HAUS + GRUND MÜNCHEN INFORMIERT

Teil 9: Stellplatzablöse – Was steckt dahinter?

Erika Schindecker, München

Der Bauherr hat die ihm nach Art. 52 Bayerische Bauordnung obliegende Verpflichtung, Stellplätze oder Garagen in ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen, zunächst dadurch zu erfüllen, dass er sich an der Herstellung einer Gemeinschaftsanlage beteiligt oder die Stellplätze oder Garagen auf dem Baugrundstück oder in der Nähe schafft.

Ausgangspunkt ist zunächst die in allen Landesbauordnungen vorgesehene Möglichkeit, fehlende Stellplätze durch Geldzahlung abzulösen.

Die Frage nach Stellplatzablösung tritt immer dann auf, wenn die Stellplatzverpflichtung vollinhaltlich *nicht auf eigenem Grund erfüllt werden kann* und ein geeignetes Grundstück mit einem zustimmungsbereiten Eigentümer in der Nähe des Baugrundstückes nicht zur Verfügung steht. Im Falle der tatsächlichen und nachvollziehbar belegten Unmöglichkeit der Realherstellung der Stellplätze erlaubt Art. 53 Abs. 1 Satz 1 und 2 BayBO, dass der Bauherr mit der Gemeinde einen Stellplatzablösevertrag abschließt, in dem sich einerseits der Bauherr verpflichtet, die Kosten für die Herstellung der vorgeschriebenen Stellplätze oder Garagen in angemessener Höhe zu übernehmen, die Gemeinde sich andererseits verpflichtet, die Ablösungsbeträge für die Herstellung von Garagen oder Stellplätzen an geeigneter Stelle oder für den Unterhalt bestehender Garagen oder Stellplätze zu verwenden.

Keine Erstattung

Die Stadt muss vereinnahmte Beträge für die Ablösung von Stellplätzen nicht zurückerstatten:

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (VGH) hat in seiner jüngsten Entscheidung am 11.3.2004 erwartungsgemäß die Klage eines Münchner Kaufmannes abgewiesen. Dieser hatte, um eine Baugenehmigung zu erhalten, den vorgeschriebenen Stellplatznachweis durch Zahlung von 7.500 DM abgelöst. Mit seiner Klage forderte er diesen Betrag zurück, weil die Stadt ihn nach seiner Ansicht nicht zweckentsprechend verwendet habe. Wie in der mündlichen Verhandlung bereits angeklungen, meint der VGH in seinem Urteil jetzt, dass die Ablösungsvereinbarung dem Kläger keinen Anspruch einräume, dass die Stadt das Geld auch tatsächlich für die gesetzlich vorgeschriebenen Zwecke verwende. Ihre in der Ablösungsvereinbarung festgelegte Verpflichtung erschöpfe sich darin, dem Kläger den ihm sonst nicht möglichen Stellplatznachweis zu schaffen und dadurch ein zwingendes Hindernis für die Erteilung einer Baugenehmigung auszuräumen. Die Revision wurde ausdrücklich nicht zugelassen. **(Aktenzeichen: 2 BV 02.3044)**.

Mittelverwendung

Darüber hinaus kann die Gemeinde die Ablösungsbeträge auch für bauliche Maßnahmen zum Ausbau und zur Unterhaltung von Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie für Parkleitsysteme verwenden, soweit diese die bessere Ausnützung von Parkeinrichtungen für die Gebietsteile der Gemeinde gewährleisten, in denen ein Bebauungsplan oder örtliche Bauvorschriften eine öffentliche Park-and-Ride-Anlage zulassen.

Dieser Regelung der Erfüllung der Stellplatzverpflichtung liegt die Überlegung zugrunde, dass die nach den Richtzahlen erforderliche Anzahl von Stellplätzen tatsächlich hergestellt werden **muss**, die Herstellung jedoch aus realen Gründen **dem Bauherrn** nicht möglich ist.

Pflichterfüllung

Am Stellplatzbedarf an sich besteht kein Zweifel. Es wird auch nicht von der Stellplatzpflicht Abstand genommen, sondern nur eine weitere Art der Erfüllung der Stellplatzpflicht vom Gesetzgeber angeboten.

In der Praxis wird die Problemstellung zum mindesten im Bereich des **Wohnungsbaues** überwiegend ganz anders gehandhabt, das heißt, dass ein Antrag auf Ablösung der Stellplatzverpflichtung

Erika Schindecker ist geschäftsführende Gesellschafterin der Erika Schindecker Gesellschaft für Organisation, Vorbereitung und Betreuung von Bauobjekten mbH, Vorstandsmitglied im Bundesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen – Landesverband Bayern.

bzw. eines Teiles der Verpflichtung in kaum einem Fall spontane Zustimmung findet, da die erforderliche Anzahl der Stellplätze in fast allen Fällen regulierbar ist, durch

- Reduzierung der Baumasse,
- Reduzierung der Anzahl der Wohneinheiten bei gleicher Baumasse, d. h. Planung mehr familiengerechter Wohneinheiten statt Kleinwohnungen,
- Reduzierung des Anteils stellplatzintensiver Gewerbenutzungen (z. B. Gaststätten etc.) oder des Nutzungsanteils für freie Berufe.

Wenn jedoch bereits alle Möglichkeiten zur Reduzierung des Stellplatzbedarfes ausgeschöpft sind, wird sich die Baugenehmigungsbehörde in den weitaus meisten Fällen auf den – im Wohnungsbau vermittelbaren – Standpunkt stellen, dass dann das Grundstück für die vorgesehene Maßnahme ungeeignet ist.

Im Wohnungsbau deshalb vermittelbar, weil bei nahezu jeder Wohneinheit der Bedarf für mindestens 1 Stellplatz tatsächlich gegeben ist und es dem Mieter oder Wohnungseigentümer wenig nutzt, wenn für den Ablösebetrag seines Stell-

platzes irgendwo ein Stellplatz neu geschaffen oder ein vorhandener unterhalten wird.

Das öffentliche, bauordnungsrechtlich begründete Interesse liegt in der Befriedigung des mit der baulichen Anlage verbundenen Stellplatzbedarfes zur Aufrechterhaltung, Sicherung und Entlastung des öffentlichen Verkehrs bzw. der öffentlichen Verkehrsflächen, vornehmlich bzw. immer in den Bereichen, in denen der Stellplatzbedarf durch Wohnnutzung ausgelöst wird.

Ausnahmen

Ausnahmen in diesem Zusammenhang sind

- Verdichtung der Wohnnutzung im Bestand, z. B. durch Ausbau bisher leerstehender Dachgeschosse
- Situierung des Wohnbauvorhabens in einem Beschränkungsbereich, z. B. einer Fußgängerzone, die keinen unmittelbaren Anschluss an eine uneingeschränkt benutzbare öffentliche Verkehrsfläche hat.

Die Erfüllung der Stellplatzverpflichtung durch Ablösung gemäß Art. 53 BayBO schafft zwar die Genehmigungsvoraussetzung für die Erstellung von Wohnbaumaßnahmen, beinhaltet jedoch keine Problemlösung, denn die durch die Baumaßnahme ausgelösten Kraftfahrzeuge sind vorhanden, nur der Stellplatz fehlt.

Förderung

Die Landeshauptstadt München fördert jedoch zwischenzeitlich den *Bau privater Anwohnergaragen aus den Mitteln der Stellplatzrücklage*, um in Stadtbereichen mit hohem Parkdruck vermehrt Anwohnerstellplätze zur Verfügung stellen zu können.

Die Bezuschussungsbedingungen für private Anwohnerstellplätze wurden durch den Stadtratsbeschluss vom 23. 5.2001 zum Gesamtkonzept zur Verwendung von Stellplatzablösemitteln erheblich verbessert.

Für jeden Autoabstellplatz, der die nachstehenden Voraussetzungen erfüllt, kann ein Zuschuss von 50 % der Baukosten (max. 15.000 Euro) gewährt werden.

Voraussetzung für die Gewährung eines Zuschusses ist, dass

- es sich um *zusätzliche* Stellplätze handelt, also nicht um nach der Bauordnung pflichtige, oder um Stellplätze, die an ein anderes Bauvorhaben gebunden sind,
- die Stellplätze in einem Stadtbereich zu liegen kommen, in dem Stellplätze fehlen,
- bei Bezuschussungen im Bereich der Stellplatzbeschränkungssatzung vertraglich sichergestellt wird, dass die zu schaffenden Stellplätze nur an Anwohner, nicht aber Gewerbebetriebe oder ähnliches vermietet werden,
- der Stadt ein vertragliches Belegungsrecht für die Dauer von 25 Jahren eingeräumt wird,
- der Stadt eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit in Form einer Nutzungsbeschränkung eingeräumt wird, nach der die bezuschussten Stellplätze nur zum Einstellen von Kraftfahrzeugen und auch nicht für den Nachweis pflichtiger Stellplätze für ein anderes Vorhaben genutzt werden dürfen.

Mit Hilfe von Stellplatzablösemitteln wurden bereits in der Vergangenheit in München einige Anwohnergaragen realisiert, die einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Stellplatzsituation und damit auch des Wohnumfeldes und der Wohnsituation insgesamt leisten.

Gewerbliche Nutzung

Anders stellt sich das Problem im Bereich der gewerblichen Nutzung dar:

Hier kann auf dem Umweg über Art. 53 BayBO z.B. die Belegschaft eines Gewerbebetriebes oder einer Großverwaltung mittels Satzung gezwungen werden, die Arbeitsstätte mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzufahren, weil von den nach den Richtzahlen erforderlichen Kraftfahrzeugabstellplätzen nur relativ wenige zur Verfügung stehen und der Rest „abgelöst" und dann als P + R-Platz erstellt wurde/wird.

Das führt dann oftmals dazu, dass Arbeitnehmer des Gewerbebetriebes oder der Großverwaltung bereits um 6.00 Uhr oder früher am Arbeitsplatz erscheinen, um in den Genuss eines gebührenfreien Straßenparkplatzes zu gelangen.

Die Stellplatzablösung löst zwar das Problem, nicht jedoch das Grundproblem, weil ein abgelöster Stellplatz keinen real und dringend benötigten Stellplatz ersetzen kann.

Beschränkungszonen

Stellplatzbeschränkungszonensatzung vom 7. Juni 2001 (Beispiel Landeshauptstadt München)

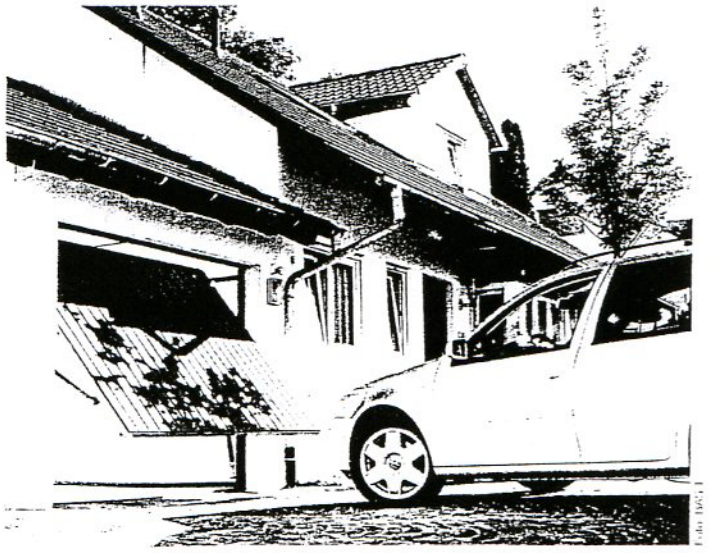
Befasste sich das vorstehende Kapitel mit dem Ablösebegehren des Antragstellers, so begegnen wir hier der Ablöseverpflichtung als Forderung der Gemeinde.

Die Landeshauptstadt München hat die Änderung der Bayer. Bauordnung (BayBO) zum 1. Juni 1994 zum Anlass genommen, nach Art. 98 Abs. 2 Nr. 4 BayBO a.F. (Art. 91 Abs. 2 Nr. 1 BayBO n.F.) eine gemeindliche Rechtsvorschrift (Satzung) zu erlassen, nach der innerhalb des Geltungsbereichs dieser Satzung die Realherstellung von Stellplätzen – abweichend von der gesetzlichen Regelung nach Art. 52 BayBO – auch dann unterbunden werden kann, wenn die Realherstellung auf dem Baugrundstück oder einem in der Nähe befindlichen Grundstück möglich wäre.

Hintergrund dieses Satzungserlasses ist es, dass in den Teilen des Gemeindegebietes, in denen es aus verkehrlichen oder/und städtebaulichen Gründen geboten ist, auf die örtliche Verträglichkeit abgestellte Stellplatzregelungen zu schaffen.

Für **Wohnnutzungen müssen** Stellplätze hingegen stets in erreichbarer Nähe vorhanden sein (ca. 300 m).

Gerade in den Innenstädten, insbesondere in den Ballungsräumen – die auch weiterhin als urbane Lebensräume erhalten werden sollen – ist der motorisierte Individualverkehr an seinen Grenzen angelangt. Dies gilt auch für die Belastbarkeit und Aufnahmefähigkeit der Stadt und de-



Stellplatzablöse: Kann der Eigentümer seiner Stellplatzverpflichtung auf eigenem Grund nicht nachkommen, wird es teuer.

ren öffentliche Verkehrsflächen für den ruhenden Verkehr. Es werden daher zunehmend Verkehrskonzepte erstellt, die den motorisierten Individualverkehr aus der Innenstadt verdrängen sollen. Dem Instrumentarium der Stellplatzbeschränkungszonensatzung kommt deshalb in diesen Bereichen künftig verstärkte Bedeutung zu.

Die Beschränkung der Stellplätze setzt aber voraus, dass der ruhende Verkehr an anderer Stelle untergebracht wird und dass eine Verbindung zwischen Beschränkungszone und Stellplatzangebot besteht. Diese Voraussetzungen können nach der Neuregelung in **drei** alternativen Fallgestaltungen geschaffen werden:

Es muss sichergestellt sein, dass zusätzliche Parkeinrichtungen für die allgemeine Benutzung oder entsprechende Gemeinschaftsanlagen in ausreichender Zahl und Größe zur Verfügung stehen, die

1. in zumutbarer Entfernung von dem Baugrundstück oder
2. am Rand der von der Satzung erfassten Gebietsteile oder
3. in der Nähe von Haltestellen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel liegen, die durch eigene Verkehrswege oder -einrichtungen mit diesen Gebietsteilen verbunden sind.

Der dritte Fall ist auf Großstädte wie die Landeshauptstadt München zugeschnitten, die über ein gut ausgebautes Netz des öffentlichen Personennahverkehrs verfügen. Die Haltestellen des ÖPNV werden zu Schnittstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr.

Die Neuregelung führt diese dritte Alternative erstmals ein. Dies ist deshalb erforderlich geworden, weil nach der bisherigen Satzungsermächtigung die zusätzlichen Parkeinrichtungen am Rande des Beschränkungsgebietes vorhanden sein mussten. In Großstädten – wie München – wird der Rand des Beschränkungsgebietes aber immer noch im Innenstadtbereich sein, in dem der Bau zusätzlicher Parkeinrichtungen städtebaulich und verkehrlich verfehlt wäre. Hier ist es angebracht, auf die Standrandgebiete und das Umland ausweichen zu können.

Die Neuregelung korrespondiert mit der Änderung des Art. 59 BayBO a.F. = Art. 53 BayBO 1998. Beide Regelungen ergänzen einander und ermöglichen die Verwirklichung neuer Verkehrskonzepte, mit dem Ziel der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs aus den Innenstadtbereichen zugunsten einer Verstärkung des ÖPNV.

Die **Satzung der Landeshauptstadt München vom 7. Juni 2001** unterscheidet zwischen einer **inneren** (Beschränkungszone I) und einer **äußeren** (Beschränkungszone II) Beschränkungszone; die Beschränkung **gilt nicht** für die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für

- Wohnnutzungen,
- Spielhallen, Spielcenter und -studios.

In der inneren Beschränkungszone dürfen die nach den Richtzahlen erforderlichen Stellplätze nur zu 25 v. H., in der äußeren nur zu 50 v. H. real hergestellt, der Rest **muss** abgelöst werden.

Die Satzung schränkt also die Anzahl der erforderlichen Stellplätze nicht ein, sondern nur die Herstellung.

In den herzustellenden Anteil von 25 % bzw. 50 % dürfen die Stellplätze für diejenigen Nutzungen nicht eingerechnet werden, für die nach § 1 Abs. 3 der v.g. Satzung die Beschränkung nicht gilt.

Sofern das stellplatzpflichtige Vorhaben in einer radialen Entfernung von mehr als 600 m von einer U- oder S-Bahnhaltestelle liegt, bzw. in einer radialen Entfernung von mehr als 400 m von einer Haltestelle einer beschleunigten Trambahnlinie liegt, kann von den in Abs. 1 festgelegten Beschränkungsquoten abgewichen werden.

Soweit Stellplätze nach der Stellplatzbeschränkungssatzung nicht hergestellt werden dürfen, ist die gesetzliche Verpflichtung zur Herstellung der Stellplätze durch eine Ablösevereinbarung nach Art. 53 BayBO zu erfüllen.

Abweichend von Absatz 1 Satz 1 dürfen für ein neues Vorhaben keine zusätzlichen Stellplätze hergestellt werden, wenn und soweit eine Gesamtberechnung von Altbestand und neuem Vorhaben ergibt, dass die Anzahl der bereits real vorhandenen Stellplätze 25 % (in der inneren Zone) bzw. 50 % (in der äußeren Zone) der nach Art. 52 BayBO insgesamt für den Altbestand sowie das neue Vorhaben erforderlichen Stellplätze überschreitet.

Auf die Beschränkungen nach § 2 Abs. 1 der Satzung kann insbesondere ganz oder teilweise verzichtet werden, wenn

1. dies der Schaffung von Behindertenstellplätzen dient und ein Bedarf an solchen Stellplätzen gegeben ist oder
2. dies im öffentlichen Interesse liegt (z.B. bei Stellplätzen für Einsatzfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr, Sanitätsdienst, Krankenanstalten) oder
3. dies der Schaffung von Stellplätzen für eine bereits vorhandene Wohnnutzung, für die kein Stellplatz nachgewiesen ist, dient und die Nutzung der Stellplätze zugunsten der Wohnnutzung rechtlich gesichert ist oder
4. dies der Schaffung von Stellplätzen für Betriebe mit einem Stellplatzbedarf bis zu vier Stellplätzen dient und die Belange des Verkehrs und des Städtebaus die Herstellung der Stellplätze vertretbar erscheinen lassen oder
5. in einer Tiefgarage nicht mehr als *acht* notwendige Stellplätze untergebracht werden oder
6. über die nach § 2 Abs. 1 zulässigen Stellplätze weitere Stellplätze für die zulässige Nutzung benötigt werden, um einen geordneten Betriebsablauf zu gewährleisten.

Im Rahmen des § 2 Abs. 3 der Satzung *kann* bei Vorliegen besonderer Umstände (z.B. erschwerte Erreichbarkeit der Haltestelle) auch eine kürzere Entfernung zugrunde gelegt werden.

Festsetzungen rechtsverbindlicher Bebauungspläne, die von der v.g. Satzung abweichende Regelungen treffen, gehen dieser Satzung vor.

Ablösungsbeträge

Derzeit gültige Ablösungsbeträge in München:

- Innerhalb des Altstadtringes:
  6.250 Euro
- Zwischen Altstadtring und Mittlerem Ring:
  5.000 Euro
- Außerhalb des Mittleren Ringes:
  3.750 Euro

Die Stellplatzbeschränkungszonensatzung führte bei betrieblichen Antragstellern zu keinem nennenswerten Widerstand im Interessenbereich, da vielfach oder meist die Realherstellung eines Stellplatzes, z.B. in einer mehrgeschossigen Tiefgarage, zum Ablösungsbetrag nicht möglich ist.

Von den Arbeitnehmern der Betriebe, deren Unternehmen durch die Stellplatzbeschränkungszonensatzung gezwungen sind, 50 v. H. bzw. 75 v. H. der erforderlichen Stellplätze abzulösen, wird die Satzung wohl nicht mit Begeisterung aufgenommen, da sie doch einen gewissen Bequemlichkeitsverlust zum Inhalt hat.

Diesen Beitrag stellte uns die Erika Schindecker Gesellschaft für Organisation, Vorbereitung und Betreuung von Bauobjekten mbH, Sendlinger Straße 21/IV, 80331 München, Telefon 089 - 260 35 66, Fax 089 - 2 60 78 81 mail: schindecker@web.de, Internet: www.schindecker-muenchen.de, zur Verfügung