Der Magistrat

rüsselsheim am main

V O R L A G E

an die
Stadtverordnetenversammlung

Eingang		DS.-Nr.	**533/16-21**
AuslB	ÄR	SozIJA	KSSpA
PBUA	OBR	HuFA	StV

Betreff: **1. Änderung der Stellplatzsatzung**
2. Änderung der Bauaufsichtsgebührensatzung

M-Nr.: **107/19**

Der Magistrat leitet nachstehende Vorlage der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung zu:

Beschlussvorschlag:

1. Die Änderung zur Stellplatzsatzung vom 18.05.1995, zuletzt geändert mit Nachtrag vom 10.10.2013, wird beschlossen.

2. Die Änderung zur Bauaufsichtsgebührensatzung vom 10.04.2014 wird beschlossen.

Begründung:

A. Beschlusshistorie

Die Beschlussvorlage ist in engem Zusammenhang mit den bisherigen Bemühungen zur Verbesserung stadträumlicher Qualitäten und zu nachhaltiger Reduzierung von Luftschadstoffen zu sehen. So hat die Stadtverordnetenversammlung am 27.04.2017 (DS-Nr. 591/11-16) das Konzept für eine ökologische und nachhaltige Stadtentwicklung hier: Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Rüsselsheim am Main zur Kenntnis genommen. Dort wurde u. a. auch die erstrebenswerte Steigerung des Fahrradverkehrs thematisiert. Ferner beschloss die Stadtverordnetenversammlung am 06.09.2018 (DS-Nr. 371/16-21) die in dem Masterplan für die Stadt Rüsselsheim am Main mit dem Thema „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ (Green-City-Plan) enthaltenen Maßnahmen und vorbereitenden Planungen zur Reduzierung von Luftschadstoffen. Hierbei wurde der Fahrradverkehr als Teil der in die Zukunft ausgerichteten Mobilitätssysteme behandelt.

Die Hessische Bauordnung (HBO) vom 28.05.2018 ist zum 07.07.2018 in Kraft getreten. Sie beinhaltet ergänzte rechtliche Möglichkeiten für die Städte und Gemeinden.

B. Ziel

Mit der Neufassung der HBO wurden u. a. Rechtsgrundlagen hinsichtlich des nichtmotorisierten Verkehrs (z. B. Fahrradverkehr) bzw. des Verzichts auf Stellplätze geschaffen und ergänzt, um einerseits Nachverdichtungen vorhandener Bauflächen zu erleichtern und zum anderen Optionen für ein modernes, zukunftsorientiertes Mobilitätsverhalten der Bevölkerung vorzuhalten. In diesem Zusammenhang soll auch mit den Mitteln des Bauordnungsrechts der Förderung des bisher in Rüsselsheim am Main eher unterdurchschnittlich vorhandenen Carsharing-Angebots Vorschub geleistet werden. Schließlich dient die Vergrößerung der Ausnahmegebiete bezüglich der Stellplatzherstellungspflicht um das Werksgelände gemäß Anlage 2 einer realitätsnahen und zukunftssichernden Handhabung von Stellplatzfragen in diesem Bereich.

Bei den beschriebenen Zielsetzungen ist der Interessenkonflikt zu berücksichtigen, der sich aus den noch tatsächlich feststellbaren Verkehrsverhältnissen in dem Stadtgebiet mit einem sehr hohen Motorisierungsgrad und der nicht auszuschließenden Verdrängung des Parkverkehrs in den öffentlichen Straßenraum ergeben kann. Es gilt jedoch, im Sinne der zitierten politischen Beschlüsse ein eindeutig zukunftsorientiertes Signal zu setzen und sich hierbei die rechtlichen Möglichkeiten nutzbar zu machen.

Mit den Anpassungen der Bauaufsichtsgebührensatzung wird das Ziel der Aktualität und Rechtskonformität erreicht.

C. Lösung

C. I. Anpassungen der Stellplatzsatzung

Zu den Änderungsvorschlägen im Einzelnen

1. Zu § 1 Absatz 1

Die Ergänzung des Entwurfs zur Änderung der Stellplatzsatzung (im Folgenden: Entwurf) dient der redaktionellen Klarstellung und berücksichtigt insoweit den Entwurf zu einer Muster-Fahrradabstellplatz-Verordnung (§ 1 Abs. 6) des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung.

2. Zu § 1 Absatz 4

§ 1 Abs. 4 stellt eine Erweiterung der Bereiche, die von der Herstellungspflicht ausgenommen sind, über die bisherigen Flächen der Innenstadt und der Einkaufszentren hinaus dar.

Gemäß § 52 Absatz 2 Nr. 3 HBO kann die Beschränkung der Herstellungspflicht für genau begrenzte Teile des Gemeindegebietes oder für bestimmte Fälle satzungsmäßig geregelt werden. Dieses verfolgt der Vorschlag für das Werksgelände. Die Kriterien der geltenden Stellplatzrichtwerte sind hierfür kaum anwendbar und bilden den tatsächlichen Bedarf nicht ab. Im Sinn der Ermächtigungsgrundlage ergibt sich das bereits aus der mit dem sonstigen Stadtgebiet nicht vergleichbaren Ausdehnung des Werksgeländes selbst, den Erschließungswegen, den Flächen für den ruhenden Verkehr und der Größe der dort vorhandenen Flurstücke. Diese unterscheiden sich erheblich von den Maßen eines üblichen Baugrundstücks und von dem der Stellplatzsatzung innewohnenden Regelungsanliegen. Der Wandel innerhalb der Produktionsstruktur verursacht(e) fortdauernde Änderungen der Gebäudeauslastungen, welche stellplatztechnisch nicht nachvollziehbar sind. Ebenso ist nicht belegbar, welche notwendigen Stellplätze den jeweiligen Betriebsteilen bzw. Betriebsflächen bauordnungsrechtlich zuzuordnen

sind. Bei tatsächlich entstandenem Minderbedarf (z. B. Stilllegung oder Abbruch von Gebäuden) erfolgte keine Fortschreibung der Stellplatzzahl. Eine Orientierung an dem gegenwärtig vorhandenen Stellplatzbestand und ggf. zukünftig tatsächlich entstehenden Bedarf erscheint realistisch und für den Verwaltungsvollzug angemessen. Dieses gilt auch für Fahrradabstellplätze. Schließlich sichern bereits innerbetriebliche Abhängigkeiten und Regelungen (z. B. Betriebsvereinbarungen), dass dem tatsächlichen Stellplatzbedarf Rechnung getragen wird.

3. Zu § 1 Absatz 5

§ 1 Absatz 5 des Entwurfs beinhaltet die Möglichkeit, auf individuelle Mobilitätsbedürfnisse und Nutzerwünsche mit den Mitteln des Bauordnungsrechts einzugehen.

§ 52 Abs. 2 Satz 1 Ziffer 4.a) HBO bietet die rechtliche Grundlage, durch eine gemeindliche Stellplatzsatzung auf die Herstellung notwendiger Stellplätze zu verzichten, soweit der Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen verringert wird. Hierzu können insbesondere Ansätze der Stellplatzreduzierung durch sogenannte, als Geschäftsmodell etablierte Carsharing-Modelle gehören. Diese Handlungsmöglichkeit, welche den Mobilitätswünschen der Bevölkerung eine zusätzliche Variante bietet, kann positive städtebauliche Effekte erzielen und ressourcenschonend wirken. Das integrierte Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main (ivm GmbH) führte hierzu im Jahr 2012 auszugsweise aus:*„…Mittlerweile ist Carsharing auch als Geschäftsmodell etabliert und verzeichnet Zuwächse – und das nicht nur in Großstädten, sondern auch in kleineren oder ländlichen Gemeinden. Nach Angaben des Bundesverbands Carsharing e.V. (bcs) gibt es in Deutschland 190.000 Carsharing-Kunden und rund 5.000 Fahrzeuge. Bundesweit werden in nahezu 300 Kommunen rund 2.400 Carsharing-Stationen angeboten. Davon sind immerhin rund 170 Städte und Gemeinden mit weniger als 50.000 Einwohner*innen. Auch in der Region Frankfurt-Rhein-Main sind sowohl Autoteilen als auch Carsharing Thema - rund 10 gewerbliche Carsharing-Organisationen (COS) sind hier bereits für mehrere tausend Kunden*innen aktiv – zukünftig sollen Standorte und Kundenanzahl wachsen.“* Laut Aufstellung des desselben Herausgebers im Jahr 2017 gibt es mittlerweile gar ca. 950.000 Kunden*innen von Carsharinganbietern. (Quellen: Handreichung Carsharing-Verbesserung der Rahmenbedingungen in der Region Frankfurt-Rhein-Main; 2012, Seite 3, und Carsharing für die Region Frankfurt –Rhein-Main, Handbuch für die kommunale Praxis, 2. Auflage 2017, Seite 19 - 24, Herausgeber jeweils: Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt-Rhein-Main,). Die rechtliche Verbindlichkeit im Rahmen von Bauantragsverfahren ist durch Baulasten (§ 85 HBO) sicherzustellen.

4. Zu § 1 Absatz 6

§ 1 Absatz 6 des Entwurfs enthält einen Verzicht mit einem 50%-Ansatz der Stellplätze bei nachträglichen Ausbaumaßnahmen von Dachgeschossen oder Aufstockungen. Hiermit sollen zur Unterstützung des städtebaulichen Anliegens der flächenschonenden baulichen Nachverdichtung vorhandene Potenziale ausgeschöpft werden. Die Rechtsgrundlage findet sich in § 52 Abs. 2 Ziffer 4.b) HBO. Die Regelung hatte bereits ähnliche Vorgänger in den früheren Fassungen der Hessischen Bauordnung, beginnend mit den Erleichterungen in § 83 Abs. 2 HBO (Fassung vom 20.12.1993) als Reaktion auf den Wohnraumbedarf nach der deutschen Grenzöffnung. Die Stadt Rüsselsheim am Main hatte von entsprechenden Satzungsermächtigungen bisher keinen Gebrauch gemacht. Der Verzicht bei Dachgeschossausbauten und der Aufstockung von bestehenden Gebäuden soll zu Gunsten eines rücksichtsvollen Umgangs mit öffentlichen Parkflächen auf die Hälfte der Stellplätze begrenzt werden. Die Umkehrung der Aufrundungsregel ab 0,5 angefangene Bemessungseinheiten stellt sicher, dass der Stellplatzverzicht auch bei kleinen Wohneinheiten unter 50 m² Wohnfläche zu einer spürbaren Erleichterung führen kann. Hingegen wird mit dem aktuellen Änderungsvorschlag nicht der nachträgliche Ausbau von Kellergeschossen zu

Wohnzwecken gefördert, da diesen Maßnahmen häufig bereits baurechtliche und bautechnische Hindernisse entgegenstehen.

5. **Zu § 1 Absatz 7**

§ 1 Absatz 7 des Entwurfs steht in Zusammenhang mit der Regelung der am 06.06.2019 in Kraft tretenden Regelung in § 52 Abs. 4 HBO. Diese ermöglicht es zukünftigen Antragsteller*innen, bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder zu ersetzen und für je einen notwendigen Stellplatz vier Abstellplätze für Fahrräder herzustellen. Ausweislich der amtlichen Begründung zur HBO-Neufassung soll hierdurch der nichtmotorisierte Individualverkehr gestärkt werden. Der Vorschlag bildet einen bedeutsamen Baustein im Sinn der zitierten Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung zu einem integrierten Klimaschutzkonzept und dem Green-City-Masterplan. Es soll daher kein Gebrauch von der Möglichkeit des satzungsmäßigen Ausschlusses der Kompensationsregelung im Sinn von § 52 Abs. 4 HBO gemacht werden. Mit der in dem Wortlaut von § 52 Absatz 4 HBO enthaltenen flexiblen Kompensationsmöglichkeit von bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze wird die erforderliche Beurteilungsbreite im Einzelfall und Orientierung an individuellen Benutzervorstellungen gewährleistet.

Der in § 1 Abs. 7 des Entwurfs enthaltene Ausschluss für verschiedene Verkehrsquellen beruht auf bisherigen Erfahrungswerten aus der Verwaltungspraxis bzw. auf nicht erreichbaren Kompensationszielen, wie z. B. bei Kraftfahrzeugwerkstätten oder Tankstellen mit Pflegeplätzen.

6. **Zu § 2 Absatz 1**

Die Änderung in § 2 Abs. 1 Ziffer 1 des Entwurfs dient den Bedürfnissen nach Flexibilität der Planung im Einzelfall. Es ist nötig, aber auch ausreichend, bei der Bemessung von Stellplätzen für Personenkraftwagen die Vorgaben der Garagenverordnung in jeweils gültiger Fassung zu beachten.

7. **Zu § 2 Absatz 2**

§ 2 Abs. 2 des Entwurfs ermöglicht es, bei überdurchschnittlich breiten Grundstücken den insoweit regelmäßig feststellbaren Nutzerinteressen besser zu entsprechen. Die seit 2013 geltende generelle Begrenzung auf eine Zufahrt je Grundstück hat sich vielfach als zu starre Regelung erwiesen und zu – vermeidbaren – Anträgen auf Abweichung von baurechtlichen Normen (§ 73 HBO) geführt.

8. **Zu § 2 Absatz 3**

Die vorgeschlagene Unterscheidung der Abstellplatzgrößen in § 2 Abs. 3 zwischen allen handelsüblichen Fahrrädern (Regelfahrräder) und Sonderfahrrädern dient der Förderung des nichtmotorisierten Individualverkehrs im Sinn der zitierten Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung. Die Mindestgrößen orientieren sich an Planungsempfehlungen der Fachlobby.

9. **Zu § 4 Absatz 1**

Die redaktionelle Änderung wird durch die Neufassung der HBO erforderlich.

10. Zu § 4 Absatz 2

Die Regelungen in § 4 Abs. 2 des Entwurfs zu satzungsmäßigen Anforderungen an Beschaffenheit, Lage und Gestaltung von Abstellplätzen für Fahrräder beruhen auf der Ermächtigungsgrundlage in § 91 Abs. 1 Ziffer 4 HBO. Der vorgeschlagene Wetterschutz und die problemlose Erreichbarkeit dienen der nachhaltigen und möglichst allen Bevölkerungsgruppen dienenden Benutzung von Fahrradabstellplätzen. Hiermit soll der gesetzlichen Anforderung der Geeignetheit der Abstellplätze Genüge getan werden (§ 52 Abs. 5 Satz 1 HBO).
Die maximal zulässige Rampenneigung orientiert sich an den Vorgaben von § 4 Abs. 1 Garagenverordnung (GaVO).

11. Zu § 6 Absatz 2

Die Formulierung in § 6 Abs. 2 des Entwurfs stellt eine redaktionelle Anpassung an den Wortlaut von § 52 Abs. 3 Satz 1 HBO dar.

12. Zu § 6 Absatz 3 und zu § 7

1. Der bisherige Ablösebetrag von 2500.- Euro (§ 6 Absatz 3) beruht auf der Fassung der Stellplatzsatzung vom 30.03.2000. Seitdem haben sich die durch Ablösebeträge mitzu-finanzierenden Baukosten für Ersatzmaßnahmen im öffentlichen Straßenraum erheblich gesteigert. Die Erhöhung des Ablösebetrages ist angemessen.

2. Die redaktionelle Änderung (§ 7) wird durch die Neufassung der HBO erforderlich.

13. Zu Anlage 1, Ziffer 1.3

Die Ergänzung mit dem zusätzlichen Kennzeichen „R“ in dem Entwurf– Anlage 1, Ziffer 1.3 – ist erforderlich, um zusätzliche Anforderungen an Zimmertüren und Bewegungsflächen vor den Türen im Zugangsbereich für Rollstuhlfahrer zu gewährleisten. Denn mit der HBO-Neufassung (§ 54 Abs. 1 Satz 2 HBO) ist neben der Barrierefreiheit auf die zusätzliche Anforderung der Zugänglichkeit mit dem Rollstuhl (§ 43 Abs. 2 Satz 2 HBO alte Fassung) verzichtet worden. Es ist sachgerecht, die Stellplatzreduzierung für Altenwohnungen auf 0,2 Stellplätze je Wohnung von dieser erhöhten Anforderung abhängig zu machen.

14. Zu Anlage 1, Ziffer 4.2

Die Formulierung in dem Entwurf – Anlage 1, Richtwert 4.2 – dient der Klarstellung und entspricht insoweit dem Wortlaut des Entwurfs der Fahrradabstellplatzverordnung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie u.a. Die Erhöhung des Richtwerts auf einen Stellplatz je 10 Sitzplätze berücksichtigt die Erfahrungen der Verwaltungspraxis. Danach wurden insoweit in der Regel keine wohnortnahen, fußläufigen Bauvorhaben geplant, sondern nur solche, deren Gemeindemitglieder aus einem größeren Umkreis und daher häufig mit dem Pkw anreisen.

15. Zu Anlage 2

Die Änderungen dienen der sprachlichen Klarstellung und besseren Nachvollziehbarkeit des erweiterten Ausnahmebereichs.

C. II. Anpassungen der Bauaufsichtsgebührensatzung

Es handelt sich ausschließlich um redaktionelle Anpassung in Folge geänderter Gesetzesgrundlagen.

Zu den Änderungsvorschlägen im Einzelnen

1. **Zu der Präambel**

Die Worte „durch Artikel 26 des Gesetzes vom 21.03.2005 (GVBl. I S. 229)“ werden ersetzt durch die Worte „zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.06.2018 (GVBl. S. 330)“.

2. **Zu § 1 Abs. 1**

Hinter dem Klammerzusatz „(GVBl. I S. 484)“ wird eingefügt: „, zuletzt geändert durch Verordnung vom 10.09.2018 (GVBl. S. 604),“.

3. **Zu § 2 Gebührennummer 611**

Die Zahl „57“ wird durch die Zahl „65“, die Zahl „55“ durch die Zahl „63“, die Zahl „56“ durch die Zahl „64“ und die Zahl „54“ durch die Zahl „62“ ersetzt.

4. **Zu § 2 Gebührennummer 612**

Die Zahl „58“ wird durch die Zahl „66“ und die Zahl „54“ durch die Zahl „62“ ersetzt.

5. **Zu § 2 Gebührennummer 613**

Die Zahl „58“ wird durch die Zahl „66“ ersetzt.

6. **Zu § 2 Gebührennummern 64 – 6411 ff.**

Die Zahlen „64 – 6411“ werden durch die Zahlen „6411 – 6412“, die Zahlen „642 – 6421“ durch die Zahlen „6416 – 64162“, die Zahl „643“ durch die Zahl „6413“ und die Zahl „644“ durch die Zahl „6414“ ersetzt.

7. **Zu § 2 Gebührennummer 642 – 6421**

Hinter den Worten „beträgt die Mindestgebühr jeweils 50 Euro und bei der Position“ werden die Zahlen „642 – 6421“ durch die Zahlen „6416 – 64161“ ersetzt.

D. Alternativen

I. Stellplatzsatzung

Ohne die vorgeschlagenen Anpassungen würde die Stellplatzsatzung in unveränderter Form weiter bestehen. Hinsichtlich der neuen Regelung, notwendige Stellplätze durch Abstellplätze für Fahrräder zu ersetzen, bestünde die Möglichkeit, diese Kompensation durch Satzungsrecht gänzlich auszuschließen oder die Ersatz- und Anrechnungsfaktoren zu modifizieren (§ 52 Abs. 4 Satz 3 HBO). Ohne satzungsmäßige Veränderung wird, wie vorgeschlagen, die HBO-Regelung ab 06.06.2019 unmittelbar geltendes Recht.

II. Bauaufsichtsgebührensatzung

Alternativen entfallen

E. Konsolidierungsofferte

Entfällt

F. Kosten

Entfällt

G. Auswirkungen auf Dritte

I. Stellplatzsatzung

Zukünftige Antragsteller*innen können von der größeren Auswahl rechtlich zulässiger Handlungsoptionen profitieren und die Bauwünsche besser an individuellen Vorstellungen von ihrem Wohnumfeld ausrichten. Die tendenziell mögliche Förderung des Fahrradverkehrs dient als Grundlage, um Verbesserung der Luftqualität und die Reduzierung störender Lärmbeeinträchtigungen in die Wege zu leiten.

II. Bauaufsichtsgebührensatzung

Entfällt

Rüsselsheim am Main, den 07.05.2019

Udo Bausch
Oberbürgermeister