



# GEMEINDE NEUFAHRN

BEI FREISING

## Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: Bau/062/2022

Sachgebiet Bauamt	Sachbearbeiter Schöfer, Michael	Datum: 02.05.2022
----------------------	------------------------------------	----------------------

Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Status
Ausschuss für Bau, Umwelt und Mobilität	16.05.2022		öffentlich

### ***Vorberatung zur Neufassung der Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellsatzung***

#### **Sachverhalt:**

Mit Datum vom 29.10.2018 hat die Gemeinde Neufahrn die Satzung über die Herstellung und Ablösung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder erneut erlassen. Ziel der damaligen Neuformulierung war im Wesentlichen die Integration der nebeneinander bestehenden Satzungen für die Herstellung von Kfz-Stellplätzen und Fahrrad-Abstellplätzen in eine umfassende Satzung. In einer nachfolgenden Stufe sollten sich bereits abzeichnende Anforderungen an eine Stellplatzsatzung im Zeichen der sich verändernden gesellschaftlichen Anforderungen an eine zeitgemäße Mobilität, die neben Kfz und Fahrrad weiteren Elementen einer multimodalen Mobilität Rechnung trägt, eingearbeitet werden. Im Zuge der rasanten Entwicklung der Nachfrage nach Wohnraum in Neufahrn und der damit einhergehenden zunehmenden Verdichtung der Bebauung sollten für alternative Mobilitätsformen Möglichkeiten eröffnet werden, ansonsten erforderliche Stellplätze zu ersetzen. Des Weiteren wurden Probleme der Anwendung der bisherigen Stellplatzsatzung bei Vorhaben im zentralen Ortsbereich erkannt, wonach die bereits bestehende Bebauung der Grundstücke in der Regel die Schaffung zusätzlicher Stellplätze, die nach der Stellplatzsatzung für Nutzungsänderungen erforderlich sind, unmöglich macht, und damit eine auch aus Sicht der Gemeinde gewollte Entwicklung der Ortsmitte zu einem attraktiven zentralen Versorgungsbereich erschwert wird.

#### **Rechtliche Grundlage für den Erlass der Stellplatz- und Abstellplatzsatzung**

In Art. 47 Absätze 1-3 der Bayerischen Bauordnung wird die Pflicht der Bauherren zur Schaffung ausreichender Stellplätze für den zu erwartenden Ziel- und Quellverkehr festgelegt:

#### **Art. 47 Stellplätze, Verordnungsermächtigung**

(1) <sup>1</sup>Werden Anlagen errichtet, bei denen ein Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter

Beschaffenheit herzustellen. <sup>2</sup>Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen sind Stellplätze in solcher Zahl und Größe herzustellen, dass die Stellplätze die durch die Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge aufnehmen können. <sup>3</sup>Das gilt nicht, wenn sonst die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum auch unter Berücksichtigung der Möglichkeit einer Ablösung nach Abs. 3 Nr. 3 erheblich erschwert oder verhindert würde.

(2) <sup>1</sup>Die Zahl der notwendigen Stellplätze nach Abs. 1 Satz 1 legt das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr durch Rechtsverordnung fest. <sup>2</sup>Wird die Zahl der notwendigen Stellplätze durch eine örtliche Bauvorschrift oder eine städtebauliche Satzung festgelegt, ist diese Zahl maßgeblich.

(3) Die Stellplatzpflicht kann erfüllt werden durch

1.

Herstellung der notwendigen Stellplätze auf dem Baugrundstück,

2.

Herstellung der notwendigen Stellplätze auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks, wenn dessen Benutzung für diesen Zweck gegenüber dem Rechtsträger der Bauaufsichtsbehörde rechtlich gesichert ist, oder

3.

Übernahme der Kosten für die Herstellung der notwendigen Stellplätze durch den Bauherrn gegenüber der Gemeinde (Ablösungsvertrag).

In Absatz 2 wird darauf verwiesen, dass die Zahl der notwendigen Stellplätze in der Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (GaStellV) geregelt wird. Um jedoch eine Anpassung an besondere örtliche Gegebenheiten zu ermöglichen werden die Gemeinden ermächtigt, hierzu auch eigene örtliche Bauvorschriften gemäß Art. 81 BayBO zu erlassen. Hierzu lautet der Art. 81 Absatz 1 wie folgt:

### **Art. 81 Örtliche Bauvorschriften**

(1) Die Gemeinden können durch Satzung im eigenen Wirkungskreis örtliche Bauvorschriften erlassen

1.

über besondere Anforderungen an die äußere Gestaltung von baulichen Anlagen zur Erhaltung und Gestaltung des Ortsbildes, insbesondere zur Begrünung von Gebäuden,

2.

über das Verbot der Errichtung von Werbeanlagen aus ortsgestalterischen Gründen,

3.

über die Lage, Größe, Beschaffenheit, Ausstattung und Unterhaltung von Spielplätzen, die Art der Erfüllung sowie über die Ablöse der Pflicht (Art. 7 Abs. 3),

4.

über Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge und der Abstellplätze für Fahrräder, einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen, des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlagen, der Berücksichtigung örtlicher Verkehrsinfrastruktur sowie die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösungsbeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann,

5.

über die Gestaltung der Plätze für bewegliche Abfallbehälter, die Gestaltung und Bepflanzung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke sowie über die Notwendigkeit, Art, Gestaltung und Höhe von Einfriedungen; dabei kann bestimmt werden, dass Vorgärten nicht als Arbeitsflächen oder Lagerflächen benutzt werden dürfen,

6.

über von Art. 6 abweichende Maße der Abstandsflächentiefe,

a)

eine Erhöhung auf bis zu 1,0 H, mindestens 3 m, insbesondere, wenn dies die Erhaltung des Ortsbildes im Gemeindegebiet oder in Teilen des Gemeindegebiets bezweckt oder der Verbesserung oder Erhaltung der Wohnqualität dient,

b)  
eine Verkürzung auf bis zu 0,4 H, mindestens 3 m, in Gemeinden mit mehr als 250.000 Einwohnern, wenn eine ausreichende Belichtung und Belüftung sowie der Brandschutz gewährleistet sind,

7.  
in Gebieten, in denen es für das Straßen- und Ortsbild oder für den Lärmschutz oder die Luftreinhaltung bedeutsam oder erforderlich ist, darüber, dass auf den nicht überbaubaren Flächen der bebauten Grundstücke Bäume nicht beseitigt oder beschädigt werden dürfen, und dass die Flächen nicht unterbaut werden dürfen.

Hier ist Nr. 4 vorrangig einschlägig, begrenzt jedoch auch die Regelungsmöglichkeiten der Gemeinde zunächst auf die bauordnungsrechtliche Anforderungen Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze und Abstellplätze sowie die Ausstattung mit Elektroladestationen. Während Zahl und Größe der Stell- und Abstellplätze eindeutige Begriffe sind, ist unter Beschaffenheit zu verstehen, welche Anforderungen an die physisch herzustellende Fläche gerichtet sind. Im Gegensatz zur Ermächtigung nach Nr. 3 des Artikels 81, ist eindeutig von dieser Ermächtigung nicht umfasst, Anforderungen an die Lage der Stellplatzfläche auf dem Grundstück und an die Umgrenzung der Fläche zu bestimmen. Hilfsweise kann noch die Nr. 5 herangezogen werden, soweit es um Gestaltung und Bepflanzung von unbebauten Grundstücksflächen bebauter Grundstücke im Zusammenhang mit der Anordnung der Stellplatzflächen auf dem Grundstück geht. Für weitergehende Festlegungen insbesondere zur dezidierten Anordnung und Eingrünung der Stellplätze und Abstellplätze müsste auf das Instrumentarium des Bebauungsplans (§9 (1) BauGB) zurückgegriffen werden.

Als weitere mögliche Satzungsinhalte wird eröffnet, spezielle Regelungen für die Änderung und Nutzungsänderung von baulichen Anlagen, für die Berücksichtigung der vorhandenen Angebote des öffentlichen Nahverkehrs und Carsharing-Angebote sowie zur Ausgestaltung der Ablösemöglichkeiten für Stellplätze und Abstellplätze zu treffen.

## **Neue Themen der Stellplatz- und Abstellplatzsatzung der Gemeinde Neufahrn**

1.

In der Ortsmitte Neufahrns wird in Anlage 2 eine Zone festgelegt, die bei Nutzungsänderungen von gewerblichen Nutzungen oder der Änderung der Nutzung von Wohnen in Gewerbe die Kfz-Stellplatzanforderung auf die Hälfte reduziert. Damit soll erreicht werden, dass die Ansiedlung oder Erweiterung von Versorgungs- und Dienstleistungsbetrieben innerhalb dieser Zone erleichtert wird, um die Attraktivität der Ortsmitte als zentraler Versorgungsbereich zu stärken. Gleichzeitig soll die Ortsmitte von vermeidbaren Belastungen des motorisierten Individualverkehrs entlastet werden, weshalb sich die Reduzierungsmöglichkeit ausschließlich auf die Pkw-Stellplätze bezieht. Gleichzeitig legt die neue Satzung mehr Gewicht auf die Erfüllung der Bedürfnisse des nichtmotorisierten Verkehrs, wodurch eine Steigerung der Attraktivität dieser Verkehrsmittel angestrebt wird. Damit soll die Erreichung der Ziele des im Juli 2019 verabschiedeten Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) unterstützt werden. Möglich ist die Umsteuerung der Wahl des Verkehrsmittels auch aufgrund der guten Erreichbarkeit der Ortsmitte durch Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sowie aufgrund der guten Erreichbarkeit auf kurzem Weg zu Fuß und per Fahrrad, wodurch die Nutzung eines eigenen Pkw's für die Erledigung von Besorgungen in der Ortsmitte nicht zwingend erforderlich ist. Unterstützt wird dies auch durch die Ziele des im November 2021 verabschiedeten Radverkehrskonzepts für die Gemeinde Neufahrn.

2.

Im Rahmen des Wohnungsbaus soll Bauherren die Möglichkeit eröffnet werden, einen Teil der erforderlichen Stellplätze durch ein qualifiziertes Mobilitätskonzept abzulösen, jedoch nur soweit, dass mindestens noch 1 Stellplatz pro Wohneinheit tatsächlich vorhanden ist. Grundlage ist eine Ablösevereinbarung mit der Gemeinde. Anstelle der reinen Zahlung des in der

Satzung festgelegten Ablösebetrags pro Stellplatz kann sich der Bauherr über die Schaffung und Vorhaltung eines vertraglich gesicherten Mobilitätsangebots von der Herstellungspflicht befreien. Die Zahlung der Ablösesumme wird vorläufig ausgesetzt, und mit Erreichen des in der Stellplatzsatzung festgelegten Ablösebetrags durch die über die Zeit aufsummierten Kosten des Mobilitätsangebots gilt dann die Stellplatzpflicht als erfüllt. Als Anreiz gegenüber der reinen Ablösezahlung wird eine Reduzierung des Ablösebetrags um 25 Prozent vorgesehen. Damit soll dem Aspekt des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden Rechnung getragen werden und alternative Formen der Mobilität gefördert werden. Da bei einem qualifizierten Mobilitätskonzept Mobilitätsangebote entstehen, die die klassische Pkw-bezogene Mobilität ersetzen, ist dieser besonderen Form der Ablösevereinbarung seitens der Gemeinde gegenüber der „normalen“ Ablösevereinbarung mit Zahlung eines Ablösebetrags der Vorzug zu geben. Die genaue Handhabung dieser Ablösevereinbarung wird in einem gesonderten Leitfaden in Anlage 3 der Satzung dargestellt.

3.

Des Weiteren soll bei dieser Gelegenheit die Höhe der Stellplatzschlüssel anhand von verfügbaren statistischen Zahlen überprüft werden und gegebenenfalls angepasst werden sowie die Satzung insgesamt gestrafft werden.

### **Überprüfung der geforderten Zahl der Stellplätze bei Wohnbauvorhaben**

Statistische Zahlen zum Pkw-Bestand und seiner Verteilung auf die Haushaltsgrößen bzw. Größen der Wohneinheiten liegen nicht vor. Für eine Abschätzung zur Überprüfung der in der Stellplatzsatzung geforderten Stellplatzschlüssel muss daher auf die vom Planungsverband für den Landkreis veröffentlichten Zahlen zurückgegriffen werden.

Laut Landkreisdaten des Regionalen Planungsverbands betrug der Kfz-Bestand pro 1.000 Einwohner im Landkreis Freising:

2018:	586
2019:	595
2020:	605

Zum Vergleich: der Kfz-Bestand betrug 2020 in der Planungsregion 14 nur 593 Fahrzeuge, dagegen in Bayern 616 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner. Dies bestätigt die allgemeine Annahme, dass die Menschen im ländlichen Bereich stärker auf das Kfz angewiesen sind als in urbanen Regionen.

Bayernweit sind nach Darstellung des Statistischen Landesamts ca. 16 % der Bevölkerung unter 18 Jahre alt. Damit entfallen im Jahr 2020 ca. auf 840 Erwachsene 616 Kfz. Im Landkreis Freising beträgt gemäß Daten des Regionalen Planungsverbands der Anteil der unter 18-jährigen rund 18 % womit durchschnittlich 605 Kfz auf 820 Einwohner entfallen bzw. knapp 0,75 Pkw auf jeden Erwachsenen.

Die Belegungsdichte (Personen/Wohneinheit) in Neufahrn betrug 2020 gemäß Daten des Regionalen Planungsverbands im Durchschnitt 2,25 Personen je Wohneinheit, die verfügbare Wohnfläche 42,0 Quadratmeter.

Damit erscheint für Wohnbauvorhaben folgender Stellplatzschlüssel angemessen:

Für alle Formen des Einfamilienhauses werden zwei Stellplätze gefordert, da hier in der Regel größere Personenzahlen pro Haushalt und höhere Haushaltseinkommen angenommen werden können.

Einliegerwohnungen in Einfamilienhäusern machen das Gebäude zu einem Mehrfamilienhaus. Damit entsteht Stellplatzbedarf abhängig von ihrer Wohnfläche wie ansonsten bei Geschosswohnungen auch.

Bei Geschosswohnungen bzw. Gebäuden mit mehr als 1 Wohneinheit wird nach Wohnungsgröße ein unterschiedlicher Stellplatzschlüssel angewendet:

- bis 50 Quadratmeter Wohnfläche kann man von einem Haushalt mit einer erwachsenen Person ausgehen. Dementsprechend ist 1 Stellplatz nachzuweisen.
- Bei mehr als 50 Quadratmetern Wohnfläche kann in der Regel von einem Haushalt mit zwei erwachsenen Personen ausgegangen werden. Entsprechend der oben dargestellten Abschätzung sind hier 1,5 Stellplätze nachzuweisen.
- Bei mehr als 120 Quadratmetern Wohnfläche erhöht sich die Zahl der notwendigen Stellplätze auf 2 entsprechend einem Einfamilienhaus.

Somit wird die bisherige Höhe der Stellplatzforderung von generell 2 Stellplätzen je Wohneinheit wieder reduziert. Damit wird auch erreicht, dass die Kostenbelastung der Wohnraumschaffung von unnötigen Kosten aus Grundstücksfläche und/oder umbautem Raum befreit wird und die im Wesentlichen durch die Größe der Abstandfläche definierte Grundstückgröße der Wohnbauvorhaben zugunsten zusätzlicher begrünter Flächen vor unnötiger Versiegelung bewahrt wird.

### **Erläuterung der Satzungsinhalte im Einzelnen**

§ 1 (1) bis (4) legt den Geltungsbereich fest und definiert die wesentlichen Rechtsbegriffe, um Klarheit in der Anwendung der Satzung zu schaffen. Aus Gründen der Rechtslogik wurde dies nun auf den Bereich Fahrräder erweitert. Differenziert wurde die Einordnung von Carports abhängig von Gründen der Verkehrssicherheit (Einblick in den öffentlichen Verkehrsraum) entweder als offener Stellplatz oder als Garage.

§ 2 (1) beinhaltet die Erweiterung der Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen gemäß Art. 47 BayBO auf die Pflicht zur Herstellung von Abstellplätzen. Dies kann aus der Ermächtigung in Art. 81 BayBO abgeleitet werden und dient der Klarstellung. Auf die Wiedergabe des Wortlauts von Art. 47 BayBO wurde verzichtet.

§ 2 (2) verweist auf die Bayerische Stellplatz- und Garagenverordnung, die heranzuziehen ist, sofern die beantragte bauliche Nutzung nicht in Anlage 1 der gemeindlichen Stellplatz- und Abstellplatzsatzung enthalten ist.

§ 2 (3) führt eine eindeutige, auf das Ziel bezogene, Regelung ein, welche Anforderungen zu erfüllen sind, um den reduzierten Stellplatzschlüssel für die Schaffung von kostengünstigem Wohnraum in Anspruch nehmen zu können. Damit werden auch Vorhaben, die unabhängig von einer staatlichen Förderung kostengünstigen Wohnraum schaffen wollen, umfasst.

§ 2 (4) eröffnet die Möglichkeit, für Nutzungsänderungen und bauliche Änderungen in der Ortsmitte Erleichterungen beim Führen des Stellplatznachweises in Anspruch zu nehmen. Beispielsweise Gastronomiebetriebe tun sich schwer, in einer Bestandimmobilie in der Ortsmitte die erforderlichen Stellplätze nachzuweisen, da die vorherige Nutzung der Flächen in der Regel einen geringeren Stellplatzschlüssel erfüllte und zusätzliche Stellplätze auf dem Grundstück nicht mehr unterzubringen sind. Um eine Verlagerung solcher Angebote, die zu einer Belebung und Funktionssteigerung der Ortsmitte beitragen würden, in die Peripherie zu vermeiden ist eine derartige Regelung für gewerbliche Nutzungen notwendig. Die damit einhergehende Verknappung des Stellplatzangebots kann durch die Verlagerung von Teilen des Verkehrsaufkommens auf den ÖPNV und auf nichtmotorisierte Formen der Mobilität aufgrund der guten Erreichbarkeit der Ortsmitte auf kurzem Wege kompensiert werden.

§ 3 umfasst die allgemeinen Bestimmungen zum Nachweis der Stellplätze und Abstellplätze. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurden sie von den Regelungen zur Zahl der Stellplätze und Abstellplätze gesondert unter einem eigenen Paragraphen zusammengefasst. Auf wörtliche Wiedergaben der Inhalte des Art. 47 BayBO wurde erneut verzichtet, um die Satzung zu straffen. Ebenso wurde konsequent die Begrifflichkeit der Stellplätze und Abstellplätze verwendet.

§ 3 (1) stellt klar, dass nicht nur Stellplätze und Garagen gemäß Bayerischer Bauordnung, sondern auch Abstellplätze nicht zweckentfremdet genutzt werden dürfen.

§ 3 (2) stellt sicher, dass die bereitgestellten Flächen ungehindert jeweils für sich bestimmungsgemäß genutzt werden können.

§ 3 (3) eröffnet eine Möglichkeit, flächensparend sowohl die geforderte Zahl der Stellplätze als auch der Abstellplätze auf ein und derselben Fläche nachzuweisen. Dem liegt die Überlegung zugrunde, dass bei bestimmten Nutzungen das ausgelöste Verkehrsaufkommen überwiegend Zielverkehr ist. Wetterbedingt kommen die Besucher entweder mit dem Kfz oder mit dem Fahrrad. Insofern für beide Mobilitätsvarianten jeweils eine eigene Fläche vorzuhalten bedeutet einen Flächenverbrauch, der vermieden werden soll.

§ 3 (4) stellt die Mehrfachnutzungsmöglichkeit von Stellplätzen unter den Vorbehalt der rechtssicheren Umsetzung. Es ist also vom Antragsteller darzulegen, wie er vertraglich oder in sonstig geeigneter Weise eine zeitliche Überschneidung der für den Mehrfachnachweis der Stellplätze vorgesehenen Nutzungen sicherstellen wird.

§ 3 (5) präzisiert Art. 47 (1) BayBO und stellt klar, dass das durch ein Bauvorhaben ausgelöste Verkehrsaufkommen aller Fahrzeugarten zu berücksichtigen ist. Im Übrigen fordert Anlage 1 der Stellplatzsatzung für bestimmte Nutzungen bereits entsprechende Flächenachweise.

§ 3 (6) betont den Vorrang des Stellplatznachweises direkt am Ort der Verkehrserzeugung.

§ 3 (7) stellt klar, dass neben den Stellplätzen auch die Abstellplätze mit Nutzungsaufnahme baulich hergestellt sein müssen.

§ 3 (8) Aus Gründen der Angemessenheit und damit der Rechtssicherheit ist eine Öffnungsklausel erforderlich, die ein Reagieren auf ein erwartbares, deutlich abweichendes ausgelöstes Verkehrsaufkommen möglich macht.

§ 4 (1) fordert eine Anordnung von Garagen, Carports und Stellplätzen möglichst dicht an der öffentlichen Erschließungsfläche. Damit soll der nicht unerhebliche Flächenverbrauch der Zufahrten möglichst reduziert werden und zum Schutz der Grünanteile der Baugrundstücke die Belastungen aus dem Verkehrsaufkommen möglichst auf der Erschließungsseite der baulichen Anlagen zusammengefasst werden.

§ 4 (2) legt abweichend von § 4 (1) der Bayerischen Stellplatz- und Garagenverordnung die Breite der Stellplätze jeweils 10 Zentimeter breiter fest. Damit wird der Tendenz der Modellpolitik der Automobilindustrie zu immer breiteren Fahrzeugen Rechnung getragen.

§ 4 (3) definiert die Stellplatzmaße für Standard-Lkw und zweiachsige Reisebusse entsprechend der zulässigen Längen nach der Straßenverkehrsordnung. Sollten abweichende Fahrzeugtypen wie z. B. Sattelschlepper oder dreiachsige Reisebusse zu erwarten sein sind die Abmessungen im Einzelfall jeweils geeignet festzulegen.

§ 4 (4) fordert einen möglichst sickerfähigen Belag für nicht überdachte Stellplätze, um den Grad der Versiegelung auf den Baugrundstücken so gering wie möglich zu halten.

§ 4 (5) stellt sicher, dass das Niederschlagswasser von Stellplätze und ihren Zufahrten auf dem Grundstück beseitigt wird und die Sicherheit der öffentlichen Verkehrsflächen somit nicht beeinträchtigt wird.

§ 4 (6) legt die für Garagen erforderlichen Vorplätze fest. Dabei wird nach der Zugänglichkeit unterschieden, da das Öffnen von Toren zum einen das Verlassen des Kfz erfordert, welches in der Zwischenzeit nicht auf der öffentlichen Verkehrsfläche stehen soll, und andererseits diese Praxis oft vom Nutzer als umständlich empfunden wird, und er deshalb geneigt ist, das Fahrzeug nicht in der Garage einzuparken, wenn er es in einem absehbaren Zeitraum wieder benötigt. Insofern wird hierfür ein Stauraum von 5 Metern vorgeschrieben. Im Falle der Nutzung von funkgesteuerten Automatiktoren oder offenen Garagen ohne Tor kann der Vorplatz auf 3 Meter verkürzt werden, da hier nur die Aspekte der Verkehrssicherheit in Form der Übersicht beim in der Regel rückwärts Einfahren in den öffentlichen Verkehrsraum.

§ 4 (7) legt die erforderliche Gliederung und damit verbundene Grünausstattung der oberirdisch angeordneten Stellplätze fest. Durch eine Gliederung mit Laubbäumen werden die Stellplätze beschattet und durch die vorgegebene Grünfläche ihre Versiegelung ausgeglichen.

§ 4 (8) stellt die Anforderungen an die gemäß Anlage 1 geforderten Besucherstellplätze klar. Um oberirdisch auf dem Baugrundstück mehr Grünfläche zu ermöglichen wird nun auch zugelassen, dass sie regulär in einer Tiefgarage nachgewiesen werden können, sofern eine einfache Auffindbarkeit und Zugänglichkeit für Besucher gewährleistet ist.

§ 4 (9) sichert die Entstehung von einem behindertengerechten Stellplatz bei baulichen Nutzungen mit mehr als 25 notwendigen Stellplätzen. DIN 18040-2 fordert die Herstellung von 1 % der Stellplätze als Behindertenstellplätze, jedoch mindestens 2. Dies erscheint jedoch angesichts der Größe der in der Gemeinde Neufahrn üblichen Bauvorhaben nicht praxisgerecht.

§ 4 (10) trägt dem aktuellen Trend zur E-Mobilität Rechnung. Anderweitige rechtlich verbindliche Vorgaben zur Anzahl von E-Lademöglichkeiten auf Privatgrundstücken existieren bislang nicht. Für Einfamilienhausbauvorhaben führt die in der Satzung getroffene Regelung zur Verpflichtung, eine Lademöglichkeit zu schaffen. Für Wohnungsbauvorhaben mit mehreren Wohneinheiten und alle übrigen baulichen Nutzungen entsteht somit ebenfalls mindestens eine reale Lademöglichkeit. Dies erscheint für den künftig zu erwartenden Bedarf ausreichend.

§ 5 (1) regelt die Größe der Abstellplätze abhängig von ihrer Bauart. Erfahrungen zeigen, dass aufgrund zu geringer Breite nicht handhabungsgerechte Abstellplätze nicht angenommen werden und damit dem wilden Abstellen der Fahrräder im öffentlichen Raum Vorschub leisten.

§ 5 (2) legt die Tiefe der Bewegungsfläche für Abstellplätze analog der Bestimmung zur Breite der Fahrgasse für Senkrechtstellplätze in der Bayerischen Stellplatz- und Garagenverordnung für Pkw's fest.

§ 5 (3) fasst die Anforderung an Fahrradabstellplätze in Mehrfamiliengebäuden zusammen. Hier ist gleichermaßen die einfache tagtägliche Nutzungsmöglichkeit der Fahrräder wie auch die sichere Verwahrung über Nacht zu gewährleisten.

§ 5 (4) gibt eine Quote von mindestens 50 % für den Anteil von überdachten Abstellplätzen für alle Nichtwohnnutzungen vor. Da es sich dabei um Zielverkehrsaufkommen handelt ist davon auszugehen, dass bei unsicheren Wetterverhältnissen ein geringerer Teil der Besucher das Fahrrad nutzt und dementsprechend nicht alle vorgehaltenen Abstellplätze

überdacht sein müssen.

§ 5 (5) definiert die einzuhaltenden Qualitätsmerkmale für frei zugängliche Abstellplätze, um einer Gefahr einer Beschädigung der Fahrräder durch ihre Benutzung vorzubeugen.

§ 5 (6) stellt die Anforderungen an die Erreichbarkeit von Abstellplätzen sicher.

§ 5 (7) legt fest, bei welchen Nutzungsarten welcher Anteil der Abstellplätze zum Abstellen von Lastenfahrrädern und Fahrrädern mit Anhänger geeignet sein muss. Sowohl bei Besorgungen des täglichen Bedarfs als auch beim Transport von kleinen Kindern ist eine zunehmende Nutzung entsprechender Fahrzeuge zu beobachten. Häufig ist aber das Abstellen am Zielort problematisch, da keine geeigneten Flächen für derartige Fahrzeuge vorhanden sind, weshalb eine diesbezügliche Vorgabe erforderlich ist.

§ 5 (8) regelt den Anteil der verpflichtend herzustellen Lademöglichkeiten für E-Fahrräder analog zu den Lademöglichkeiten für Pkw's. E-Fahrräder werden in der Regel zuhause über nacht geladen. Da Akku's aktuell eine Reichweite von ca. 100 km ermöglichen sollte Arbeitnehmern die Möglichkeit geboten werden, auch mittlere Distanzen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz umweltfreundlich zurückzulegen und am Arbeitsort ihr Fahrrad wieder aufladen zu können.

§ 6 (1) verdeutlicht, dass die Gemeinde über den Abschluss einer Ablösevereinbarung nach eigenem Ermessen entscheidet.

§ 6 (2) definiert den zu zahlenden Ablösebetrag für Stellplätze und Abstellplätze. Die Höhe des Ablösebetrags für Stellplätze orientiert sich an den Herstellungskosten für einen Stellplatz in einer Tiefgarage.

§ 6 (3) macht deutlich, dass der Ablösevertrag Voraussetzung für die Erteilung der Baugenehmigung ist.

§ 6 (4) legt den Zeitpunkt der Fälligkeit fest und dient der Klarheit der Zahlungsbedingung für den Antragsteller.

§ 6 (5) ist aus Gründen der Angemessenheit und damit der Rechtssicherheit notwendig. Sie ermöglicht dem Antragsteller bei Wegfall des Erfordernisses zur Ablöse von Stellplätzen die gezahlte Ablösesumme, abhängig vom verstrichenen Zeitraum seit Eintritt der Ablöseverpflichtung, anteilig zurückerstattet zu bekommen.

§ 6 (6) formuliert eine Variante der Ablösevereinbarung, die für Wohnungsbauvorhaben mit mehr als 3 Wohneinheiten genutzt werden kann. Hierbei wird der Ablösebetrag nicht von der Gemeinde vereinnahmt, sondern die Zahlungsverpflichtung ausgesetzt und die hierfür vorgesehenen Mittel für die Finanzierung von zur Pkw-Nutzung alternativen Mobilitätsformen verwendet. Die Einzelheiten hierzu sind in einem Leitfaden zum qualifizierten Mobilitätskonzept dargestellt. Das Erlöschen der Ablöseverpflichtung bei Erreichen eines über die Zeit gerechneten Aufwands für das Mobilitätskonzept von 75 % der Ablösesumme stellt einen Anreiz für den Bauherrn dar, diese Form von Mobilitätsangeboten vorzusehen. Für die Gemeinde bedeutet die eine Entlastung von Kfz-Verkehr und damit einen Gewinn an Lebensqualität im Ort Neufahrn.

§ 7 weist darauf hin, dass die Bauaufsichtsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen Abweichungen von dieser Vorschrift genehmigen kann.

§ 8 bewehrt die Satzung und ermöglicht der Bauaufsichtsbehörde bei Verstoß gegen diese Satzung Geldbußen bis zu 500.000 Euro Höhe zu verhängen.

§ 9 (1) gibt die Frist des Inkrafttretens der Satzung nach ihrer Bekanntmachung wieder.

§ 9 (2) und (3) beinhalten die Übergangsregelung für baugenehmigungspflichtige und baugenehmigungsfreie Vorhaben und ermöglicht dem Bauherrn die Wahl, ob er nach der bisherigen oder der neuen Satzung seiner Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen und Abstellplätzen nachkommt.

**Diskussionsverlauf:**

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Bau, Umwelt und Mobilität empfiehlt dem Gemeinderat die vorgelegte Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellsatzung mit Entwurfsdatum 05.05.2022 zu beschließen.

**Beratungsergebnis:**

<b>Abstimmungs- Ergebnis</b>	<b>:</b>	<b>zugestimmt</b>	<b>abgelehnt</b>	<b>lt. Beschlussvor- schlag</b>	<b>Abweich. Beschluss (Rücks.)</b>

- Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellsatzung vom 28.10.2018 mit Übersicht der Änderungen
- Stellplatz-, Garagen- und Fahrradabstellsatzung mit Entwurfsdatum 05.05.2022 mit Anlagen