulichen **Nachverdichtung** in Verbindung mit Nahversorgung in Bereichen bis 600m um Bahnhöfe herum **das wahrscheinlichste Entwicklungsszenario** für die Region. Gepaart mit einer Verkehrsplanung, die sich primär am Umweltverbund orientiert, sind diese Bereiche prädestiniert für **Ermäßigungszonen mit reduzierten Stellplatzschlüsseln** um beispielsweise 60% in Zone 1 und 30% in Zone 2. Auch im **sozialen Wohnungsbau** besteht ein insgesamt geringerer Bedarf an Stellplätzen und Potenzial für eine

Reduzierung der Stellplatzschlüssel um 50%. Gegen **Nachweise eines geeigneten Mobilitätskonzeptes, beispielsweise in Verbindung mit Carsharing** Angeboten, besteht sogar die Möglichkeit einer Reduzierung bis 70%.

Lebenswerte Innenstädte durch Nahversorgung und Förderung des Umweltverbundes

Das Zusammenspiel der genannten Faktoren ermöglicht die Entwicklung attraktiver und lebenswerter Ortszentren, die nicht mehr nur vom Autoverkehr dominiert sind. **Stellplatzsatzungen bedürfen in diesem Zusammenhang dringend einer Modernisierung**, damit bei Neubauobjekten oder Nutzungsänderungen zeitgemäße Maßstäbe angelegt werden können.

Deshalb fordert der VCD Kreisverband Fürstentfeldbruck-Starnberg e.V. die Erlassung neuer, bzw. die Überarbeitung vorhandener Stellplatzsatzungen in den Gemeinden unserer Landkreise, denn über die Organisation des ruhenden Verkehrs lässt sich erheblicher Einfluss auf den fließenden Verkehr nehmen und mittelfristig auch ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Anlagen

- Vorschlagliste zur Modernisierung kommunaler Stellplatzsatzungen
- Mustersatzung des VCD Kreisverband FFB-STA e.V.

Quellenverzeichnis

- ¹⁾ Die Reichsgaragenordnung RGaO von 1939:
<http://www.stadtgrenze.de/s/p3r/rgao/rgaopar.htm>
- ²⁾ Artikel zur Stellplatzverordnung:
<http://de.wikipedia.org/wiki/Stellplatzverordnung>
- ³⁾ Fahrradabstellsatzung Gilching:
<http://www.gilching.de/fileadmin/datenordner/rathaus/Verordnungen/Fahradabstellplatzsatzung.pdf>
Anlage: http://www.gilching.de/fileadmin/datenordner/rathaus/Verordnungen/Anlage_Fahradabstellplatzsatzung.pdf
- ⁴⁾ Fahrradabstellsatzung Puchheim:
<http://www.puchheim.de/export/download.php?id=466>
Anlage: <http://www.puchheim.de/export/download.php?id=467>
- ⁵⁾ Artikel zu Fahrradabstellanlagen / DIN 79008 "Stationäre Fahrradparksysteme"
<https://de.wikipedia.org/wiki/Fahradabstellanlage>
- ⁶⁾ Stellplatzsatzung Germering:
[http://germering.de/germering/web.nsf/gfx/CE8E5D46B04769EAC1257B3A003919D5/\\$file/Stellplatzsatzung_2013.pdf](http://germering.de/germering/web.nsf/gfx/CE8E5D46B04769EAC1257B3A003919D5/$file/Stellplatzsatzung_2013.pdf)
- ⁷⁾ Stellplatzsatzung Neubiberg:
http://www.neubiberg.de/uploads/tx_asdocuments/S-Stellplatz- und_Fahradstellplatzsatzung_5.5.2014.pdf
- ⁸⁾ Stellplatzsatzung und Fahrrad Abstellsatzung (FabS) München:
<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/.../Satzungen/stellplatz.html>
http://www.radlhauptstadt.muenchen.de/fileadmin/Redaktion/Presse/Pressemitteilungen/fabs_web.pdf
- ⁹⁾ Broschüre Wirtschaftsrad des AGFK Bayern e.V.
<http://www.agfk-bayern.de/wirtschaftsrad>
- ¹⁰⁾ ROEK München Süd/West:
<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/.../Regionale-Themen/ROEK.html>