

Erläuterungen

Einführung

Mit der Neufassung einer städtischen Stellplatz- und Fahrradabstellplatzrichtlinie soll ein stadtentwicklungspolitisch relevantes Steuerungsinstrumentarium geschaffen werden, welches einen Beitrag leisten kann

- zur Förderung klimaschonender Mobilität (Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs, Berücksichtigung von ÖPNV-Angeboten),
- zur räumlichen und quantitativen Steuerung des ruhenden Verkehrs und
- zur Schaffung eines praxistauglichen Regelwerks, welches durch die Gewährung von Ermessensspielräumen in konkret benannten Fallkonstellationen dazu beitragen kann, eine den jeweiligen örtlichen und funktionalen Rahmenbedingungen gerecht werdende Vorhabenplanung zu entwickeln.

Seit dem Erlass der städtischen Stellplatzrichtlinie von 2008 ist eine Veränderung vieler stadtentwicklungspolitisch relevanter Rahmenbedingungen zu verzeichnen. Die bisherigen Regelungsinhalte bedürfen daher in Teilen einer Neujustierung, da z.B. Stellplatzanforderungen nicht mehr den aktuellen Verhältnissen entsprechen und die seinerzeit in Bezug genommene Garagenverordnung in 2022 aktualisiert wurde.

Nicht zuletzt wird mit der Einbeziehung von Regelungen für den ruhenden Verkehr von Fahrradabstellplätzen der heutigen und künftig steigenden Bedeutung dieses Verkehrsegments Rechnung getragen. Auch die Nähe ausreichend frequentierten Haltestellen des ÖPNV soll im Einzelfall mit der Möglichkeit einer Reduzierung des Stellplatznachweises verbunden sein.

Was die Richtzahlentabelle anbetrifft, so unterscheidet sich diese von der bisherigen Fassung im Wesentlichen in folgenden Punkten:

- Differenzierung von Stellplatzbedarfen nach Wohnungsgrößen und die Annahme des jeweiligen Minimalbedarfs aus der Anlage der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums der Finanzen aus 2000 (VV) – im Gegensatz zum bisherigen Ansatz der städtischen Richtlinie, die jeweils strengsten Werte der VV anzunehmen,
- Modifizierung einzelner Richtzahlen bei erkennbarem offensichtlichen Missverhältnis zu tatsächlichen Bedarfen,
- Verzicht auf die Ausweisung von Kernzonen in den Innenstadtbereichen von Bad Neuenahr und Ahrweiler im Zusammenhang mit Stellplatznachweispflichten für Wohnnutzungen,
- Einführung von Richtzahlen zur Nachweispflicht von Fahrradabstellplätzen.

zu § 1 Geltungsbereich

Die Absätze 1 - 3 dienen einfürend der Definition des räumlichen Geltungsbereichs und des inhaltlichen Anwendungsbereichs der Richtlinie. Auf die Definition von Kernzonen in den Stadtteilen Ahrweiler und Bad Neuenahr, in denen gegenüber dem übrigen Stadtgebiet für Wohnnutzungen bislang pauschal ein geringerer Stellplatzschlüssel galt, soll künftig zugunsten einzelfallspezifischerer Berechnungsgrundlagen für das gesamte Stadtgebiet verzichtet werden.

Künftig werden stattdessen eher die Wohnungsgrößen und Lagespezifika den Stellplatzbedarf für ein Wohngebäude beeinflussen.

zu § 2 Pflicht zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen

Zur grundsätzlichen Herstellungspflicht wird Bezug genommen auf die Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) sowie auf die Richtzahlentabelle als Anlage zur Richtlinie. Diese bestimmt für jede Nutzungsart baulicher Vorhaben im Einzelnen, wie viele Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze nachzuweisen sind (und ist damit eine wichtige Grundlage für die Anwendungspraxis im Baugenehmigungsverfahren).

Die Regelungen zum Nachweis von Fahrradabstellplätzen bei Errichtung, Erweiterung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen wurden neu in die Richtlinie aufgenommen. Hiermit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass dem Radverkehr im Sinne einer umweltverträglichen und nachhaltigen Mobilität eine zunehmend höhere Bedeutung zukommt. Wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung ist es daher, nicht nur im öffentlichen Verkehrsraum, sondern gerade auch auf privaten Baugrundstücken ein tatsächlich bedarfs- und nutzergerechtes Angebot für das Abstellen von Fahrrädern bereits in der Planungs- und Genehmigungsphase mit zu berücksichtigen.

zu § 3 Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze

Auch § 3 nimmt Bezug auf die Richtzahlentabelle und enthält für die Anwendungspraxis relevante weiterführende Erläuterungen. Hiermit wird für alle Beteiligten (Bauherrschaften und Vorhabenträger, Planende, Bauverwaltungen von Stadt und Kreis) nachvollziehbar und transparent der jeweils anzunehmende Stellplatzschlüssel für Kfz und Fahrräder festgelegt.

In Absatz 3 wird die Möglichkeit einer Mehrfachnutzung von Flächen des ruhenden Verkehrs eingeräumt, d.h. Stellplatzflächen können im Einzelfall für Bauvorhaben unterschiedlicher Nutzungsarten anerkannt werden, sofern rechtlich und tatsächlich sichergestellt werden kann, dass sich die Nutzungszeiten nicht überschneiden (zeit-

lich gestaffelte Mehrfachnutzung). Hiermit kann ein Beitrag zur Verringerung von Flächeninanspruchnahmen geleistet werden.

Mit Absatz 4 wurde darüber hinaus gegenüber der bislang gültigen Stellplatzrichtlinie eine weitere Stellschraube grundsätzlich geändert, um insgesamt die Anzahl nachzuweisender Stellplätze gegenüber der bisherigen Anwendungspraxis deutlich zu reduzieren (positive Nebeneffekte: Baukostensenkung, Verringerung von Flächenneuversiegelungen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch möglichen Erhalt von Grünflächen, Wahrung städtebaulicher Gestaltqualitäten, da möglicherweise Eingriffe in rückwärtig gelegene Gartenzonen reduziert werden können).

zu § 4 Verringerung der Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze

Wie die Genehmigungspraxis zeigt, ist es unter Betrachtung aller Rahmenbedingungen geboten, von den Richtzahlen im Einzelfall abzuweichen, um eine sachgerechte bauvorhabenspezifische Lösung für den ruhenden Verkehr zu erzielen.

§ 4 bezieht sich hierbei auf Regelungsinhalte des § 47 LBauO und enthält konkrete Fallkonstellationen, die für eine Abweichung von den Richtzahlen erforderlicher Pkw-Stellplätze und Fahrradabstellplätze in Frage kommen.

Die Benennung der Fallkonstellationen unterstützt die für die Anwendung nötige Transparenz der Ermessensentscheidungen im Einzelfall.

Im Ergebnis leistet die Möglichkeit zur Einzelfallentscheidung einen wesentlichen Beitrag dazu, eine dem jeweiligen Bauvorhaben (Nutzungsart, Lage, Zuschnitt, Umgebungsbebauung, örtliche Zwangspunkte, Anbindung an den öffentlichen Verkehrsraum, Nähe zu Haltestellen des ÖPNV o.ä.) angemessene Planung von Flächen des ruhenden Verkehrs zu erwirken.

Nicht zuletzt können hiermit künftig von vornherein Vorhaben vermieden werden, die allein zur Erfüllung des Stellplatzbedarfs in Antragsverfahren Flächen für Stellplätze beinhalten, deren Umsetzung vor Ort nur unter großen Schwierigkeiten realisierbar ist und die vor allem von künftigen Nutzenden nicht angenommen werden (z.B. Doppelparker, enge / unübersichtliche / steile Zufahrten, Notwendigkeit häufiger Rangiermanöver, Anordnung von Stellplatzflächen innerhalb von Gartenflächen oder unmittelbar vor Aufenthaltsräumen / Balkonen, privaten Spielplätzen). In solchen Fällen ist es zielführend, auf die ein oder andere Stellplatzanforderung auf dem Privatgrundstück zu verzichten und auf alternative Lösungsmöglichkeiten auszuweichen (z.B. ÖPNV-Bonus, Ablösung).

zu § 5 Lage, Größe und Beschaffenheit notwendiger Kfz-Stellplätze

Auch die Bestimmungen des § 5 basieren im Wesentlichen auf den Vorgaben des § 47 LBauO sowie auf der gültigen Garagen- und Stellplatzanlagenverordnung (GarStellVO) vom 08.12.2022, aus der sich die Anforderungen an Größe, Beschaffenheit von Stellplätzen, Fahrgassen, Zu- und Abfahrten u.a. ergeben.

Grundsätzlich wird dementsprechend festgeschrieben, dass notwendige Kfz-Stellplätze unabhängig voneinander nutzbar sein müssen.

Hervorzuheben ist Absatz 3, der demgegenüber explizit die Möglichkeit eröffnet, bei Wohngebäuden mit nur einer Wohneinheit oder bei Bauvorhaben sonstiger Nutzungsarten (z.B. Gewerbe, Dienstleistungen) im Ausnahmefall zwei hintereinander angeordnete Pkw-Stellplätze (sog. „gefangene“ Stellplätze) zuzulassen.

Maßgeblich für die Ermessensentscheidung ist dabei die konkrete Grundstücks- und Bebauungsstruktur sowie die lagespezifisch geltenden baurechtlichen Vorgaben (planungsrechtliche und gestalterische Bebauungsplanfestsetzungen oder die prägende Eigenart der Umgebung gem. § 34 BauGB).

Vorteile dieser Ausnahmemöglichkeit sind eine größere Praxisnähe, die Vermeidung unverhältnismäßiger Flächenversiegelung, der Erhalt von Vorgartenflächen durch die Reduktion der Anordnung mehrerer Stellplätze oder Garagen nebeneinander im Freiflächenbereich zwischen Gebäude und öffentlichem Straßenraum, die Vermeidung unnötiger Zufahrtsflächen u. ä..

In Absatz 5 wird zudem erstmals dem Aspekt der gebotenen Barrierefreiheit Rechnung getragen, um das sachgerechte Angebot von Parkflächen für Menschen mit Behinderung in die Gesamtbetrachtung bei der Planung von Flächen des ruhenden Verkehrs in den Blick zu nehmen.

zu § 6 Lage, Größe und Beschaffenheit notwendiger Fahrradabstellplätze

Analog zu den Bestimmungen für Kfz-Stellplätze in § 5 beinhaltet § 6 dezidierte Vorgaben für den Nachweis erforderlicher Fahrradabstellplätze im Rahmen künftiger Antragsverfahren. Durch Vorgaben zur Anordnung auf dem Baugrundstück und / oder innerhalb des jeweiligen Gebäudes und zu den Abmessungen der einzelnen Fahrradaufstellflächen einschließlich Fahrradanhängern o.ä. soll gewährleistet werden, dass dem nicht-motorisierten Individualverkehr künftig nicht nur im öffentlichen Straßenraum, sondern auch auf den Privatgrundstücken benutzungsfreundliche Abstellflächen zur Verfügung gestellt werden. Die Akzeptanz der Abstellflächen hängt nicht zuletzt entscheidend von einer guten Erreichbarkeit, einer ausreichenden Ein-

sehbarkeit (Sicherheitsaspekt), vom Platzangebot und der Möglichkeit einer diebstahlsicheren und bestenfalls auch witterungsgeschützten Unterbringung ab.

Zur Beachtung technischer Details wird auf die gängigen Regelwerke zum Fahrradparken verwiesen.

zu § 7 Schluss- und Übergangsbestimmungen

Die Regelungen in § 7 bestimmen den Tag des Inkrafttretens der Richtlinie und stellt klar, dass zugleich die zuvor gültige Richtlinie außer Kraft tritt.

Mit Blick auf die Anwendungspraxis ist zudem die Klarstellung hilfreich, dass die neue Richtlinie nicht auf bereits beantragte oder begonnene Vorhaben anzuwenden ist.

zur Richtzahlentabelle

Die Richtzahlentabelle basiert im Wesentlichen auf § 47 LBauO sowie der zugehörigen Verwaltungsvorschrift des rheinland-pfälzischen Ministeriums der Finanzen vom 24.07.2000 (VV).

Gemäß § 47 Abs. 1 LBauO sind bauliche Anlagen sowie andere Anlagen, bei denen ein Zugangs- und Abgangsverkehr zu erwarten ist nur errichtet werden, wenn Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt werden (notwendige Stellplätze). Ihre Zahl und Größe richtet sich nach Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge der Benutzerinnen und Benutzer sowie der Besucherinnen und Besucher der Anlagen.

Zum Vollzug des § 47 LBauO in der Genehmigungspraxis wurde im Jahr 2000 eine Verwaltungsvorschrift mit Richtzahlen für die Ermittlung des Bedarfs an notwendigen Stellplätzen aufgelegt, welche bis heute Bestand hat.

Unterschieden wird der Stellplatzbedarf

1. nach der jeweiligen Verkehrsquelle (d.h. der Nutzungsart einer baulichen Anlage),
2. nach der erforderlichen Zahl der Stellplätze – bei vielen Nutzungsarten mit der Möglichkeit einer Differenzierung in Form von „von – bis – Angaben“ und
3. durch die Angabe eines prozentualen Anteils an Stellplätzen für Besucherinnen und Besucher

Hervorzuheben ist, dass die rheinland-pfälzische VV – im Gegensatz zu den Durchführungsvorschriften anderer Bundesländer – keine Angaben zur Berechnung der Anzahl notwendiger Fahrradabstellplätze enthält. Unter Punkt 3 der VV ist lediglich eine „Kann-Bestimmung“ und Einzelfallregelung enthalten. Diese lediglich rahmen-

gebenden Formulierungen sind in der Verwaltungspraxis nicht ausreichend und sollen daher mit der Nennung nutzungsartspezifischer Richtzahlen konkretisiert werden.

Auch ist zu konstatieren, dass zum Zeitpunkt des Erlasses der VV vor ca. 23 Jahren zum einen die LBauO noch keinen entsprechenden Passus zur Nachweispflicht von Fahrradabstellplätzen enthielt und zum anderen dem nicht-motorisierten Individualverkehr zum damaligen Zeitpunkt noch ein deutlich geringerer Stellenwert beigemessen wurde.

Den aktuellen Anforderungen und Bedarfen des ruhenden Verkehrs Rechnung tragend, ist es folgerichtig, die Richtzahlentabelle nunmehr um bedarfsangemessene Vorgaben für die Herstellung von Fahrradabstellplätzen zu ergänzen.

Die Richtzahlentabelle steht in Wechselbeziehungen zu den §§ 2 und 3 der Richtlinie.

Die Verkehrsquellen wurden in Einzelfällen im Hinblick auf die bisherige Praxiserfahrung nochmals differenziert.

Auf die Bestimmung prozentualer Stellplatz – und Abstellplatzbedarfe für Besucherinnen und Besucher wurde gänzlich verzichtet, da sie für die bedarfsgerechte Stellplatzermittlung in der zurückliegenden Verwaltungspraxis keine Rolle spielte und auch für künftige Bewertungen eine Differenzierung nicht erforderlich erscheint.

In zwei wesentlichen Punkten unterscheidet sich die Richtzahlentabelle von der bisherigen Fassung, nämlich in der Differenzierung von Stellplatzbedarfen nach Wohnungsgrößen und die Annahme des jeweiligen Minimalbedarfs aus der Anlage der VV des Landes – im Gegensatz zum bisherigen Ansatz der städtischen Richtlinie, die jeweils strengsten Werte der VV anzunehmen.