

Begründung:

zur

Satzung

der Stadt Cottbus über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung – StplS)

Bei der Errichtung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen sowie anderen Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, müssen gemäß § 43 Abs. 1 der Brandenburgischen Bauordnung die notwendigen Stellplätze vom Bauherren hergestellt werden. Auf Grund der Unterschiede der städtebaulichen Strukturen und der Erschließung in den Städten und Gemeinden hat der Gesetzgeber bei der Schaffung der neuen Brandenburgischen Bauordnung erkannt, dass die Festlegung der notwendigen Zahl von Stellplätzen durch die Städte oder Gemeinden besser geregelt werden kann als durch den Landesgesetzgeber. Die Festsetzung der Zahl der notwendigen Stellplätze obliegt daher nun der Stadt durch den Erlass einer örtlichen Bauvorschrift nach § 81 Abs. 4 BbgBO. Gleiches gilt für die Herstellung von Fahrradabstellplätzen nach § 81 Abs. 5 BbgBO.

Darüber hinaus lässt die Brandenburgische Bauordnung zu, die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge (außer Stellplätze für behinderte Menschen) durch örtliche Bauvorschrift zu untersagen oder einzuschränken (§ 81 Abs. 4 Zf. 2 BbgBO). Diese Untersagung oder Einschränkung kann aufgrund von verkehrlichen, wirtschaftspolitischen oder städtebaulichen Gründen erfolgen.

Der Umsetzung dieser Ermächtigungen dient diese Satzung.

Begriffe

Stellplätze sind Flächen, die dem Abstellen von Kraftfahrzeugen außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche dienen. Als Stellplätze gelten auch Flächen zum Abstellen von Kraftfahrzeugen, die in nichtöffentlichen Garagen, Parkhäusern, Parkdecks u.ä. eingeordnet sind.

Fahrradabstellplätze sind Flächen im Freien oder in Gebäuden, die dem Abstellen von Fahrrädern außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche dienen.

Zu- und Abgangsverkehr beinhaltet den Zu- und Abgangsverkehr von allen Arten von Kfz (z.B. auch in Bezug auf LKW, Busse oder Krafträder), den An- und Auslieferungsverkehr sowie den Zu- und Abgangsverkehr von Fahrrädern.

Der **Vollzug der Stellplatzsatzung** erfolgt im Rahmen des bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahrens nach Brandenburgischer Bauordnung.

Die **Gestaltung** von Stellplätzen für Kfz und Fahrradabstellplätzen soll nach den allgemeinen Regeln der Technik erfolgen. Diese sind in der jeweils aktuellen Fassung der „Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen enthalten.

Zu § 1 Satzungsgebiet

Gemäß § 81 Abs. 8 BbgBO kann die Stadt die örtlichen Bauvorschriften für das ganze Gemeindegebiet oder differenziert für Teile des Gemeindegebiets erlassen.

Die Stadt Cottbus ist sehr unterschiedlich städtebaulich strukturiert und verkehrlich erschlossen. Aus diesem Grunde wird das Stadtgebiet in drei Gemeindegebietsteile unterteilt:

Gemeindegebietsteil I umfasst die Cottbuser Altstadt innerhalb der ehemaligen Stadtmauer zuzüglich der durch den Altstadtring begrenzten Parkanlagen zwischen Spree und Mühlgraben, des Puschkinparks und der Gründerzeitbebauung zwischen Puschkinpromenade und Hubertstraße / Zimmerstraße. Dieser Bereich ist geprägt durch dichte, kleinteilige Bebauung mit wenig Freiräumen und großer Überlagerung der Nutzungsstrukturen einerseits sowie wertvolle, stadtbildprägende Parks mit wenigen, eingelagerten Gebäuden oder Bauflächen andererseits. Flächen für die Ausweisung von privaten und öffentlichen Stellplätzen sind sehr beschränkt. Das betrifft vor allem auch Flächen für mehrgeschossige Parkieranlagen an der Peripherie des Gemeindegebietsteils I.

Der Zuschnitt des Gemeindegebietsteils I wird darüber hinaus durch die bereits bestehenden und in die Stellplatzsatzung zu integrierenden Satzungen zur Regelung von Einschränkungen für die Herstellung von Stellplätzen und Garagen in den Bereichen „Petersilienstraße/Virchowstraße“ und „nördliche Mühleninsel“ beeinflusst. Damit wird Kontinuität und Planungssicherheit gewährleistet.

Gemeindegebietsteil II beinhaltet dicht bebaute, innerstädtische Gründerzeitquartiere im Bereich der westlichen Stadterweiterung und der Ostrower Vorstadt, die zum Sanierungsgebiet Modellstadt Cottbus“ gehören, und daran angrenzende Quartiere mit ähnlicher Bebauung sowie die Altstadt im Norden umgebende Quartiere vergleichbarer Bebauungsstrukturen. Der Gemeindegebietsteil II soll gemäß Stadtumbaukonzept besonders aufgewertet werden.

Der Gemeindegebietsteil III umfasst das übrige Stadtgebiet.

Eine weitere Differenzierung des Stadtgebiets wird nicht vorgenommen.

Zu § 2 Herstellung von notwendigen Stellplätzen

Die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen beruht auf der gesetzgeberischen Absicht, den von einem Bauvorhaben ausgelösten Zu- und Abgangsverkehr von der öffentlichen Verkehrsfläche fernzuhalten. Der mit der Art und Nutzung der Anlage verbundene Zu- und Abgangsverkehr von Kraftfahrzeugen soll vom jeweiligen Grundstück selbst aufgenommen werden und nicht den öffentlichen Verkehrsraum belasten. Die Stellplatzpflicht ist insoweit Ausdruck der Sozialbindung des Eigentums und damit eine zulässige Inhaltsbestimmung gemäß Art. 14 Abs. 1 und 2 GG.

Welche Zahl an Stellplätzen notwendig ist, um diesen Zweck zu erreichen, obliegt der Beurteilung durch die Stadt. Ausschlaggebend für diese Bewertung sind insbesondere die Art und das Maß der Nutzung der Anlage sowie verkehrliche, städtebauliche und wirtschaftspolitische Aspekte.

Absatz 1:

Die in der Anlage 3 festgelegte Zahl der Stellplätze enthält Richtwerte, die den durchschnittlichen Mindestbedarf an notwendigen Stellplätzen widerspiegeln. Dem liegen Erfahrungswerte zugrunde, so wie sie sich im Land Brandenburg seit vielen Jahren bewährt haben – sie sind „allgemein anerkannte Werte der Planungstechnik“. Wo von den bisherigen Richtwerten des Landes Brandenburg abgewichen wurde, begründet sich dies aus dem „Entwurf für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen von 2004.

Diese Richtwerte gelten grundsätzlich für das gesamte Stadtgebiet. Sie dienen als Anhalt, um die Anzahl der herzustellenden Stellplätze im Regelfall unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, insbesondere des Bestandsschutzes, festzulegen.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse in der Stadt Cottbus, insbesondere den städtebaulichen Strukturen, wirtschaftlichen Erfordernissen sowie verkehrlichen Strukturen, insbesondere Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs und der Einbindung in das Radverkehrsnetz, sind unterschiedliche Festsetzungen der notwendigen Zahl der Stellplätze für unterschiedliche Gemeindegebietsteile und verschiedene Nutzungen gegenüber den Richtwerten der Anlage 3 sinnvoll.

Hierzu sieht die Satzung Abstufungen der notwendigen Stellplätze vor.

Grundsätzlich ist es dem Bauherrn erlaubt (außer im Gemeindegebietsteil I – sh. Erläuterungen zum § 3), mehr als die notwendigen Stellplätze auf seinem Grundstück zu errichten.

Sollte es in Ausnahmefällen unmöglich sein, aufgrund des Grundstückszuschnitts oder mit einem wirtschaftlich vertretbaren Aufwand die notwendigen Stellplätze oder einen Teil davon auf dem eigenen oder auf einem in zumutbarer Entfernung gelegenen anderen Grundstück zu errichten, so können diese Stellplätze durch Zahlung eines Geldbetrages abgelöst werden. Näheres dazu regelt die Stellplatzablösesatzung der Stadt Cottbus.

Absatz 1, Ziffer 1:

Das Zentrum (Gemeindegebietsteil I) ist die pulsierende Mitte des Oberzentrums Cottbus, attraktiver Lebensraum für immer mehr Bewohner und ein wichtiges Ziel für die Einwohner der Stadt und seine Gäste. Damit sind viele, sehr unterschiedliche und z.T. sich ausschließende Funktionen (z.B. Wohnen, Versorgung, Gastronomie, Gewerbe, städtische und private Grün- und Freiflächen, Straßen und Wege sowie die Sicherung des ruhenden Verkehrs) auf engem Raum verträglich miteinander zu verbinden. Die Funktion der Innenstadt ist durch das Schließen noch vorhandener Baulücken sowie Nutzungsänderungen in bestehenden Gebäuden zu stärken. Diese Stärkung ist sowohl von städtebaulichem als auch wirtschaftspolitischem Interesse für die Gesamtstadt.

Die Reduzierung der notwendigen Stellplätze in Bezug auf die Richtzahlentabelle in Anlage 3 im Gemeindegebietsteil I begründet sich verkehrlich auf die ausgezeichnete Erreichbarkeit mittels ÖPNV. Alle Straßenbahn- und die Mehrzahl der Stadtbuslinien tangieren oder queren den Gemeindegebietsteil I. Damit sind auch alle in der Stadt vorhandenen Park-and-ride-Parkplätze mit einer Gesamtkapazität von 1.568 Stellplätzen innerhalb von maximal 7 bis 12 Minuten (Fahrzeit ÖPNV einschl. Fußweg) erreichbar.

Insbesondere durch den Verzicht auf die Errichtung von Stellplätzen für kleine Dienstleistungsbetriebe, Geschäfte oder Gaststätten (zwei oder weniger notwendige Stellplätze) wird die wirtschaftliche Entwicklung in der Innenstadt nachhaltig belebt. Hier begründet die gute Erschließung der Cottbuser Altstadt durch Straßenbahn-, Stadt- und Regionalbuslinien sowie durch die sehr gute Einbindung in das städtische Radverkehrsnetz diesen wirtschaftsfördernden Ansatz.

Auf die Errichtung von notwendigen Stellplätzen für Wohngebäude nach Nummer 1.1 – 1.3 der Richtwertetabelle kann nicht völlig verzichtet werden, da hier immer ein Bedarf an Stellplätzen entsteht, der gebäudenah abgedeckt werden muss. Durch die Ausweisung von Parkzonen, in denen Bewohner der Altstadt durch Erwerb einer Quartiersparkberechtigung ihre Kfz unbegrenzt in zeitlich begrenzten Parkbereichen und/oder ohne zusätzliche Kosten in bewirtschafteten Parkbereichen parken dürfen, wird erforderlicher Raum für den ruhenden Verkehr der Bewohner zusätzlich im öffentlichen Verkehrsraum bereit gestellt.

Dem gesamten Problemfeld in Bezug auf die Sicherung des Stellplatzbedarfs trägt der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus mit dem integrierten Parkraumkonzept Innenstadt (Bereich Altstadtring) Rechnung.

Im Übrigen gelten die Begründungen zu den §§ 2 und 3 zur differenzierten Herangehensweise für den Gemeindegebietsteil I im Zusammenhang.

Absatz 1, Ziffer 2:

Der Gemeindegebietsteil II ist geprägt durch enge, innerstädtische Wohnbebauung, gemischt mit Gewerbebereichen und Innenstadtparkanlagen. Durch die Möglichkeit die ermittelte Anzahl notwendiger Stellplätze in der Herstellung auf 60 % zu mindern, werden Investi-

tionen in diesem Innenstadtbereich gefördert und die vorhandenen städtebaulichen Strukturen erhalten.

Verkehrlich ist der Gemeindegebietsteil II durch Straßenbahn- und Stadtbuslinien sehr gut erschlossen.

Absatz 1, Ziffer 3:

Innerhalb des Gemeindegebietsteils III wird in der Regel die Errichtung der nach Richtwertetabelle ermittelten notwendigen Stellplätze erforderlich. Im Einzugsbereich von Haltestellen des ÖPNV (300 m Fußwegentfernung = ca. 5 Minuten) kann die Anzahl der notwendigen Stellplätze auf 80 % gemindert werden, da hier mit einem erhöhten Wegeanteil mit Straßenbahn und Bus für den Quell- und Zielverkehr gerechnet werden kann.

Das Zeitfenster von 06.00 bis 20.00 Uhr ist gerechtfertigt, da in dieser Zeit 92,5 % aller Wege realisiert werden.

Diese Regelung ist nicht auf die Gemeindegebietsteile I und II anzuwenden.

Absatz 2:

Diese Vorschrift dient der Berücksichtigung besonderer Gegebenheiten im Einzelfall. Die Einbindung des Standortes der baulichen Anlage in den öffentlichen Personennahverkehr findet jedoch allein im Rahmen des § 2 Absatz 1, Ziffer 3 dieser Satzung Beachtung.

Zu § 3 Einschränkung von Stellplätzen

Der Sicherung des Stellplatzbedarfs im Gemeindegebietsteil I (Zentrum) und der gleichzeitigen stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs trägt der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus mit dem integrierten Parkraumkonzept Innenstadt (Bereich Altstadtring) Rechnung.

Es wurde eine Größe von 5.500 Stellplätzen innerhalb des Altstadtrings als stadtverträglich ermittelt. Gemessen an dem inzwischen auf ca. 10-11.000 angewachsenen rechnerischen Bedarf an Stellplätzen (bei unveränderter Anwendung der Richtlinientabelle) sind das ca. 50 – 55 %.

Die Stadt beschränkt aus den genannten Gründen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten der BbgBO gem. § 81 Abs. 4 Ziffer 2 die Errichtung von Stellplätzen.

Mit der Einschränkung der Herstellung von notwendigen Stellplätzen wird einerseits das Bild der Cottbuser Altstadt erhalten, andererseits werden Investitionen innerhalb des Gemeindegebietsteils I durch den Verzicht auf kostenintensive Herstellung von Stellplätzen gefördert.

Im Übrigen gelten auch hier die Begründungen zu § 2, Absatz 1, Ziffer 1.

Zu § 4 Herstellung von notwendigen Fahrradabstellplätzen

Absatz 3:

An die Errichtung von Fahrradabstellanlagen werden konstruktive Anforderungen gestellt, die einerseits der sicheren Abstellung von Fahrrädern, andererseits den unterschiedlichen Anforderungen von Nutzergruppen Rechnung trägt.