



---

<b>Geschäftsbereich / Fachbereich</b>	<b>Sachbearbeiter</b>
Fachbereich 21 - Bauleitplanung	Frau Hink

Az.: 610/11-21/Hi

---

<b>Beratung</b>	<b>Datum</b>	<b>Behandlung</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Gemeinderat	22.03.2022	öffentlich	Entscheidung

---

**Betreff**

Antrag der Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN auf Zulassung von Mobilitätskonzepten zur Reduzierung der Kfz-Stellplatzschlüssel in der gemeindlichen Stellplatzsatzung

**Anlagen:**

20191010\_Ö0924\_Neufassung\_Stellplatzsatzung\_BV\_nach\_Vorberatung\_BA\_20191008  
20200525\_Stellplatzsatzung\_mit\_Unterschrift  
20220220\_AntragStellplatzsatzungMobilitätskonzepte  
Neubiberg\_20211223\_Stellplatz\_und\_Fahrradstellplatzsatzung\_Stand\_20211231

---

**Inhaltlich relevante Drucksachen:** Ö/0924/XIV.WP

**Sachverhalt:**

Es wird auf den beigefügten Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 22.02.2022 verwiesen.

**Anmerkung der Verwaltung:**

Es wird auf die Ausführungen der Beschlussvorlage Drucksache Ö/0924/XIV.WP zum Neuerlass der Stellplatzsatzung verwiesen (Regelungen zu Mobilitätskonzepten bzw. zu Ablösebestimmungen in Stellplatzsatzungen/Bebauungsplänen).

1. **Finanzielle Auswirkungen**

**NEIN**  (damit sind die Angaben beendet)

**Stellungnahmen:**

RA Beisse vom 18.03.2022 (E-Mail):

Zu den Mobilitätskonzepten ganz grundsätzlich folgendes:

Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO gibt der Gemeinde die Möglichkeit über eine Satzung Regelungen über die

- Zahl
- Größe und
- Beschaffenheit

der Stellplätze für KFZ und der Abstellplätze für Fahrräder zu treffen. Ebenso können in der Satzung Regelungen für die Ablösung von Stellplätzen, die nach Art. 47 Abs. 3 Ziff. 3 BayBO nur für KFZ-Stellplätze möglich ist, und die Höhe des Ablösebetrages getroffen werden. Neu hinzugekommen mit der letzten Änderung der BayBO ist die Möglichkeit auch Regelungen zur Ausstattung mit Elektroladestationen vorzusehen.

Über diese Regelungsmöglichkeiten hinausgehende Festsetzungen sind auf Basis des Bauordnungsrechtes - also in einer Stellplatzsatzung - grundsätzlich nicht möglich. Allerdings können auf bauplanungsrechtlicher Grundlage - also in einem Bebauungsplan - weitere Regelungen zu den Stellplätzen getroffen werden. Problematisch ist in der Regel immer, wenn Vorgaben auf Basis der "Beschaffenheit" getroffen werden sollen, die letztlich auch die Lage der Stellplätze in der Fläche regeln - so oftmals z.B. die in Stellplatzsatzungen anzutreffende Vorschrift, dass ab einer bestimmten Anzahl an Stellplätzen diese in einer Tiefgarage unterzubringen sind. Hier stellt sich die Frage, ob die Unterbringung in einer Tiefgarage die Beschaffenheit der Stellplätze ist, oder ob es sich um Regelung zur Lage der Stellplätze auf dem Baugrundstück handelt, die so nur im Bauplanungsrecht getroffen werden könnte (m.E. eher zweiteres).

Aus der "eingeschränkten" Rechtsgrundlage in Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO wird auch ersichtlich, dass eine unmittelbare Möglichkeit für die Forderung nach sogenannten Mobilitätskonzepten dort fehlt; die Forderung nach einem Mobilitätskonzept lässt sich also nur über Umwege erreichen. Dies geschieht dadurch, dass dem Bauherren "angeboten" wird, dass die Anzahl der an sich nach der Satzung notwendigen Stellplätze bei Nachweis eines Mobilitätskonzeptes reduziert werden kann. Der Bauherr spart dadurch (möglicherweise) Kosten, die ansonsten für die Herstellung der Stellplätze anfallen würde, vor allem gewinnt der Bauherr aber durch die Einsparung der Stellplatzflächen weitere, i.d.R. werthaltigere Versiegelungs- und Bauflächen.

Problematisch ist die dauerhafte Absicherung des Mobilitätskonzeptes: Nach dem System des Stellplatzrechts in der BayBO dient der Stellplatznachweis dazu sicherzustellen, dass der von einem Bauvorhaben ausgelöste Zu- und Abfahrtsverkehr auf den Privatflächen der Bauherren abgewickelt werden kann, sobald es sich um ruhenden Verkehr handelt. Mit anderen Worten: Bewohner (und bei zu erwartendem Besucher- und Kundenverkehr auch diese) sollen ihre Fahrzeuge auf ihren Grundstücken und nicht auf der öffentlichen Verkehrsfläche abstellen (in der Praxis sieht dies oft anders aus). Dies erfolgt auf den hierfür herzustellenden Flächen (Stellplätze, Carports, Garagen etc.); deren dauerhafter Erhalt und die entsprechende Nutzung kann und soll von der Bauaufsichtsbehörde kontrolliert werden, die Nichtherstellung oder Zweckentfremdung lässt sich mit den Mitteln des Bauordnungsrechts/Bauvollzug ahnden (auch dies sieht in der Praxis häufig anders aus). Wird nun mit einem Mobilitätskonzept nachgewiesen, dass entgegen den Annahmen in der Stellplatzsatzung weniger Stellplätze als üblich/durchschnittlich erforderlich sind, so erfolgt eine in der Baugenehmigung niedergelegte Reduktion der Anzahl der Stellplätze. Die Bauaufsicht kann daher zukünftig nur diese reduzierte Anzahl kontrollieren und sicherstellen. Die Kontrolle und Sicherstellung des Mobilitätskonzeptes ist für die Bauaufsicht hingegen nicht möglich, hierfür fehlt eine Rechtsgrundlage. Damit muss die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes zwischen der das Konzept ermöglichenden Gemeinde und dem Bauherren abgesichert werden. Dies erfolgt in einem städtebaulichen Vertrag, dessen Grundlage neben dem konkreten Bauvorhaben das Mobilitätskonzept und die sich hieraus ergebende Reduktion der Stellplätze ist. Der Bauherr verpflichtet sich zur Umsetzung des Konzeptes und stimmt einer entsprechenden Kontrolle (regelmäßige Besichtigung durch Gemeinde, Vorlage von Nachweisen etc.) zu. Die Regelungen im Vertrag gelten aber nur zwischen der Gemeinde und dem konkreten Bauherr. Im Falle der Veräußerung des Grundstückes gehen die Verpflichtungen aus dem Mobilitätskonzept nicht automatisch auf den oder die neuen Eigentümer über. Eine Weitergabeverpflichtung kann vereinbart werden, wenn der Bauherr diese aber nicht einhält, bleibt der Gemeinde "nur" ein Schadensersatzanspruch gegen den Bauherren, der aber auf "Null" resultieren dürfte.

Nun gibt es im Wesentlichen zwei Möglichkeiten, die Verpflichtungen aus dem Mobilitätskonzept etwas besser abzusichern: Im ersten Fall versucht man die vertraglichen Verpflichtungen auch dinglich - also durch Eintragung im Grundbuch - abzusichern. Hier sind jedoch die Möglichkeiten begrenzt, bestimmte Konzepte dürften sich gar nicht absichern lassen. Besser erscheint eine Absiche-

zung - wie im Falle der Satzung von Neubiberg, die ich auch mitberaten habe - durch eine aufschiebend bedingte Ablösezahlung: In diesem Falle kommt es durch das Mobilitätskonzept nicht zu einer Reduktion der Stellplätze, sondern zu einer Ablösung von Stellplätzen. Der Bauherr muss also letztlich die in der Satzung geforderten Stellplätze grundsätzlich nachweisen, ihm wird aber die Möglichkeit eingeräumt einen Teil der Stellplätze nicht tatsächlich herstellen zu müssen, sondern ablösen zu können. Die Zahlung der Ablösesumme, bzw. deren Fälligkeit, wird aufschiebend bedingt vereinbart für die Dauer der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes - solange das Konzept umgesetzt wird und der Gemeinde die Umsetzung nachgewiesen wird, wird die Zahlung der Ablösesumme nicht fällig. Dabei ist auch hier für den Fall des Wechsels des Verantwortlichen (Bauherr/Eigentümer) Vorsorge zu treffen - die Ablösesumme ist durch Bürgschaft, Grundschuld o.ä. abzusichern.

Bei Aufnahme von Mobilitätskonzepten in der gemeindlichen Stellplatzsatzung und deren Zulassung im Genehmigungsverfahren ist noch auf zwei wesentliche Punkte hinzuweisen:

Erstens: Wird das Mobilitätskonzept nicht mehr weiter umgesetzt, gibt es keine Möglichkeit dann fehlende Stellplätze nachzufordern; die Baugenehmigung ist bestandskräftig geworden und sieht nur eine reduzierte Stellplatzanzahl vor, bzw. bestätigt, dass ein Teil der Stellplätze durch Ablöse nachgewiesen wurde. Wenn sich der Bauherr/Eigentümer daran hält, ist ihm bauordnungsrechtlich nichts vorzuwerfen, bauordnungsrechtliche "Zwangsmittel" sind dann nicht möglich (ggf. auch nicht bei baulichen Änderungen/Nutzungsänderungen!); das Grundstück ist dann in der Regel ohnehin so bebaut, dass die Schaffung von weiteren Stellplätzen nur schwer oder gar nicht mehr möglich ist.

Zweitens: soweit ersichtlich gibt es zu den Mobilitätskonzepten noch keine Rechtsprechung. Ob diese Konzepte in dieser Form vor den Gerichten Bestand haben werden, lässt sich also nicht sagen. Insbesondere kann nicht rechtssicher bestätigt werden, dass die Forderung einer bedingt fälligen Ablösesumme - die im Falle des Mobilitätskonzeptes ja letztlich Strafcharakter hat - im Hinblick auf die gesetzlichen Regelungen zum Stellplatznachweis, die grundsätzlich nur im Zeitpunkt der Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung von baulichen Anlage greifen, angemessen und sachgerecht ist.

### **Beschlussvorschlag gemäß Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN:**

1. Der Gemeinderat nimmt Kenntnis von der Beschlussvorlage Ö 0354 und dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 20.02.2022.
2. Der Gemeinderat möge beschließen:
  - Die Verwaltung wird damit beauftragt den §3 unserer gemeindlichen Stellplatzsatzung vom 16.04.2020 dahingehend zu ergänzen, dass Wohnanlagen bei Nachweis eines qualifizierten Mobilitätskonzeptes den Kfz-Stellplatzbedarf um bis zu 40% reduzieren können.
  - Ein qualifiziertes Mobilitätskonzept muss dazu geeignet sein den Bedarf an Kfz-Stellplätzen nachhaltig zu reduzieren, zum Beispiel durch die Realisierung und dauerhafte Unterhaltung von Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung, Bereitstellung von Car-Sharing, Lastenräder und sonstigen Angeboten wie ÖPNV-Abo oder Jobräder.
  - Das Mobilitätskonzept ist in einem Ablösevertrag detailliert zu beschreiben und im Falle von Nutzungsänderungen anzupassen. Die Gemeinde ist berechtigt die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes zu überprüfen. Wird es nicht im vereinbarten Umfang angeboten, ist ein Ablösebetrag fällig.
  - Als Referenz wird die Stellplatzsatzung der Gemeinde Neubiberg herangezogen.

**Gauting, 21.03.2022**

---

**Unterschrift**