

Stellplatzsatzung der Gemeinde Rellingen – Begründung

Rahmenbedingungen und Ausgangssituation der Rellinger Stellplatzsatzung

Stetig steigende Grundstückspreise intensivieren das Bedürfnis, so viel Grundstücksfläche wie möglich in vermarktungsfähige Nutzfläche umzusetzen. Dieser Trend ist seit einigen Jahren vor allem dort zu beobachten, wo die Bodenrichtwerte besonders stark ansteigen: in den Metropolregionen. Erschlossen durch vier Autobahnanschlussstellen ist die Gemeinde Rellingen verkehrlich eng mit der Metropolregion Hamburg verflochten. Sowohl die kurzen Wege nach Hamburg und Pinneberg als auch eine Vielzahl gut erreichbarer Arbeitsplätze in der Gemeinde selbst, machen Rellingen zu einem begehrten Wohn- und Arbeitsort. Dies spiegelt sich insbesondere in der beständig hohen und weiter zunehmenden Nachfrage nach Baugrundstücken sowie den folglich steigenden Grundstückspreisen wider. Somit sind auch in Rellingen Bauvorhaben in der Regel von dem Bedürfnis nach einer maximalen Grundstücksausnutzung geprägt. Vor diesem Hintergrund ist das öffentliche Baurecht Ventil und Schranke zugleich. Während das Instrument der Bauleitplanung den Gemeinden durch das Aufstellen von Bebauungsplänen Möglichkeiten bietet, dem Nachfragedruck nach Baugrundstücken in städtebaulich geordnetem Maße nachzugeben, halten die Vorschriften zur baulichen Nutzung in Baugesetzbuch (BauGB) und Landesbauordnung (LBO) die Überbaubarkeit von Grundstücken in einem städtebaulich und bauordnungsrechtlich vertretbaren Rahmen.

Bebauungsplanfestsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung einerseits und das Erfordernis des Einfügens in die Eigenart der näheren Umgebung im unbeplanten Innenbereich andererseits liefern die Regeln, an denen sich die Bebaubarkeit eines Grundstückes orientiert. Aus der Landesbauordnung ergeben sich ergänzende Vorschriften, die bei jedem Bauvorhaben zu beachten sind. So dürfen nach § 50 LBO bauliche Anlagen sowie andere Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, nur errichtet werden, wenn die notwendigen Stellplätze und Garagen hergestellt werden. Die Anzahl der herzustellenden notwendigen Stellplätze richtet sich dabei nach der Anzahl der tatsächlich vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und Besucher der Anlage. Bis zum 31.12.2013 bot der Stellplatzerlass des Landes Schleswig-Holstein den zuständigen Bauaufsichtsbehörden einen Leitfaden bei der Ermittlung der nach dieser Rechtsgrundlage einzufordernden Anzahl herzustellender Stellplätze. Allerdings definierte die Richtzahlentabelle des Stellplatzerlasses einen auf das gesamte Landesgebiet bezogenen Grundbedarf an notwendigen Stellplätzen. Sie ließ lokale Besonderheiten, die wesentlichen Einfluss auf das tatsächlich zu erwartende Verkehrsaufkommen infolge der Errichtung einer baulichen Anlage haben können, außer Acht. In Ermangelung an alternativen Orientierungswerten, die den tatsächlichen Stellplatzbedarf praxisnah abbilden, ist anzunehmen, dass die Bauaufsichtsbehörden auch nach Außerkrafttreten des Stellplatzerlasses weiterhin hilfsweise auf seine Richtzahlentabelle zurückgegriffen haben oder noch dort zurückgreifen, wo keine alternativen Richt- oder Orientierungswerte vorliegen. Erfahrungsgemäß ist in Rellingen etwa bei der Errichtung von Wohngebäuden in der Regel ein Stellplatz je Wohneinheit herzustellen. Die Gemeinden selbst haben auf die nach § 50 LBO zu fordernde Anzahl notwendiger Stellplätze im Rahmen ihrer bauaufsichtlichen Verfahrensbeteiligung nach § 36 BauGB keinen unmittelbaren Einfluss.

Seit dem 01.07.2016 bietet die geänderte Landesbauordnung den Städten und Gemeinden in Schleswig-Holstein die Gelegenheit, die Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze stadt- bzw. gemeindegebietsbezogen zu regeln. Nach § 84 Abs. 1 Nr. 8 LBO können Kommunen seither örtliche

Bauvorschriften als Festsetzungen in Bebauungspläne aufnehmen oder als eigenständige Satzungen erlassen, um dem speziellen Stellplatzbedarf auf örtlicher Ebene Rechnung zu tragen.

Ziel der Stellplatzsatzung

Mit der vorliegenden Satzung beabsichtigt die Gemeinde Rellingen die gebotene Gelegenheit zu ergreifen und die Herstellungspflicht von Stellplätzen auf kommunaler Ebene zu regeln. Die Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze nach dieser Satzung ist aus dem tatsächlichen Stellplatzbedarf abzuleiten. Der als Grundlage dieser Satzung ermittelte tatsächliche Stellplatzbedarf ist grundsätzlich gemeindegebietsbezogen und berücksichtigt die besonderen örtlichen Gegebenheiten sowie ihre demographischen, städtebaulichen und verkehrlichen Einflussfaktoren.

Das Gebiet der Gemeinde Rellingen erstreckt sich auf einer Länge von rund sieben Kilometern entlang der Bundesautobahn A23 und ist unmittelbar über insgesamt vier Anschlussstellen an das Bundesfernstraßennetz angebunden. Kein Standort innerhalb des Gemeindegebietes liegt weiter als fünf Straßenkilometer von einer der vier Autobahnauffahrten entfernt. Bei üblicher Verkehrslage außerhalb der Hauptverkehrszeiten gelangt man mit dem Auto innerhalb einer halben Stunde vom Rellinger zum Hamburger Rathaus und in weniger als zehn Minuten zum Pinneberger Rathaus. Die Gemeinde Rellingen ist also verkehrstechnisch herausragend gut erschlossen. Dies betrifft allerdings nur den Kraftfahrzeugverkehr. Zwar verlaufen im Gemeindegebiet mehrere Buslinien des Hamburger Verkehrsverbundes, die nächstgelegenen S-Bahnstationen, Thesdorf, Halstenbek und Krupunder sind vom südlichen Rand des Gemeindegebietes allerdings jeweils mindestens 15 bis 20 Gehminuten entfernt. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist es von Rellingen ausgehend nicht möglich, das Hamburger Stadtzentrum ohne Umstieg zu erreichen. Eine Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln vom Rellinger zum Hamburger Rathaus beansprucht rund eine Stunde und damit doppelt so viel Zeit wie mit dem Auto. Selbst wenn zumindest in unmittelbarer Nähe der Bushaltestellen eine befriedigende Anbindungsqualität an das Netz des öffentlichen Nahverkehrs angenommen werden kann, steht das örtliche Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in keinem Verhältnis zur herausragenden Anbindungsqualität des Kraftfahrzeugverkehrs. Zumal keine der Buslinien öfter als alle 20 Minuten verkehrt. Es ist insofern davon auszugehen, dass sowohl in der Gemeinde Rellingen wohnende, aber außerhalb arbeitende als auch nach Rellingen einpendelnde Arbeitnehmer bevorzugt das Auto nutzen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Die verkehrsartbezogene Zusammensetzung des Berufsverkehrs hat wiederum wesentlichen Einfluss auf den Motorisierungsgrad einer Gemeinde. Nimmt man den gängigen Wert von durchschnittlich zwei berufstätigen Personen je Haushalt an, lässt sich vor dem zuvor skizzierten Hintergrund ein relativ hoher Pkw-Bestand innerhalb des Gemeindegebietes vermuten. Der Vergleich mit den aktuellen Kfz-Zulassungszahlen bestätigt diese Vermutung. Nach Angaben des Fachdienstes Straßenverkehr des Kreises Pinneberg sind in der Gemeinde Rellingen derzeit 10.429 Pkw¹ zugelassen. Dem stehen gemäß den Daten des Statistikamtes Nord 6.951 Wohneinheiten² gegenüber. Aus diesem Verhältnis ergibt sich ein Bestand von rund 1,5 Pkw je Wohneinheit. Der Vergleich mit dem Bestand von 1,14 Pkw je Wohneinheit³ im Kreis Pinneberg insgesamt liefert einen Anhaltspunkt für die besondere Höhe dieses Wertes. Bezogen auf das bisher durch die Bauaufsichtsbehörde in der Praxis geforderte Verhältnis von einem Stellplatz je Wohneinheit, ergibt sich im Wohnungsbau eine Diskrepanz von 50 Prozent zwischen der Herstellungspflicht nach aktueller Anwendung des § 50 LBO und dem

¹ Anfrage beim Fachbereich Straßenverkehr vom 08.08.2018

² Stand 31.12.2017

³ 173.344 zugelassene Pkw, 152.397 Wohneinheiten nach Angaben des Statistikamtes Nord, Stand 31.12.2017

tatsächlichen Stellplatzbedarf. Auch wenn einige Bauherren bereits heute bedarfsgerecht planen und mehr als die seitens der Bauaufsichtsbehörde mindestens geforderte Anzahl an notwendigen Stellplätzen herstellen, orientiert sich die bei Bauvorhaben geplante Stellplatzanzahl aber dennoch zunehmend am geforderten Mindestmaß. Im Zusammenhang mit den aktuell hohen und weiter ansteigenden Grundstückspreisen erscheint diese Tendenz nachvollziehbar, da Stellplatzflächen oft zulasten von profitablen Wohn- und Nutzflächen hergestellt werden müssen. Um den öffentlichen Straßenraum vor den Folgen der aufgezeigten Entwicklung zu bewahren, bedarf es einer entsprechenden Regulierung, somit ist die Aufstellung einer Stellplatzsatzung erforderlich und im Grundsatz nachvollziehbar zu begründen.

Methodik zur Steuerung des ruhenden Verkehrs

Zentrales Element der vorliegenden Stellplatzsatzung ist die anliegende Richtzahltabelle. Aus dieser Tabelle ergeben sich der nach Nutzungsart gegliederte Stellplatzbedarf sowie die hieraus nach Maßgabe der ergänzenden Satzungsvorschriften abzuleitende Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze. Die Herstellungspflicht bezieht sich grundsätzlich auf eine für die jeweilige Nutzungsart geeignete und angemessen quantifizierte Einheit und wird entsprechend der im Vorhaben enthaltenen Anzahl der Einheiten aufsummiert. Das Verhältnis herzustellender Stellplätze je Einheit drückt den gemeindegebietsbezogenen Stellplatzbedarf der jeweiligen Nutzungsart aus. Insbesondere im Bereich der Wohnnutzung kommen hierbei demographische und städtebauliche Einflüsse zum Tragen. Aus diesem Grund wäre es nicht bedarfsgerecht, den eingangs ermittelten Pkw-Bestand von 1,5 je Wohneinheit ohne weitere Differenzierung als allgemein gültigen Stellplatzschlüssel in die Richtzahltabelle zu übernehmen. Vielmehr ist eine weitere Differenzierung nach Wohnungsgrößen vonnöten, da grundsätzlich anzunehmen ist, dass kleine Ein- bis Zweizimmerwohnungen ungleich weniger relevanten Zu- und Abgangsverkehr verursachen als große Wohnungen oder Einfamilienhäuser. Entscheidend ist, bis zu welcher Wohnungsgröße in der Regel noch ein Einpersonenhaushalt angenommen werden kann bzw. ab welcher Wohnfläche mindestens ein Zweipersonenhaushalt zu erwarten ist und somit von einem entsprechend größeren Pkw-Bestand ausgegangen werden kann. Aufschlussreiche Informationen diesbezüglich liefert die Zensusdatenbank, herausgegeben durch die statistischen Ämter des Bundes und der Länder⁴. Anhand der Ergebnisse des Zensus vom 9. Mai 2011 erhält man einen Überblick über die Größe der Rellinger Haushalte im Verhältnis zu den entsprechenden Wohnungsgrößen, gegliedert in 20 m²-Intervalle. Danach überwiegt bis zu einer Wohnfläche von 60 m² die Anzahl der Einpersonenhaushalte. Rund 70 Prozent dieser Wohnungen werden von nur einer Person bewohnt. Selbst wenn man dem verbleibenden Anteil der Mehrpersonenhaushalte einen Bestand von zwei Pkw je Haushalt unterstellt, ergibt sich zusammen mit dem bei Einpersonenhaushalten regelmäßig anzunehmenden Bestand von einem Pkw je Wohneinheit in der Summe ein Gesamtbestand in diesem Segment von höchstens 1,15 Pkw je Wohneinheit. In der Praxis werden aber auch die Mehrpersonenhaushalte in diesem Bereich nicht flächendeckend über zwei Pkw verfügen, sondern tendenziell wesentlich weniger. Daher wäre bis zu einer Wohnungsgröße von 60 m² ein Schlüssel von mehr als einem Stellplatz je Wohneinheit nicht zu rechtfertigen. Der Übergang von überwiegend Einpersonenhaushalten zu vorwiegend Mehrpersonenhaushalten liegt im Bereich jenseits der 60 m² Wohnfläche. Bereits im Intervall bis 80 m² Wohnfläche sind die Mehrpersonenhaushalte mit einem Anteil von 60 Prozent in der Überzahl. Unterstellt man wieder grundsätzlich zwei Pkw je Mehrpersonenhaushalt und einen Pkw je Einpersonenhaushalt, ergibt sich bereits im Intervall

⁴ Im Internet verfügbar unter <https://ergebnisse.zensus2011.de/>

zwischen 60 m² und 80 m² Wohnfläche ein Bestand von 1,6 Pkw je Wohneinheit. Ein Stellplatzschlüssel von 1,5 je Wohneinheit ab einer Wohnfläche von 60 m² erscheint vor diesem Hintergrund sowie unter Berücksichtigung des grundsätzlich sehr hohen Pkw-Bestands innerhalb der Gemeinde Rellingen angemessen. Wohneinheiten in diesem Größensegment werden insbesondere im Geschosswohnungsbau hergestellt. Da die Herstellungspflicht von notwendigen Stellplätzen anlagenbezogen ist und Dezimalzahlen erst nach dem Summieren aller in der Anlage enthaltenen Wohneinheiten aufzurunden sind, ist eine entsprechende Aufteilung der je Wohnhaus herzustellenden Stellplätze auf die einzelnen Wohneinheiten, nach der beispielsweise auf kleine Wohneinheiten jeweils ein Stellplatz und auf große Wohneinheiten jeweils zwei Stellplätze entfallen, möglich und obliegt der flexiblen und marktgerechten Handhabung des Vermieters bzw. Verkäufers. In der Praxis lässt sich ein Stellplatzschlüssel von 1,5 je Wohneinheit daher bedarfsgerecht umsetzen. Mit zunehmender Wohnungsgröße nimmt der Anteil der Einpersonenhaushalte signifikant ab. Ab einer Wohnfläche von 100 m² liegt der Anteil der Mehrpersonenhaushalte im Bestand bereits bei rund 82 Prozent. Im Falle eines Neubaus oder einer wesentlichen Änderung, bei dem die Herstellungspflicht nach dieser Satzung erst zum Tragen kommt, kann der Anteil der Einpersonenhaushalte ab einer Wohnfläche von 100 m² sogar vernachlässigt werden, weil Wohneinheiten dieser Größenordnung erfahrungsgemäß eher von Familien und weniger von Singles nachgefragt werden. Demgemäß werden Bestände von mindestens zwei Pkw je Wohneinheit in diesem Bereich die Regel sein. Angesichts des grundsätzlich hohen Motorisierungsgrades aufgrund der herausragend guten Anbindung der Gemeinde Rellingen an das örtliche und überörtliche Straßennetz und dem zugleich allenfalls befriedigenden Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, ist ein Schlüssel von zwei Pkw je Wohneinheit ab einer Wohnfläche von 100 m² angemessen und nachvollziehbar zu begründen. Nicht enthalten in der dargestellten Kalkulation des Stellplatzbedarfs ist der durch Besucherinnen und Besucher verursachte Zu- und Abgangsverkehr. Ab einer bestimmten Anzahl Wohneinheiten je Wohngebäude kann von einem erhöhten zeitgleichen Besucheraufkommen ausgegangen werden. Somit sollen ab sechs Wohneinheiten die entsprechenden Besucherstellplätze ebenfalls auf dem Grundstück hergestellt werden.

Auch wenn im Rahmen der Grundlagenermittlung zur vorliegenden Satzung keine Zahlen zur Zusammensetzung des Gebäudebestandes der Gemeinde Rellingen insgesamt vorlagen, ist es offensichtlich, dass sowohl im Bestand als auch projiziert auf die künftige städtebauliche Entwicklung Wohngebäude gegenüber Gebäuden anderer Nutzungsarten in quantitativer Hinsicht wesentlich überwiegen werden. Die Steuerung der Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze im Bereich des Wohnungsbaus hat in Bezug auf die Regulierung des ruhenden Verkehrs im Gemeindegebiet insgesamt daher erheblichen Einfluss. Der Stellplatzbedarf dieser Nutzungsart ist zudem vergleichsweise komplex zu ermitteln und die daraus resultierende Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze nach demographischen und städtebaulichen Faktoren entsprechend präzise zu differenzieren. Weniger differenzierungsbedürftig sind die verbleibenden Nutzungsarten der Richtzahlentabelle. Zwar wirken sich die eingangs beschriebenen verkehrlichen Besonderheiten im Gemeindegebiet sicherlich auch auf den Stellplatzbedarf der übrigen Nutzungsarten maßgeblich aus, städtebauliche und insbesondere demographische Einflüsse, wie die für den Stellplatzbedarf im Wohnungsbau elementaren Haushalts- und Wohnungsgrößen, sind allerdings weitestgehend vernachlässigbar oder gänzlich irrelevant. Beispielsweise wird ein voll ausgelasteter Gewerbebetrieb in der Gemeinde Rellingen sich hinsichtlich seiner Anzahl an Beschäftigten nicht von einem vergleichbaren, voll ausgelasteten Gewerbebetrieb in einer anderen Gemeinde unterscheiden. Gleichwohl werden die Beschäftigten entsprechend des vorliegenden Angebotes entscheiden, ob sie

ihren Arbeitsplatz mit dem Pkw oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln anfahren. Besucher einer Sportveranstaltung werden ebenfalls gemäß dem vorliegenden Angebot entscheiden, ob sie bevorzugt mit dem Pkw oder alternativ mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. Diese Betrachtungsweise lässt sich prinzipiell auf alle hier nicht erwähnten Nutzungsarten der anliegenden Richtwerttabelle übertragen. Der Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW, herausgegeben durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW, liefert Rahmenempfehlungen zu den Stellplatzbedarfen⁵ der gängigsten Nutzungsarten, welche ebenfalls in der Richtzahltabelle der Rellinger Stellplatzsatzung aufgeführt sind. Auch wenn sich die Rahmenempfehlungen des Leitfadens auf Nordrhein-Westfalen beziehen, lassen sich diese auf andere Bundesländer, also auch auf Schleswig-Holstein, übertragen. Der im Leitfaden empfohlene Rahmen ist an die vorliegenden verkehrlichen Besonderheiten der jeweiligen Kommune anzupassen und die nutzungsbezogenen Richtzahlen entsprechend des abzuleitenden Stellplatzbedarfs zu konkretisieren. Angesichts der o.g. herausragenden Anbindungsqualität Rellingens an das Straßenverkehrsnetz und dem zugleich allenfalls befriedigenden Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, orientiert sich der Stellplatzbedarf aller Nutzungsarten nach der Rellinger Richtzahltabelle jeweils am oberen Ende des im Leitfaden empfohlenen Rahmens.

Zwar erscheint insbesondere im gewerblichen Bereich, in dem der Stellplatzbedarf im Wesentlichen durch die Mitarbeiter eines Unternehmens ausgelöst wird, die Anzahl der Mitarbeiter auch zunächst als relevanteste Bezugsgröße zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs. Bei näherer Betrachtung wird allerdings deutlich, dass diese in der Praxis zu variabel ist, um den tatsächlichen Stellplatzbedarf vorausschauend und nachhaltig abbilden zu können. Auch wenn Angaben zur Anzahl der Mitarbeiter nach der Bauvorlagenverordnung im Rahmen der Betriebsbeschreibung verpflichtend und somit beim entsprechenden Bauantrag vorzulegen sind, kann der tatsächliche Personalbestand von der zuvor angegebenen Mitarbeiteranzahl im späteren Verlauf des Betriebsbestehens erheblich abweichen, wenn der Betrieb wächst, ohne dass zugleich baugenehmigungspflichtige Erweiterungen erforderlich werden. Insofern ist die Herstellungspflicht nach der Richtzahltabelle in diesem Beispiel aus der Nutzfläche abzuleiten. Erweitert sich ein Betrieb in baulicher Hinsicht, vergrößert sich auch die Nutzfläche, und die Herstellungspflicht weiterer Stellplätze ergibt sich aus dem Flächenzuwachs. Die Herstellungspflicht nach der Richtzahltabelle ergibt sich aus vergleichbaren Gründen bei den meisten Nutzungsarten bevorzugt aus einer nutzungsbezogenen Flächeneinheit. Sofern der tatsächliche Stellplatzbedarf vom anhand der Fläche der Anlage angenommenen Bedarf offensichtlich abweicht, besteht im Einzelfall die Möglichkeit gemäß § 3 Abs. 5 zutreffendere Richtwerte zu definieren, sofern entsprechende Belege für den reduzierten Bedarf vorliegen.

Der zum 01.07.2016 neu geschaffene § 84 Abs. 1 Nr. 8 LBO ermächtigt Gemeinden ebenfalls Satzungsvorschriften über die Herstellungspflicht von Abstellanlagen für Fahrräder zu erlassen. In dieser Hinsicht sieht die Gemeinde Rellingen jedoch keinen akuten und über die geltenden Rechtsvorschriften des § 50 LBO hinausgehenden Regulierungsbedarf. Abgestellte Fahrräder

⁵ Die Rahmenempfehlungen basieren auf den Fachkenntnissen eines Expertenworkshops, welcher aus dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW, der AGFS NRW, aus Planungsbüros, Verkehrswissenschaftlern sowie kommunaler Fachexperten aus den Bereichen Verkehrsplanung und Bauaufsicht besteht. Bei der Erarbeitung der Rahmenempfehlungen wurden auch die Erfahrungen mit der früheren Anlage zu Nr. 51 VV BauO NRW (MBl. NRW v. 23.11.2000, S. 1477) und die Fortentwicklung der Stellplatzzahlen in anderen Bundesländern berücksichtigt (vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017): Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. Geschäftsstelle des Landesnetzwerkes „Zukunftsnetz Mobilität NRW“, Köln)

beanspruchen im Gegensatz zu parkenden Kraftfahrzeugen wesentlich weniger Platz. Diese können in der Regel umstandslos auf dem Grundstück oder sogar in den Gebäuden selbst verstaut werden, ohne dass hierfür besondere Einrichtungen vorgehalten werden müssen. Auch wenn viele Zielorte in der Gemeinde Rellingen gut mit dem Fahrrad erreichbar sind, reichen die dort vorhandenen Abstellmöglichkeiten offensichtlich aus. Es sind zumindest keine Bereiche im Gemeindegebiet bekannt, in denen offenkundig ein Defizit an Abstellmöglichkeiten besteht oder in absehbarer Zeit bestehen wird. Die Gemeinde Rellingen verfügt nicht über städtebauliche Strukturen, die derart verdichtet sind, dass selbst die Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern durch ergänzende örtliche Bauvorschriften geregelt werden müssten.

Erläuterung der einzelnen Satzungsvorschriften

Zu § 1 – Räumlicher Geltungsbereich

Die Vorschriften dieser Satzung beziehen sich auf das gesamte Gemeindegebiet, da keiner der Ortsteile sich hinsichtlich seiner städtebaulichen und verkehrlichen Strukturen insoweit von den anderen unterscheidet, dass unterschiedliche Regelungsbedarfe für einzelne Teilgebiete bestehen. Der § 84 Abs. 3 LBO ermöglicht es Gemeinden aber auch, Regelungen zur Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze als örtliche Bauvorschriften in Bebauungsplänen und städtebaulichen Satzungen nach § 34 BauGB festzusetzen. Diese Festsetzungen beziehen sich dann auf das jeweilige Plan- bzw. Satzungsgebiet und bilden dort den tatsächlichen Stellplatzbedarf unter Berücksichtigung der kleinräumigen städtebaulichen Verhältnisse im Vergleich zur global steuernden Stellplatzsatzung genauer ab. Daher sind solche städtebauliche Festsetzungen den Vorschriften dieser Stellplatzsatzung vorzuziehen.

Zu § 2 – Herstellungspflicht und Begriffe

Die Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze nach den Maßgaben dieser Satzung kommt nur bei der Errichtung, wesentlichen Änderung oder wesentlichen Nutzungsänderung relevanter Anlagen zum Tragen. Eine Änderung baulicher Anlagen ist dann wesentlich im Sinne dieser Satzung, wenn sie in qualitativer bzw. quantitativer Hinsicht und / oder nach dem Aufwand, der zu ihrer Verwirklichung erforderlich ist, so bedeutsam ist, dass es auch unter den Gesichtspunkten eines etwaigen Bestandsschutzes, der Verhältnismäßigkeit und der Zumutbarkeit gerechtfertigt erscheint, das Vorhaben in Bezug auf die Lösung des Stellplatzbedarfs einer Errichtung gleichzustellen und deshalb einen Fehlbedarf an Stellplätzen nicht länger fortzuschreiben⁶. Ferner liegt eine in Bezug auf die Herstellungspflicht von Stellplätzen wesentliche Änderung der Benutzung von baulichen Anlagen dann vor, wenn eine neue Nutzung aufgenommen wird, die nach Verkehrsanschauung mit der bisherigen nicht verwandt, sondern von ihr grundsätzlich verschieden ist⁷.

Bauherren können notwendige Stellplätze nach den Vorschriften dieser Satzung wahlweise als offene Stellplätze, Garagen oder Carports herstellen, auch Tiefgaragen, Parkhäuser oder vergleichbare Einrichtungen sind nicht ausgeschlossen. Städtebauliche Festsetzungen können diese Wahlfreiheit unabhängig von den Regelungen dieser Satzung allerdings einschränken.

Die notwendigen Stellplätze sind spätestens mit dem Einreichen des Bauantrages nachzuweisen. Es sollte jedoch bereits bei vorangehenden Vorbescheidsanträgen deutlich werden, dass die

⁶ Vgl. OVG Münster, Urt. v. 07.11.1991, Az. 11A 487/89

⁷ Vgl. OVG Münster, Urt. v. 01.09.1988, Az. 11A 1158/87

nachzuweisenden Stellplätze im Zuge des Bauvorhabens unter Berücksichtigung der Vorschriften dieser Satzung auch tatsächlich auf dem betreffenden Grundstück herstellbar sind, damit die Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze dem vorbeschriebenen Vorhaben nicht entgegensteht. Im vereinfachten Baugenehmigungsverfahren nach § 69 LBO prüft die Bauaufsichtsbehörde außer bei Sonderbauten nicht die Vereinbarkeit von Vorhaben mit den Vorschriften der Landesbauordnung und den Vorschriften aufgrund der Landesbauordnung. Gleichwohl sind gemäß § 69 Abs. 4 LBO seitens der Entwurfsverfasserinnen oder Entwurfsverfasser entsprechend signierte Erklärungen darüber abzugeben, dass die von ihnen gefertigten Bauvorlagen den öffentlich-rechtlichen Vorschriften, also auch den Vorschriften dieser Satzung, entsprechen. Die Wahl des vereinfachten Baugenehmigungsverfahrens und die folglich entfallende Prüfung durch die Bauaufsichtsbehörde entbinden weder Bauherren noch Entwurfsverfasser von der Verpflichtung zur Herstellung der notwendigen Stellplätze nach Maßgabe dieser Satzung. In diesem Zusammenhang ist auf § 6 Abs. 1 nachdrücklich hinzuweisen.

Zu § 3 – Anzahl der notwendigen Stellplätze

Die dieser Satzung anliegende Richtzahltabelle bildet den gemeindegebietsbezogenen Stellplatzbedarf ab, aus dem sich die Herstellungspflicht unter Berücksichtigung der Art und des Maßes der Zu- und Abgangsverkehr verursachenden Anlage ableiten lässt. Zur vollständigen Kompensation des Bedarfs ist die daraus resultierende Anzahl herzustellender Stellplätze aufzurunden. Die Herstellungspflicht von Stellplätzen ist stets anlagenbezogen. Werden auf einem Grundstück also mehrere Zu- und Abgangsverkehr verursachende Anlagen geplant, so ist der Gesamtbedarf an Stellplätzen je Einzelanlage zu summieren, auf die nächste volle Zahl aufzurunden und auf dem Baugrundstück selbst oder auf einem anderen für diese Zwecke öffentlich-rechtlich gesicherten Grundstück herzustellen. Der Mehrbedarf an Besucherstellplätzen nach den Maßgaben der Richtzahltabelle ist dabei zu berücksichtigen und fließt in die Gesamtsumme herzustellender Stellplätze ein.

Bei Anwendung von Absatz 5 muss im bauaufsichtlichen Verfahren dargelegt werden, warum weniger Stellplätze hergestellt werden sollen. Das offensichtliche Missverhältnis kann z.B. durch ein Verkehrsgutachten belegt werden. Auch für die Gemeinde oder die Bauaufsichtsbehörde besteht die Möglichkeit, im Einzelfall Belege dafür zu liefern, dass ein offensichtliches Missverhältnis zwischen den tatsächlich notwendigen Stellplätzen und den nach dieser Satzung herzustellenden Stellplätzen besteht. Sie können dann ggf. weitere Stellplätze nachfordern.

Zu § 4 – Lage, Beschaffenheit und Begrünung von Stellplätzen

Sollen die Stellplätze auf für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesicherten Grundstücken hergestellt werden, so müssen sich diese in der näheren Umgebung zu der Anlage befinden, die den Zu- und Abgangsverkehr verursacht. Entscheidend hierfür ist die fußläufige Entfernung zwischen Stellplatz und der dazugehörigen Anlage und ob diese sich noch im Rahmen der Zumutbarkeit bewegt. Andernfalls würden die Nutzer die zu weit entfernt hergestellten Stellplätze nicht annehmen und auf den öffentlichen Parkraum in unmittelbarer Nähe ausweichen. Ab 300 m bis 400 m kann zwar regelmäßig eine unzumutbare Entfernung angenommen werden, im konkreten Einzelfall sind bei der Prüfung der Zumutbarkeit aber die Art des Vorhabens einerseits und das jeweilige Baugebiet andererseits zu berücksichtigen, so dass sich tatsächlich eine höhere oder niedrigere Zumutbarkeitsgrenze ergeben kann.

Die Herstellungspflicht von notwendigen Stellplätzen befreit nicht von möglicherweise im Wege stehenden Bebauungsplanfestsetzungen oder dem Gebot des Einfügens von baulichen Anlagen oder der Stellplätze selbst in die Eigenart der näheren Umgebung im unbeplanten Innenbereich. Hier kann unter Umständen die Möglichkeit zur Ablösung der Herstellungspflicht nach § 5 zum Tragen kommen. Ferner regelt diese Stellplatzsatzung die Herstellung notwendiger Stellplätze nicht abschließend. Aus anderen Rechtsvorschriften und Normen können sich daher ergänzende Regelungen ergeben.

Stellplätze beanspruchen einen nicht unerheblichen Anteil an Grundstücksflächen. Die Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze nach den Maßgaben dieser Satzung steht daher im Konflikt zu dem regelmäßig anzunehmenden Bedürfnis eines Bauherren oder Investors, so viel Grundstücksfläche wie möglich in Wohn- bzw. vermarktungsfähige Nutzfläche umzuwandeln. Durch die Stellplatzsatzung werden künftig mehr Stellplätze nachzuweisen sein als bisher. Folglich ist nach Rechtskraft dieser Satzung verstärkt davon auszugehen, dass nachzuweisende Stellplätze fortan noch platzsparender geplant werden, um ein Maximum an überbaubarer Grundstücksfläche zu erhalten. Jeder Stellplatz beansprucht neben der eigentlichen Stellfläche zusätzliche Fläche für die Zuwegung. Somit ist zu erwarten, dass Bauherren nicht selten versuchen werden, einen größtmöglichen Anteil dieser Fläche außerhalb des eigenen Grundstücks zu realisieren und die Stellplätze folglich so anordnen, dass diese unmittelbar von der öffentlichen Straße anfahrbar sind, um Zuwegungsflächen auf dem eigenen Grundstück einzusparen. Je mehr Stellplätze so angeordnet werden, dass diese unmittelbar von der öffentlichen Straße angefahren werden können, desto breiter muss die entsprechende Grundstückszufahrt sein. Gemäß § 12 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung ist das Parken vor Grundstücksein- und ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber, unzulässig. Es gehen also mit jeder Grundstückszufahrt Parkmöglichkeiten im öffentlichen Verkehrsraum verloren, umso mehr, je breiter die Zufahrt wird. Auch wenn es Ziel dieser Satzung ist, den ruhenden Verkehr weitestgehend von der Straße auf die Grundstücke zu verlagern, auf denen die Zu- und Abgangsverkehr verursachenden Anlagen liegen, gehört das Parken unter Einhaltung der Straßenverkehrsregeln weiterhin zum Gemeingebrauch einer öffentlichen Straße. Insofern sollte das Durchsetzen dieser Satzung nicht dazu führen, dass zwar einerseits zusätzliche Stellplätze auf den privaten Grundstücken geschaffen, diese aber andererseits zulasten der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum hergestellt werden und die Straßen diesen Teil ihres Gemeingebrauchs demzufolge zunehmend einbüßen. Daher sollen nach dieser Satzung Zufahrten in der für die Nutzungsart der Anlage angemessenen Anzahl und Breite hergestellt werden. Dient die Zufahrt beispielsweise der Erschließung eines Wohnhauses mit weniger als 20 Stellplätzen, ist ein zeitgleiches Ein- und Ausfahren sicher nicht zwingend erforderlich. Dient die Zufahrt hingegen der Erschließung eines Supermarktes, wird aufgrund des höher frequentierten Nutzerverkehrs ein zeitgleiches Ein- und Ausfahren für einen reibungslosen Verkehrsfluss regelmäßig nötig sein. Die jeweiligen Zufahrtsbreiten sind den beispielhaft beschriebenen Anforderungen anzupassen bzw. entsprechend zu beschränken. Zufahrten, die aufgrund ihrer Breite das zeitgleiche Ein- und Ausfahren ermöglichen würden, gelten im Sinne dieser Satzung dann als zwei Zufahrten, wenn sie der Erschließung einer Anlage dienen, die auch über nur eine Zufahrt problemlos und angemessen erschlossen werden könnte. Solche Zufahrten sind hinsichtlich ihrer Breite unangemessen und demnach gemäß § 4 Abs. 3 unzulässig. Unzulässig in diesem Sinne sind auch mehrere separat und unmittelbar vom öffentlichen Straßenraum anfahrbar angeordnete Stellplätze. In verkehrsberuhigten Bereichen, in denen nur in gekennzeichneten Bereichen geparkt werden darf, oder wenn aufgrund des Grundstückszuschnittes die notwendigen Stellplätze nur so hergestellt werden können, dass jeder Stellplatz separat und

unmittelbar vom öffentlichen Straßenraum anfahrbar ist (z.B. auf kleinen Reihenhausgrundstücken), kann hiervon in vertretbarem Maß abgewichen werden.

Vor allem die Errichtung größerer Stellplatzanlagen führt zur Versiegelung von Grundstücksflächen. Daher sollen im Zuge der Errichtung größerer Stellplatzanlagen Bäume gepflanzt und dauerhaft erhalten werden. Auf diese Weise soll der unvermeidbare Flächenverlust so weit wie möglich minimiert und zumindest ansatzweise naturnah gestaltet werden. Die Stellplatzflächen selbst sollen möglichst wasser- und luftdurchlässig hergestellt werden.

Absatz 5 kommt lediglich bei allgemein zugänglichen Stellplatzanlagen zum Tragen, bei denen der Stellplatzbedarf durch wechselnde Nutzer ausgelöst wird und der tatsächliche Bedarf an barrierefreien Stellplätzen daher nicht genau bestimmt werden kann. Steht die Stellplatzanlage hingegen einem begrenzten und bestimmbareren Nutzerkreis zur Verfügung und ist der Allgemeinheit unzugänglich, obliegt es dem Bauherren, barrierefreie Stellplätze bedarfsgerecht einzukalkulieren. Einschlägige Normen und Rechtsvorschriften, die ergänzende Richt- oder Orientierungswerte liefern, sind gemäß § 4 Abs. 2 Satz 3 grundsätzlich auch hier zu beachten.

Zu § 5 – Ablösung der Herstellungspflicht

Die Ablösung der Herstellungspflicht nach § 5 kann im Einzelfall in Betracht kommen, wenn insbesondere aus städtebaulichen Gründen, also zum Beispiel durch Festsetzungen eines Bebauungsplans, der oder die Verpflichtete nicht in der Lage ist, die nach Maßgabe dieser Satzung herzustellende Anzahl an notwendigen Stellplätzen auf dem Grundstück selbst oder nach § 4 Abs. 1 auf einem anderen Grundstück herzustellen. Allerdings kann von der oder dem zur Herstellung Verpflichteten eine angemessene Reduzierung der Zu- und Abgangsverkehr verursachenden Anlage verlangt werden, bevor die Möglichkeit zum Ablösen der Herstellungspflicht zur Anwendung kommt. Die Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze nach dieser Satzung setzt sich gegenüber dem Bedürfnis, die Bebauungsmöglichkeiten, resultierend aus den Festsetzungen des Maßes der baulichen Nutzung eines Bebauungsplans, voll auszuschöpfen also in dem Maße durch, in dem noch eine angemessene Bebauung möglich ist. Überschreitet die Herstellungspflicht dieses Maß, so beschränkt sich die Möglichkeit der Ablösung zunächst auf die Anzahl an Stellplätze, die einer angemessenen Bebauung des Grundstücks entgegenstehen. Das Erfordernis zur Ablösung ist in einem entsprechend begründeten Antrag von der oder dem Verpflichteten darzulegen. Für die in diesem Sinne zur Ablösung berechtigten Stellplätze zahlt der oder die zur Herstellung Verpflichtete einen Geldbetrag an die Gemeinde Rellingen, der nach den Maßgaben des Absatzes 2 durch die Gemeinde zweckgebunden zu verwenden ist. Der Geldbetrag ist an die durchschnittlichen Herstellungskosten einschließlich der Kosten des Grunderwerbs gekoppelt und darf 80 Prozent dieser Kosten nicht übersteigen. In den durchschnittlichen Herstellungskosten für einen Stellplatz sind eine gängige Kfz-Stellfläche⁸ von 12,5 m² sowie ein Anteil für etwaige Zufahrtsflächen⁹ von nochmals 10 m², also in der Summe 22,5 m², enthalten. Da die zu zahlende Ablösesumme 80 Prozent der Herstellungskosten einschließlich der Kosten für den Grunderwerb nicht übersteigen dürfen, ist die im Falle einer Ablösung durch die oder den Verpflichtete(n) zu tragende Kostenbelastung präzise und nachvollziehbar zu kalkulieren. Andernfalls besteht die Gefahr, dass der tatsächlich zu zahlende Geldbetrag die gesetzlich normierte Beschränkung übersteigt. Die Herstellungskosten von Stellplätzen sind abhängig von der aktuellen Marktlage und somit von gewissen konjunkturellen

⁸ Nach Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06)

⁹ Nach Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Ausgabe 2005 (EAR 2005)

Schwankungen geprägt. Auch die Kosten für den erforderlichen Grunderwerb hängen stark von den marktbezogenen Entwicklungen ab und unterscheiden sich je nach der Art der auf dem betreffenden Grundstück zulässigen Nutzung sowie der Lage des Standortes innerhalb des Gemeindegebietes. Maßgeblich für die Bemessung der Grunderwerbskosten sind die zum Zeitpunkt der Ablösung vorliegenden Bodenrichtwerte. Die von den Gutachterausschüssen für Grundstückswerte in Schleswig-Holstein im Zwei-Jahres-Turnus abgeleiteten Bodenrichtwerte werden zentral im Themenportal des *DigitalenAtlasNord* (DANord) zur kostenfreien Einsicht zur Verfügung gestellt. Für Wohnbauland sind im Rellinger Gemeindegebiet derzeit zwischen 300,00 und 360,00 Euro pro Quadratmeter anzusetzen¹⁰. Der für die Herstellungskosten anzusetzenden Summe wird der Preisindex für den Ingenieurbau im Bereich des Straßenbaus zugrunde gelegt. Dieser Preisindex wird im Rahmen der stetigen Konjunkturindikatorenerhebung durch das Statistische Bundesamt ermittelt und beträgt derzeit 122,70 Euro pro Quadratmeter¹¹. Der Gesamtbetrag ergibt sich somit nach folgender Formel:

*[22,5 m² Stellplatzfläche * (Herstellungskosten nach o.g. Preisindex + Grunderwerbskosten nach Bodenrichtwert)] * 0,8*

Stimmt die Bauaufsichtsbehörde mit Einverständnis der Gemeinde Rellingen der beantragten Ablösung der Herstellungspflicht zu, so ist der sich nach dieser Formel ergebende Geldbetrag Gegenstand des zwischen der Gemeinde Rellingen und der oder dem zur Herstellung Verpflichteten zu schließenden Vertrages nach dem Muster der Anlage 2 dieser Satzung. Der Betrag ist je nachdem, wie viele notwendige Stellplätze abgelöst werden sollen, entsprechend zu vervielfachen.

Zu § 6 – Ordnungswidrigkeiten

Der Höchstbetrag der möglichen Geldbuße, den der- oder diejenige zu entrichten hat, der oder die sich ordnungswidrig im Sinne des § 6 Abs. 1 verhält, orientiert sich an dem Fünffachen der maximalen Herstellungskosten nach § 5 Abs. 3 zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses und beträgt somit aufgerundet 44.000,00 Euro¹². Für das Bemessen der Geldbuße im Einzelfall ist insbesondere § 17 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten zu beachten.

Zu § 7 – Abweichungen

Die Regelungen zu den Abweichungsmöglichkeiten von den Vorschriften dieser Satzung entsprechen den Rechtsnormen des § 71 LBO. Entscheidungen über die Zulassung von beantragten Abweichungen nach dieser Satzung trifft die Bauaufsichtsbehörde allerdings im Einvernehmen mit der Gemeinde Rellingen.

Zu § 8 – Inkrafttreten

Die Stellplatzsatzung tritt am Tage nach der ortsüblichen Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses im Pinneberger Tageblatt in Kraft. Die Satzung ist anschließend über die Internetseite der Gemeinde Rellingen abrufbar und liegt im Rathaus der Gemeinde Rellingen zur Einsichtnahme bereit.

¹⁰ Stichtag ist das Jahr 2016

¹¹ Letzter Stand II. Quartal 2018

(vgl. <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Indikatoren/Konjunkturindikatoren/Preise/bpr210.html>)

¹² Angesetzt wurden 360,00 EUR/m² Grunderwerbskosten und 122,70 EUR/m² Herstellungskosten