

Begründung zur Satzung zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung)

Die Gemeinde Fuchstal (nachfolgend „Gemeinde“ genannt) erlässt eine neue Satzung zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder (nachfolgend „Stellplatzsatzung“ genannt). Die bisher gültige Satzung vom 06.07.2010 tritt gleichzeitig außer Kraft.

Die den Gemeinden eingeräumte Rechtsetzungshoheit in Selbstverwaltungsangelegenheiten (vgl. Art. 23 Satz 1 Gemeindeordnung) ist Teil der Gebietshoheit der Gemeinde und insoweit Kernbereich der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie.

Die Anwendung einer Stellplatzsatzung hat sich in der Praxis grundsätzlich bewährt. Bereits seit Juli 2010 verfügte die Gemeinde durchgängig über Stellplatzsatzungen. Mit dem Ersten und Zweiten Modernisierungsgesetz 2024 des Freistaates Bayern ergibt sich für die Gemeinde die Notwendigkeit, die Nachweispflicht und dem Umfang der Nachweispflicht für Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellflächen für Fahrräder, an die zukünftigen Vorgaben anzupassen. Darüber hinaus regelt die Gemeinde Vorgaben zur Größe und Ausstattung von Stellplätzen und Abstellplätzen, sowie zur Versiegelung, trifft Bestimmungen für Zufahrten, Garagen, Carports und offenen Stellplätzen und setzt Vorgaben für Abstellplätze für Fahrräder. Es wird auch die Ablöse von Stellplätzen und Abstellplätzen für Nichtwohngebäude geregelt. Gleichzeitig erfolgt eine Anpassung an die aktuelle Rechtslage und Diktion. Die Ablöse für Stellplätze für Wohngebäude ist nicht das Ziel der Gemeinde und damit in der Regel nicht möglich.

Zu § 1

Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Gemeinde. Vorliegend sind keine Gesichtspunkte erkennbar, aufgrund welcher eine Differenzierung im Hinblick auf einzelne Teilbereiche des Gemeindegebietes angebracht ist.

Die Stellplatzsatzung folgt dem Grundgedanken des Stellplatznachweises, sowie er in Art. 47 BayBO niedergelegt ist. Dabei wird klargestellt, dass abweichende Regelungen in rechtsverbindlichen Bebauungsplänen als die jeweils speziellere Regelung der Stellplatzsatzung vorgehen.

Zu § 2

Als Stellplätze werden nach der Satzung Stellplätze, Garagen und Carports sowie Abstellflächen für Fahrräder definiert, die Satzung orientiert sich allgemein am Wortlaut der Garagen- und Stellplatzverordnung des Bayerischen Innenministeriums.

(GaStellV). Entsprechend der Rechtsprechung und Kommentarliteratur wird klargestellt, dass sogenannte „gefangene Stellplätze“ nicht entstehen sollen, es sei denn die Satzung regelt etwas Anderes.

Die Zweckbindung der Stell- und Abstellplätze stellt sicher, dass diese dauerhaft für den vorgesehenen Mobilitätswitz zur Verfügung stehen. Eine unerlaubte Umnutzung (z. B. als Lagerfläche) würde die Wirksamkeit der Satzung untergraben.

Zu § 3

Durch das Erste und Zweite Modernisierungsgesetz 2024 ergeben sich Änderungen im Bauordnungsrecht. Die Gemeinde trägt u.a. den geänderten gesetzlichen Vorgaben zum Umfang der Nachweispflicht für Stellplätze durch die neue Stellplatzsatzung Rechnung.

Zu Abs. 1: Künftig sind bei der Errichtung von Wohngebäuden je Wohneinheit 2 Stellplätze nachzuweisen. Diese 2 Stellplätze werden in der Anlage zur Garagen- und Stellplatzverordnung mit der neuen Rechtslage als Obergrenze bestimmt und von der Gemeinde so übernommen und entsprechend nicht unterschritten. Hintergrund hierbei ist der hohe Parkdruck in den Bestandsgebieten, die z.T. engen Straßen und eingeschränkte Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum mit sich bringen. Bisher wurden in der Stellplatzsatzung differenzierter nach Wohnfläche Stellplätze gefordert, Dieses bisherige System gibt die Gemeinde nun auf und fordert entsprechend der zukünftig geltenden Anlage zur GaStellV in der Satzung grundsätzlich 2 Stellplätzen pro Wohneinheit. Aus den bisherigen Erfahrungswerten und nach der Vorgabe des Ordnungsgebers kann bei dieser Anzahl nachzuweisender Stellplätze davon ausgegangen werden, dass der jeweils von einer wohngenutzten Anlage ausgelöste Zu- und Abfahrtsverkehr verträglich abgewickelt werden kann. Für geförderten Wohnraum findet sich – entsprechend der zukünftigen Anlage zur GaStellV – ein abweichender Stellplatzschlüssel.

Zu Abs. 2: Dies gilt auch, wenn durch Änderung, Umbau, Erweiterung von Wohngebäuden oder Nutzungsänderungen zusätzliche Wohneinheiten neu geschaffen werden, da bei letzterem davon auszugehen ist, dass Zu- und Abfahrtsverkehr (zusätzlich) entsteht.

Zu Abs. 3: Der Gemeinde war es wichtig in Abs. 1 die Nachweispflicht für die Neuerrichtung von Wohngebäuden ausdrücklich darzustellen und klarzustellen. Für andere Nutzungen als Wohneinheiten gelten die in der Anlage zur Garagen- und Stellplatzverordnung genannten Werte. Die Gemeinde verweist hierauf und fügt diese Anlage nicht als eigene Anlage der Stellplatzsatzung bei.

Zu Abs. 4 und 5: Die Satzung enthält die Regeln zur Berechnung der Nachweispflicht bei baulichen Anlagen mit unterschiedlichen Nutzungsarten (z.B. Wohnen, Gewerbe). Hierdurch wird klargestellt, dass die Berechnung stets für die Nutzungseinheit nach den Nutzungsarten erfolgt und wie sich die Nachweispflicht im Einzelnen regelt im Rahmen der Berechnung und insbesondere bei Rundungen.

Zu § 4

Zu Abs. 1 bis 3: Die Gemeinde regelt erstmalig die Größe erforderlicher Stellplätze. Durch gewachsene Abmessungen von Kraftfahrzeugen sind die Mindestanforderungen an die Größe von Stellplätzen (Länge/Breite) gestiegen und werden für das Gemeindegebiet Fuchstal nicht mehr durch die in der GaStellV vorgesehenen Maße abgebildet. Dies gilt insgesamt für Stellplätze bei Wohnnutzungen, Gebäuden mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen sowie Ladengeschäften und Einkaufsmärkten. Hierbei wird ein Stellplatz mit einer Länge von 5,20 m und einer Breite von 2,80 m definiert.

Zu Abs. 4: In Ausnahmefällen und im Ermessen kann die Gemeinde die Stellplatzlänge auf 5,00 m und die Fahrgassenbreite reduzieren, um besonderen baulichen Verhältnissen Rechnung zu tragen.

Zu Abs. 5: Erstmals regelt die Gemeinde die Elektrifizierung von Stellplätzen und fordert für die wachsende Elektromobilität Ladevorrichtungen auch auf privaten Flächen und erweitert damit die Vorgaben des GEIG sowie der BayBO.

Zu Abs. 6: Sofern die Stellplatzsatzung nicht selbst abweichende Vorgaben

vorsieht, gelten die Regelungen der Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (GaStellV).

Zu § 5

In § 5 sind Regelungen enthalten, die die Auswirkungen von Stellplätzen auf den Boden und seine natürlichen Funktionen möglichst gering halten sollen.

Zu § 6

Zu Abs. 1: Hier wird die Breite von Zufahrten zu Grundstücken und Stellplätzen auf eine Maximalbreite festgelegt, um übermäßig breite Zufahrten zu vermeiden. Die Regelung hat sich bereits in der bisherigen Stellplatzsatzung bewährt und wurde daher wieder aufgegriffen.

Zu Abs. 2: Erstmals wird auch die Anfahrbarkeit von Stellplätzen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen geregelt. Stellplätze und der Stauraum vor Garagen sollen verzögerungsfrei anfahrbar sein, um nicht den Verkehrsfluss auf öffentlichen Straßen zu beeinträchtigen oder zu behindern.

Zu § 7

Zu Abs. 1: Beibehalten wird die Regelung wie Garagen an einer gemeinsamen Grundstücksgrenze bezüglich gleicher Höhe, Dachneigung und Dacheindeckung zu gestalten sind.

Zu Abs. 2: Die Tiefe der Garagen-/Carport-Vorplatzfläche auf eigenen Grund wird den gewachsenen Abmessungen von Kraftfahrzeugen angepasst und von 5,00 m auf 5,20 m erhöht.

Zu § 8

Zu Abs. 1: Die Nachweispflicht von mindestens zwei Fahrradabstellplätzen je Wohneinheit stellt sicher, dass für alle Nutzer der Anlage ein geeigneter Fahrradabstellplatz zur Verfügung steht. Dies entspricht dem tatsächlichen Mobilitätsverhalten und fördert den Fahrradverkehr als gleichwertige Verkehrsform.

Zu Abs. 2: Die 50 %-Regelung bei Nichtwohnnutzungen berücksichtigt, dass nicht alle Personen gleichzeitig mit dem Fahrrad anreisen, stellt aber dennoch eine ausreichende Infrastruktur sicher. Die Aufrundung auf ganze Zahlen verhindert Unterdeckungen bei kleineren Nutzungen.

Zu Abs. 3: Die Verweisung auf § 3 Abs. 4 gewährleistet eine differenzierte und nutzungsbezogene Ermittlung der Abstellplatzanzahl, insbesondere bei gemischten oder besonderen Nutzungen.

Zu § 9

Zu Abs. 1: Die Mindestfläche von 1,50 qm je Abstellplatz stellt eine benutzergerechte Nutzung sicher. Bei Ordnungssystemen kann die Fläche reduziert werden, sofern die Handhabung weiterhin gewährleistet ist. Damit soll ein leichtes, sicheres und beschädigungsfreies Abstellen von Fahrrädern ermöglicht werden, um sicherzustellen, dass die Abstellflächen auch zweckgemäß angenommen werden.

Zu Abs. 2: Die Anforderungen an ebenerdige Zugänglichkeit, Verkehrssicherheit und Beleuchtung gewährleisten eine sichere und komfortable Nutzung.

Zu Abs. 3: Wetterschutz erhöht die Nutzungsqualität, insbesondere bei Wohnnutzung. Die Möglichkeit zur Rahmenanschließung verbessert den Diebstahlschutz. Beides dient der verbesserten Annahme der Abstellmöglichkeiten.

Zu Abs. 4: Eingangsnah, oberirdische Abstellplätze fördern deren Nutzung. Ab vier

Wohneinheiten ist ein zusätzlicher Schutz durch abschließbare Räume notwendig. Zuwege sollen nicht verwinkelt sein. Innerhalb von Gebäuden sollen maximal zwei Türen, welche optimaler Weise sensorgesteuert sind, zum Erreichen des Abstellortes zu passieren sein. Wünschenswert ist eine Lage der Abstellplätze, die in unmittelbarer Nähe zum Eingang verortet ist.

Zu Abs. 5: Lastenräder und Anhänger benötigen mehr Platz. Eine anteilige Berücksichtigung ab fünf Plätzen trägt ihrer wachsenden Bedeutung Rechnung.

Zu Abs. 6: E-Bikes erfordern Ladeinfrastruktur. Die gestaffelte Vorgabe stellt eine bedarfsgerechte Ausstattung sicher.

Zu § 10

Zu Abs. 1: Die Erfüllung der sich aus der Satzung ergebenden Stellplatzpflicht soll vorrangig durch die Herstellung der Stellplätze (auf dem Baugrundstück oder einem geeigneten Grundstück in der Nähe) erfolgen.

Zu Abs. 2: Die Gemeinde regelt erstmalig die ausnahmsweise Ablösung der Nachweispflicht in Geld. Bei Wohngebäuden kommt jedoch im Grundsatz eine Ablöse nicht in Betracht, da aufgrund der Lage der Wohngebäude (i.d.R. Wohnerschließungsstraße) und der bei der Wohnnutzung in Fuchstal üblichen PKW- Dichte auf einen real hergestellten Stellplatz zur Bewahrung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den öffentlichen Straßen nicht verzichtet werden kann.

Bei Wohnnutzungen muss somit der ruhende Verkehr grundsätzlich auf dem/einem Privatgrundstück stattfinden können, um v.a. den Parkdruck im öffentlichen Raum

gering zu halten. Die Gemeinde zieht die Ablöse bei Nichtwohngebäuden in Betracht, wenn auf dem Baugrundstück oder einem Grundstück in der Nähe die Stellplätze nicht nachgewiesen werden können. Dies betrifft i.d.R. keine Neubauprojekte, da hier die Errichtung von Stellplätzen i.d.R. sichergestellt werden kann. Bei Bestandsobjekten kann die Ausnahme zur Ablöse eher zutreffen, wenn Stellplätze durch bauliche Maßnahmen auf dem unbebauten Grundstücksteil nicht realisiert werden können oder deren Realisierung unverhältnismäßig ist. Ob eine Ablösung in Betracht kommt, liegt jedoch immer im Ermessen der Gemeinde. Bei Wohnnutzungen ist eine Ablöse in der Regel ausgeschlossen.

Zu Abs. 3: Eine Ablöse ist jedoch dann ausgeschlossen, wenn die Stellplätze und Abstellplätze für einen geordneten Betriebsablauf erforderlich sind, z.B. wenn eine hohe Frequentierung besteht (z.B. bei Einkaufsmärkten), diese für den Betriebsablauf erforderlich sind (z.B. bei medizinischen Einrichtungen, Arztpraxen oder Dienstleistungsunternehmen) oder zu einem nicht vertretbaren Parkdruck im öffentlichen Verkehrsraum führen würden.

Zu § 11

Zu Abs. 1: Die Möglichkeit, einen Teil der Stellplatzpflicht durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept zu ersetzen, fördert zum einen nachhaltige Verkehrsentwicklung, zum anderen wird damit der von einer baulichen Anlage bedingte Zu- und Abfahrtsverkehr wirksam reduziert. Die unterschiedliche Höhe der Ablösbarkeit bis zu 40 % berücksichtigt die jeweilige Lagequalität und das realistische Potenzial zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Die konkreten Bedingungen können fortentwickelt werden, um flexibel auf neue Entwicklungen im Bereich Mobilität zu reagieren.

Zu Abs. 2: Ein qualifiziertes Mobilitätskonzept muss konkrete, dauerhaft wirksame Maßnahmen enthalten, die geeignet sind, den Stellplatzbedarf spürbar zu senken.

Dazu zählen u. a. Angebote im Bereich Car- und Bike-Sharing, attraktive Fahrradabstellanlagen, Jobräder, ÖPNV-Zuschüsse wie vergünstigte Mieter- bzw. Jobtickets, Angebote für Fahrgemeinschaften, Gemeinschaftslösungen für Anlieferungen oder weitere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Die Maßnahmen sind im individuellen Konzept detailliert darzustellen. Welche Maßnahmen als geeignet anerkannt werden können, richtet sich ebenfalls nach dem konkreten Einzelfall und Bedingungen.

Zu Abs. 3: Die rechtliche Absicherung über eine Verpflichtungserklärung sowie die vertragliche Regelung im Ablösevertrag gewährleistet die tatsächliche Umsetzung des Konzepts. Bei Nichterfüllung oder Wegfall des Konzepts wird die Ablösezahlung fällig. Ein regelmäßiges Monitoring durch die Gemeinde (alle zwei Jahre) ermöglicht die Kontrolle der Umsetzung. Die Möglichkeit zur Vor-Ort-Kontrolle stärkt die Wirksamkeit des Instruments. Ein Rechtsanspruch auf Anerkennung eines Mobilitätskonzepts besteht nicht. Die Entscheidung trifft die Gemeinde im Rahmen des Ermessens.

Zu Abs. 4: Mit der Vorlage eines Mobilitätskonzeptes tritt keine Ermessensbindung der Gemeinde dergestalt ein, dass die Gemeinde zu einer Stellplatzreduktion ihr Einvernehmen unter bestimmten Voraussetzungen zu erteilen hat. Vielmehr bleibt die Gemeinde in der Entscheidung, ob sie mit einem Bauherrn ein Mobilitätskonzept vereinbart, frei und ungebunden

Zu § 12

Im Einvernehmen mit der Gemeinde können Abweichungen von den Vorschriften der Satzung zugelassen werden, sofern eine Abweichung im konkreten Einzelfall vom Baubewerber begründet werden kann. Mit diesem Pragmatismus kann im Einzelfall reagiert und entschieden werden.

Zu § 13

Der Paragraph regelt den Verstoß gegen die Satzung. In den Fällen des GO Art. 24 Absatzes 1 Nrn. 1 bis 3 können in der Satzung Zuwiderhandlungen als Ordnungswidrigkeiten mit Geldbuße bedroht werden (bewehrte Satzung).

Zu § 14

Der Punkt enthält die maßgebliche Regelung zum Inkrafttreten der Stellplatzsatzung. Gleichzeitig mit Inkrafttreten der neuen Stellplatzsatzung tritt die bisherige Stellplatzsatzung vom 21.01.2020 außer Kraft.

Fuchstal, 29.09.2025



Erwin Karg
Erster Bürgermeister