

**Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Landshut über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Stellplatzsatzung - StPIS);**  
**- Regelungsalternativen A und B**  
**- Antrag Fraktion CSU/LM/JL/BfL, Nr. 512 vom 12.06.2023**

Gremium:	<b>Bausenat Verkehrssenat</b>	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	<b>2</b>	Zuständigkeit:	Referat 5
Sitzungsdatum:	<b>29.09.2023</b>	Stadt Landshut, den	13.09.2023
Sitzungsnummer:	BS: 54 VS: 18	Ersteller:	Rottenwallner, Thomas

**Vormerkung:**

Der Bausenat hat sich mit der Angelegenheit, und insbesondere den Chancen von Mobilitätskonzepten, bereits in seiner Sitzung am 22.10.2021 beschäftigt.

Zum Dringlichkeitsantrag Nr. 512 vom 12.06.2023, Auskunft zu erteilen, wie die Mittel aus der Sonderrücklage Stellplatzablässe seit dem 2008 verwendet wurden, zunächst Folgendes:

2008:

Keine Mittelinanspruchnahme zum Bau von öffentlichen Parkplätzen

2009:

Mittelinanspruchnahme für den Bau von 127 Parkplätzen am Hauptbahnhof (ehem. Post) i. H. v. 97.300 € (heute 97 Parkplätze durch das IBIS-Hotel überbaut)

2010:

wie 2009 i. H. v. 51.433 €

2011 bis 2013:

Keine Mittelinanspruchnahme zum Bau von öffentlichen Parkplätzen

2014:

Mittelinanspruchnahme für 127 P+R-Parkplätze am Hauptbahnhof i. H. v. 375.000 €

2015 bis Apr. 2023:

Keine Mittelinanspruchnahme zum Bau von öffentlichen Parkplätzen

Weitere Parkplatzbauten, von denen in der Beantwortung der Plenaranfrage Nr. 111 der damaligen Stadträtin und jetzigen Dritten Bürgermeisterin Jutta Widmann die Rede war (im Bereich des B & B-Hotels und der neuen Feuerwache an der Oberndorferstraße) sind noch nicht realisiert bzw. abgerechnet. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass 59 Parkplätze an der neuen Feuerwache ("Mobilitätshub") dem Ausgleich der durch den Bau des IBIS-Hotels weggefallenen Parkplätze dienen sollen. Dem gleichen Zweck dienen 38 neue Parkplätze an der Überführung.

Es werden, neben der Option keine Änderungen der Satzung vorzunehmen (Nullvariante), zwei Entwürfe zur Änderung der Stellplatzsatzung vorgelegt. In der geltenden Fassung der Stellplatzsatzung, zuletzt geändert im Plenum am 13.11.2020, ist in § 5 eine Regelung zur Ablösung der Stellplatzpflicht enthalten, die sich nur auf Teile des Stadtgebiets bezieht und innerhalb ihres räumlichen Geltungsbereiches in 4 Zonen eingeteilt ist. Die Ablösebeträge für Stellplätze in den einzelnen Zonen betragen zwischen 6.000 und 2.500 €.

Bei der Erarbeitung der Satzungsentwürfe wurden die Ergebnisse einer Umfrage unter den Mitgliedsstädten des Bayerischen Städtetages berücksichtigt.

Die **Regelungsalternative A** sieht eine Änderung der Stellplatzsatzung vor, die die Ablöse im ganzen Stadtgebiet ermöglicht. Zu den einzelnen Regelungen Folgendes:

Zu § 5 Abs. 1:

Die Regelung hat nur deklaratorische Bedeutung. Die Notwendigkeit der Herstellung von Stellplätzen ist in Art. 47 Abs. 1 BayBO geregelt. Gemäß Art. 47 Abs. 3 BayBO kann die Stellplatzpflicht nicht nur durch Herstellung der notwendigen Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in dessen Nähe, sondern auch durch Übernahme der Kosten für der Herstellung der notwendigen Stellplätze durch den Bauherrn gegenüber der Gemeinde erfüllt werden (Ablösung). Nähere Regelungen zur Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösebeträge können in einer Satzung („örtliche Bauvorschrift“) geregelt werden (Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO). Hiervon wird mit dieser (Änderungs-)Satzung Gebrauch gemacht.

Zu § 5 Abs. 2:

Die Regelung hat ebenfalls nur deklaratorische Bedeutung. Die Ablösung der Stellplatzpflicht und die Höhe des Ablösebetrages muss von der Stadt Landshut mit dem Bauherrn in einem Ablösevertrag geregelt werden. Der Abschluss eines solchen öffentlich-rechtlichen Vertrages steht im pflichtgemäßen Ermessen (Art. 40 BayVwVfG).

Zu § 5 Abs. 3:

Der Ablösebetrag soll nach einer in dieser Satzung geregelten Formel transparent und nachvollziehbar berechnet werden. Zu berücksichtigen sind dabei die Grunderwerbskosten und die Kosten der technischen Herstellung bei der im Einzelfall notwendigen Zahl von Stellplätzen.

Zu § 5 Abs. 4:

Zur Herstellung von Stellplätzen muss Grundstückseigentum erworben werden. Maßgeblich sollen 75 % des Bodenrichtwerts in der jeweiligen Bodenrichtwertzone sein (§ 13 ImmoWertV). Der genannte Prozentsatz ist dem Umstand geschuldet, dass an den Stellplätzen keine dauernde Verfügungs- und Nutzungsbefugnis des Bauherrn besteht. Der bisher in Ansatz gebrachte Satz von nur 40 % erscheint allein schon wegen der Zahl der in der Stadt Landshut vorhandenen und verfügbaren öffentlichen Parkplätze unangemessen gering. Der angegebene Faktor 11,75, mit dem der jeweilige Bodenrichtwert je Quadratmeter zu multiplizieren ist, entspricht der notwendigen Fläche je Stellplatz (in m<sup>2</sup>) gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 und 2 Nr. 1 bis 3 GaStellV (Mittelwert).

Zu § 5 Abs. 5:

Die genannten Herstellungskosten entsprechen 75 % der Kosten, die die Stadt Landshut bei eigenen Bauvorhaben in den letzten Jahren für Stellplätze durchschnittlich bezahlt hat. Die Beschränkung auf den genannten Prozentsatz ist den in der Erläuterung zu § 5 Abs. 4 genannten Gründen geschuldet.

Zu § 5 Abs. 6:

Gegenüber den bisher geltenden Regelungen zur Ermittlung der notwendigen Stellplätze in § 3 und der Anlage 1 sollen keine Änderungen vorgenommen werden. Durch die Ablösung darf keine Überlastung des öffentlichen Verkehrsraumes mit ruhendem Verkehr herbeigeführt werden. Deshalb ist eine Beschränkung der ablösbaren Stellplätze (bei Mehrfamilienhäusern, Wohnheimen sowie Handwerks- und Industriebetrieben) und teilweise ein Ausschluss der Ablösbarkeit (bei Einfamilienhäusern, Doppelhaushälften, Reiheneinzelhäusern und bestimmten gewerblichen Nutzungen) vorgesehen. Ausgeschlossen sein soll die Ablösung von notwendigen Stellplätzen außerdem für Lastkraftwagen und Kraftomnibusse nach § 7 und barrierefreien Stellplätzen nach § 8, weil es sich hierbei um besondere Bedarfe handelt, die anderweitig nicht oder nur sehr schwer gedeckt werden können.

Die **Regelungsalternative B** sieht darüber hinaus stellplatzrelevante Regelungen zu einem Mobilitätskonzept vor, mit denen den örtlichen Erfordernissen der Verkehrs- und Energiewende besonders Rechnung getragen werden soll. Verkehr ist immer noch einer der größten Verursacher von Treibhausgasemissionen in Deutschland und der einzige Sektor, der diese in den letzten Jahrzehnten nicht mindern konnte (vgl. Umweltbundesamt, Klimaschutz im Verkehr 2022). Um dem entgegenzuwirken, sind Strategien zur Vermeidung, Verlagerung und Verringerung von Verkehr notwendig. Die meisten Wege beginnen oder enden an der eigenen Haustür. Das Mobilitätsangebot am Wohnstandort beeinflusst stark die Verkehrsmittelwahl, die von mehreren Faktoren beeinflusst wird, etwa der Entfernung zum PKW-Stellplatz, den Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr, der Verfügbarkeit von wohnortnahen Sharing-Angeboten oder der Entfernung zur Bushaltestelle. Das Mobilitätsverhalten kann durch bestimmte Angebote und Maßnahmen beeinflusst werden. Neu zuziehende oder umziehende Personen sind häufig bereit, ihre Mobilitätsgewohnheiten zu verändern, wenn sie entsprechende Angebote am neuen Wohnstandort vorfinden. Ein Mobilitätskonzept stellt gegenüber der Verwirklichung der notwendigen Stellplätze und deren Ablöse eine ökonomisch sinnvolle Alternative dar, wenn die Stellplätze nur durch besonders kostenintensive Bauweise nachgewiesen werden können, etwa die Errichtung von Tiefgaragen (siehe Tabelle).

Kostenart	Erfahrungswerte (landesweit)
Herstellung eines ebenerdigen, offenen Stellplatzes	1.500 bis 3.000 €
Herstellung eines Tiefgaragenstellplatzes	22.000 bis 72.000 €
Herstellung eines Stellplatzes in einem Parkhochbau	7.000 bis 20.000 €

**Tab.** (In Anlehnung an: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Mobilitätskonzepte in neuen Wohngebieten, 2022, S. 23)

Zu den einzelnen Regelungen Folgendes:

#### Zu § 5 Abs. 7:

Die Zahl der notwendigen Stellplätze soll bei Durchführung eines qualifizierten Mobilitätskonzepts reduziert werden können. Maßgeblich wird dabei darauf abgestellt, ob die Stellplätze nach Beendigung der Durchführung des Mobilitätskonzepts auf dem Grundstück noch hergestellt werden können, weil die hierzu benötigten Flächen einstweilen irgendwie begrünt von anderen Nutzungen freigehalten worden sind, oder ob dies nicht möglich ist. Im erstgenannten Fall soll eine Reduzierung um bis zu 50 %, im letztgenannten Fall um bis zu 25 % der notwendigen Stellplätze in Betracht kommen. Die Differenzierung ist zur nachhaltigen Sicherstellung des Stellplatzbedarfes in der Stadt Landshut erforderlich. Bei Eigentumswohnanlagen kommt die Vergünstigung um bis zu 50 % nur in Betracht, wenn die freigehaltenen Flächen im Gemeinschaftseigentum stehen. Bei Teileigentum wäre die praktische Umsetzung später nicht oder unter mehr oder nur noch unter unangemessen erschwerten Bedingungen möglich.

#### Zu § 5 Abs. 8:

Bei Verwirklichung der genannten Regelbeispiele wird eine deutliche Reduzierung der Nachfrage der Bewohner und Nutzer der baulichen Anlage nach Stellplätzen für Kraftfahrzeuge erwartet. Hierbei wird insbesondere auf die in anderen Städten gemachten Erfahrungen zurückgegriffen. Gleichwohl handelt es sich um keine abschließende Aufzählung. Grundsätzlich kommen auch andere ebenso gut oder noch besser geeigneten Maßnahmen in Betracht. Werden auf dem Grundstück Car-Sharing-Plätze errichtet, die nach Beendigung der Durchführung des qualifizierten Mobilitätskonzepts für die Dauer der bisherigen baulichen Nutzung als Stellplätze zur Verfügung stehen, werden diese auf den Bedarf angerechnet.

#### Zu § 5 Abs. 9:

Das qualifizierte Mobilitätskonzept muss vom Bauherrn auf seine Kosten erstellt und der Stadt Landshut vorgelegt werden. Bei der Konzepterstellung sind nicht nur die verkehrsrelevanten Verhältnisse auf dem Baugrundstück, sondern auch in der näheren Umgebung (z. B. ÖPNV-Erschließung, Radwegeanbindung, Nahversorgung) angemessen zu berücksichtigen. Die letztgenannten Umstände können vom Bauherrn selbst nicht beeinflusst werden, sind aber als Ausdruck der Situationsgebundenheit der Grundstückslage hinzunehmen und in die Planung ein-

zubeziehen. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung soll eine Beurteilung der Realisierungschancen des Konzepts bzw. seiner Dauerhaftigkeit ermöglichen.

#### Zu § 5 Abs. 10:

Die genaue Höhe der nach § 5 Abs. 7 möglichen Reduzierung der notwendigen Stellplätze soll von einer anhand eines „Punktesystems“ verwaltungspraktikabel vorgenommenen Bewertung des qualifizierten Mobilitätskonzepts abhängig sein (vgl. Anlage 2 zur Satzung). Bewertet werden die mobilitätsrelevante Erschließung des Baugrundstücks und die einzelnen Konzeptbestandteile. Die Ergebnisse der Bewertung werden in Abhängigkeit davon, ob die notwendigen Stellplätze nach Beendigung des qualifizierten Mobilitätskonzepts auf dem Grundstück hergestellt werden können, angemessen berücksichtigt. Die Dokumentationspflicht dient der Transparenz des Verwaltungshandelns.

#### Zu § 5 Abs. 11:

Die Durchführung von qualifizierten Mobilitätskonzepten kann von der Verwaltung mit den verfügbaren Ressourcen nicht ausreichend überwacht werden. Es bedarf deshalb einer entsprechenden Berichtspflicht der Bauherren bzw. ihrer Rechtsnachfolger.

#### Zu § 5 Abs. 12:

Die Regelung trägt dem Umstand Rechnung, dass die Durchführung eines qualifizierten Mobilitätskonzepts für den Bauherrn und seine ebenso wie er selbst verpflichteten Rechtsnachfolger mit erheblichen finanziellen Aufwendungen verbunden ist. Da die Gründe, die zum Scheitern eines solchen Konzepts führen können, nicht notwendig in der Sphäre des Bauherrn oder seiner Rechtsnachfolger liegen, soll nach drei Jahren der Durchführung der zu bezahlende Ablösebetrag mit jedem vollen Kalenderjahr, in dem das Konzept weiter durchgeführt worden ist, angemessen reduziert werden. Konkret bedeutet dies, dass nach 18 Jahren der Durchführung keine Ablöse mehr bezahlt werden muss. Eine „Ewigkeitsverpflichtung“ zur Zahlung des vollen Ablösebetrages bei Beendigung des qualifizierten Mobilitätskonzepts wäre mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht in Einklang zu bringen.

### **Gemeinsame Regelungen in den Regelungsalternativen A und B**

#### Zu § 5 Abs. 7 (A) bzw. § 5 Abs. 13 (B):

Durch die die Fälligkeit des Ablösebetrages betreffende Regelung wird das bestehende Ermessen im Interesse einer einheitlichen Verwaltungsübung auf zulässige Weise generell ausgeübt.

#### Zu § 5 Abs. 8 (A) bzw. § 9 Abs. 14 (B):

Die Zahlung von Ablösebeträgen soll durch Nachweis der Herstellung der notwendigen Stellplätze vor Fälligkeit vermieden werden können. Die Regelung dient der Rechtsklarheit.

#### Zu § 6 (A und B):

Die das Verfahren, die Stundung und den Erlass betreffenden Vorschriften sollen interessengerecht geregelt werden. Eine Verweisung auf eine Dienstvorschrift kommt nicht in Betracht. Stattdessen sollen die einschlägigen Vorschriften der Abgabenordnung entsprechend gelten.

### **Zusammenfassung:**

Alternative A birgt für alle Bauherren die Möglichkeit, den baurechtlichen Stellplatzbedarf im gesamten Stadtgebiet zu reduzieren. Die Stellplatzablösebeträge sind in der Folge durch die Stadt in Mobilitätsmaßnahmen (Radwegebau, P+R-Plätze, ÖPNV ...) investiert.

Alternative B bedingt ein abgestimmtes Mobilitätskonzept, das sich an konkrete Standorte und Bauvorhaben orientiert. Die Mobilitätsmaßnahmen müssen vom Bauherrn/Eigentümer über einen Zeitraum von mindestens 15 Jahren finanziert werden.

### **Beschlussvorschlag:**

1. Vom Bericht über die Änderung der Stellplatzsatzung wird Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die vorgelegten und erläuterten Satzungsentwürfe anhand der in der Sitzung geäußerten Bedenken und Anregungen zu überarbeiten und danach erneut vorzulegen.

### **Anlagen:**

Anlage 1 - Entwurf der Änderungssatzung (Regelungsalternative A)

Anlage 2 - Entwurf der Änderungssatzung mit Anlage 2 (Regelungsalternative B)

Anlage 3 - Ergebnisse der Interkommunalen Umfrage (Bayerischer Städtetag)

Anlage 4 – Antrag