

Die Überarbeitung der Muster-Stellplatzsatzung wurde gemeinsam in der Arbeitsgruppe Muster-Stellplatzsatzung (AG Muster-Stellplatzsatzung) erörtert. Dieser gehören der Hessische Städte- und Gemeindebund, der Hessische Städtetag und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.

### I. Allgemeines

#### § 2 Herstellungspflicht

Nach § 52 Abs. 1 HBO obliegt die Forderung der Stellplatzpflicht der eigenverantwortlichen Entscheidungsgewalt der Gemeinden. Die Stellplatzpflicht (für Kfz) entsteht damit grundsätzlich erst durch eine kommunale Stellplatzsatzung.

Anders verhält es sich aufgrund der HBO-Novelle 2018 nun bei Fahrradabstellplätzen. Seit 2018 beinhaltet die HBO die Verpflichtung zur Herstellung von Abstellplätzen (für Fahrräder). Die Gemeinden sind allerdings befugt, vom Gesetz abweichende Regelungen zu treffen, d.h. die Verpflichtung zur Herstellung vollständig auszuschließen oder modifizierende Regelungen zu treffen, wenn sie von Vorgaben einer noch zu erlassenden Rechtsverordnung hinsichtlich der Gestaltung, Größe und Zahl abweichen möchten.

#### **Mehrbedarf** (§ 2 Abs. 2):

Aus § 52 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 HBO i.V.m. § 2 Abs. 2 Muster-Stellplatzsatzung ergibt sich, dass Änderungen oder Nutzungsänderungen von baulichen oder sonstigen Anlagen nur erfolgen dürfen, wenn der hierdurch ausgelöste **Mehrbedarf** an Garagen oder Stellplätzen in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt wird.

Dass bei einer Änderung oder Nutzungsänderung für die Berechnung der notwendigen Stellplätze ausschließlich der Mehrbedarf maßgeblich ist, folgt daraus, dass in rechtmäßiger Art und Weise errichteten Bauten ein Bestandsschutz zukommt. Soweit nach der seinerzeit geltenden Rechtslage keine notwendigen Stellplätze für die Errichtung des Gebäudes einzufordern waren oder diese aus anderen Gründen nicht gefordert wurden, erwächst die damals erteilte Baugenehmigung auch im Hinblick auf das Stellplatzrecht in Bestandskraft. Eine vollständige Neuberechnung des Stellplatzbedarfes bei einer anstehenden Änderung oder Nutzungsänderung würde den dem Gebäude zukommenden Bestandsschutz verletzen. Damit wird der durch die Änderung oder Nutzungsänderung ursächlich hervorgerufene Mehrbedarf durch einen rechnerischen Vergleich zwischen dem Stellplatzbedarf der geänderten Anlage (sog. „Sollbedarf“) und des genehmigten Altbestandes ermittelt. Als Mehrbedarf ist somit der Bedarf an Stellplätzen zu sehen, der infolge der Änderung zusätzlich zu dem ohne die Änderung schon bestehenden Bedarf hinzutritt. Abzustellen ist auf den Bedarf, wie er im Zeitpunkt der Nutzungsänderung oder Änderung besteht, so dass die im Zeitpunkt der Beurteilung geltende Stellplatzsatzung zugrunde zu legen ist; nicht aber

die im Zeitpunkt der Genehmigung des Altbestandes geltende Satzung. Der Mehrbedarf ergibt sich danach aus der Differenz des bisherigen und des neuen Sollbedarfs. Rein rechnerisch wird also der Stellplatzbedarf des Altbestandes ermittelt und von dem ebenfalls rein rechnerisch ermittelten Sollbestand abgezogen. Somit sind tatsächlich vorhandene oder auch nur fiktive Stellplätze, die auf die bisherige Nutzung anfallen, als Folge des Bestandsschutzes, den die bisherigen Nutzungen genießen, verpflichtend anzurechnen.

**Beispielrechnung:**

Einfamilienhaus wird um eine Wohneinheit aufgestockt. Für das ursprüngliche Einfamilienhaus sind bisher keine Stellplätze nachgewiesen, da im Zeitpunkt der Errichtung der Nachweis von Stellplätzen rechtlich noch nicht erforderlich war. Auf dem Grundstück ist aber ein Stellplatz tatsächlich vorhanden.

Die aktuelle Stellplatzsatzung verlangt je Wohneinheit die Herstellung von zwei Stellplätzen.

Lösung:

Neuer Sollbedarf: 4 Stellplätze

Alter Bedarf: 2 Stellplätze

Mehrbedarf: 2 Stellplätze

Neu herzustellende Stellplätze: 1 Stellplatz

§ 5 Ersetzung notwendiger Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder

Der Gesetzgeber hat entschieden, dass ab dem 7. Juni 2019 die Bauherrschaft bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge durch die Schaffung von Abstellplätzen für Fahrräder ersetzen kann. Weiter wurde geregelt, dass für einen notwendigen Stellplatz vier Abstellplätze für Fahrräder herzustellen sind; diese werden zur Hälfte auf die Verpflichtung zur Herstellung von Abstellplätzen nach § 52 Abs. 5 HBO angerechnet.

**Beispielrechnung:**

Ein Vorhaben erfordert 6 Stellplätze und 3 Abstellplätze. Nach § 52 Abs. 4 S. 1 HBO können „**bis zu**“ einem Viertel der notwendigen Stellplätze durch Abstellplätze ersetzt werden.

$$\frac{1}{4} \text{ von } 6 = 1,5$$

Hier darf nicht auf 2 aufgerundet werden, da nur „bis zu“ einem Viertel ersetzt werden darf und 2 mehr als  $\frac{1}{4}$  (von 6) wäre. Somit kann nur 1 Stellplatz ersetzt werden.

Hierbei sind nach § 52 Abs. 4 S. 2 Hs. 1 HBO für diesen zu ersetzenden Stellplatz 4 Abstellplätze für Fahrräder herzustellen.

Diese 4 Abstellplätze werden zur Hälfte auf die notwendigen Abstellplätze angerechnet (im Beispielsfall werden also 2 (die Hälfte von 4) auf die ursprünglich notwendigen 3 angerechnet. Das bedeutet im Ergebnis 4 „ersetzende“ Abstellplätze plus 1 verbleibender notwendiger Abstellplatz (ursprünglich 3 notwendige minus 2 angerechnete) ergibt insgesamt 5 herzustellende Fahrradabstellplätze.

### **Wichtige Hinweise:**

Bei der Berechnung der zu ersetzenden Stellplätze ist aufgrund der Formulierung des Gesetzes („bis zu“) stets abzurunden! Anders verhält sich dies bei der Berechnung der Stellplätze nach § 4 der Muster-Stellplatzsatzung. Dessen Absatz 5 enthält die ausdrückliche satzungsrechtliche Aufrundungsregelung.

### § 7 Standort

Das zusätzliche Erfordernis der dinglichen Sicherung beruht auf Erfahrungen in der Praxis. Zwar war auch früher schon die öffentlich-rechtliche Sicherung eines Stellplatzes erforderlich, der nicht auf dem Baugrundstück hergestellt wurde. Die öffentlich-rechtliche Sicherung (z.B. Baulast) gibt jedoch dem Privaten kein zivilrechtliches Nutzungs- bzw. Betretungsrecht. Vielmehr dient die öffentlich-rechtliche Sicherung nur als Grundlage für ein repressives Einschreiten der Unteren Bauaufsichtsbehörde. Deshalb bedarf es zusätzlich einer dinglichen Sicherung, um einen Widerspruch zwischen öffentlichem Recht und Zivilrecht zu vermeiden.

## **II. Verhältnis zur Garagenverordnung (GaV)**

Die Regelungen der GaV als Verordnung des Landes gelten grundsätzlich. Weitergehende Anforderungen in einer Stellplatzsatzung im Vergleich zur GaV sind in Abhängigkeit von der konkret betroffenen Regelung teilweise möglich.

Die GaV dient insbesondere der Verkehrssicherheit/Gefahrenabwehr. Abweichende Regelungen in einer Stellplatzsatzung, die den in der GaV gesetzten Standard diesbezüglich „aufweichen“, sind nicht möglich. Strengere Maßstäbe im Sinne der Gefahrenabwehr können jedoch gesetzt werden. Hier ist § 22 GaV relevant, wonach weitergehende Anforderungen u.a. dann gestellt werden können, wenn dies zur Gefahrenabwehr oder zur zweckentsprechenden Nutzung der Garagen durch Menschen mit Behinderungen erforderlich ist. Beispielsweise kann also die in der GaV geregelte Mindestbreite von Stellplätzen überschritten werden. Wenn in der GaV also bspw. mindestens 2,5 m gefordert sind, können Sie in Ihrer Satzung also z.B. auch mindestens 2,8 m fordern; allerdings könnte man in diesem Beispiel nicht 2,3 m vorsehen.

## **III. GEIG**

Das GEIG gilt für alle dem Anwendungsbereich unterfallenden Stellplätze unter Beachtung der Übergangsregelung des § 16 GEIG. Dies kann man bei Bedarf aus Klarstellungsgesichtspunkten in der Satzung festhalten (s. § 6 Abs. 2). Zwingend wäre eine solche deklaratorische Regelung, dass das GEIG bzgl. E-Stellplätzen Anwendung findet, jedoch nicht.

Es bestünde zudem auch die Möglichkeit, mehr E-Stellplätze als vom GEIG gefordert in der kommunalen Satzung zu regeln. Eine Regelung, die weniger fordert, wäre hingegen nicht anwendbar.

#### **IV. HEG**

Auf die in § 12 HEG eingeführte Solarpflicht bei Parkplätzen mit mehr als 50 Stellplätzen wird hingewiesen.