

## **Begründung der Satzung der Stadt Schenefeld über die Ermittlung, Herstellung und Ablösung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung)**

### **Ausgangslage:**

#### **Erfordernis einer Stellplatzsatzung**

Aufgrund steigender Grundstückspreise und weniger neu erschlossenem Bauland steigt das Bedürfnis, die vorhandenen Grundstücksflächen möglichst umfassend zu nutzen. So wird auch in Schenefeld die Bebauung zunehmend verdichtet. Dies führt auch vermehrt dazu, dass die tatsächlich notwendigen Stellplätze nicht mehr auf dem Baugrundstück geschaffen werden konnten und die Anwohner ihre Kraftfahrzeuge (Kfz) auf öffentlichen Flächen abstellen mussten, sodass der Mangel an öffentlichem Parkraum in den Wohngebieten verstärkt wurde. Eine Stellplatzsatzung löst die gegenwärtige Stellplatznot nicht, sondern ist ein Instrument, um sicherzustellen, dass der Bedarf in zukünftigen Vorhaben realistisch ermittelt und gedeckt wird. Die Anzahl der herzustellenden Stellplätze ist regelmäßig ein Konfliktpunkt zwischen Vorhabenträgern und Verwaltung.

Das öffentliche Baurecht schränkt die Freiheit und das Eigentumsrecht der Grundstückseigentümer insoweit ein, dass Bauvorhaben sich im unbeplanten Innenbereich an die Eigenarten der Umgebung einzufügen haben und in Bereichen mit Bebauungsplänen, die das Maß der baulichen Nutzung vorschreiben, sich Vorhaben an diese zu halten haben. Auch in der Landesbauordnung (LBO) finden sich Regelungen, die bei jedem Bauvorhaben zu beachten sind. Beispielsweise ist im § 49 LBO geregelt, dass bauliche und sonstige Anlagen, bei denen Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, nur errichtet werden dürfen, wenn ausreichend Stellplätze oder Garagen sowie Abstellanlagen für Fahrräder errichtet worden sind. Nach dieser Norm richtet sich die Anzahl dieser Stellplätze nach den tatsächlich vorhandenen oder zu erwartenden Kfz bzw. Fahrrädern ständiger Benutzer\*innen und Besucher\*innen der Anlage. Bis Ende 2013 galt in Schleswig-Holstein der Stellplatzerlass, mit dessen Anlage die Bauaufsichtsbehörden (hier der Kreis Pinneberg) diesen Bedarf an Stellplätzen für Kfz und Abstellplätzen für Fahrräder ermitteln konnten. Auf die Anzahl der nach § 49 LBO herzustellenden Stellplätze hat die Stadt im Rahmen ihrer Beteiligung nach § 36 Baugesetzbuch (BauGB) keinen unmittelbaren Einfluss. Auch wenn der Erlass keine Gültigkeit mehr hat, wurde zumindest die Richtzahlentabelle für den Mindestbedarf an Stellplätzen und Abstellanlagen für Fahrräder hilfsweise bei der Ermittlung der notwendigen Stellplätze zu Rate gezogen. Dies kann insofern problematisch sein, dass der Erlass für das gesamte Landesgebiet erstellt wurde und somit nicht auf die Besonderheiten, die die Städte und Gemeinden in der Metropolregion Hamburg an sich haben, eingegangen werden konnte.

#### **Zielsetzung im Satzungsverfahren**

Mit dieser Satzung soll eine Grundlage geschaffen werden, anhand derer bei zukünftigen Vorhaben ein einheitlicher Maßstab zur Ermittlung des Stellplatzbedarfes unter Berücksichtigung lokaler Besonderheiten angewandt wird. Auch wenn von auf öffentlichen Verkehrsflächen abgestellten Fahrrädern derzeit noch keine wesentliche Belastung ausgeht, hat die Stadt Schenefeld – auch um den Radverkehr in der Stadt weiter zu fördern – in ihrer Satzung nach § 86 Abs. 1 Nr. 5 LBO auch Regelungen zu den Abstellplätzen für Fahrräder getroffen.

Durch die relative Nähe zur A23 und deren Anbindung durch die L104 wie auch der L103 (LSE) nach Hamburg-Lurup ist die Stadt Schenefeld für den Kraftfahrzeugverkehr sehr gut angebunden. Die Anbindung durch den ÖPNV ist relativ gut, zwar hat die Stadt selbst (noch) keinen Anschluss an das Schienennetz, eine gute Busanbindung in Richtung der S-Bahn-Stationen in Halstenbek und Hamburg-Iserbrook gleichen dies jedoch zu einem gewissen Grade aus und ermöglichen eine kraftfahrzeugunabhängige Mobilität. Es ist dennoch derzeit noch davon auszugehen, dass Pendler sowohl nach Schenefeld

wie auch aus Schenefeld heraus vorwiegend einen Pkw nutzen. Erfahrungsgemäß wird auch der größte Teil der Stellplätze in den Wohngebieten durch Pkw genutzt, daher wurde bei der Ermittlung eines Stellplatzbedarfes für Wohneinheiten auch vorwiegend auf Pkw abgestellt. Daten des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) und des Statistikamtes Nord ergeben, dass mit in Schenefeld gemeldeten 11.086 Pkw (Stand 01.01.2022)<sup>1</sup> und 9.972 Wohneinheiten (Stand 31.12.2021)<sup>2</sup> ca. 1,11 Pkw je Wohneinheit gemeldet sind.

Dieser Durchschnitt ist noch immer dicht an einem Verhältnis von einem Stellplatz je Wohneinheit. Doch mag ein solches Verhältnis bei dem Bau eines Einfamilienhauses oder einiger Reihenhäuser noch realitätsnah sein, so würden aber beispielsweise bei einem Baukomplex mit 100 Wohneinheiten von 40 bis 80 m<sup>2</sup> je Wohneinheit deutlich mehr Stellplätze gefordert, als tatsächlich benötigt werden, dies nimmt auch der Gesetzgeber in § 49 Abs. 1 LBO an. Er nimmt bei einem mehrgeschossigen Wohnungsbau einen Bedarf von 0,7 Stellplätze je Wohneinheit an. Bei einer Herstellungspflicht von einem Stellplatz je Einfamilienhaus und 0,7 Stellplätzen je Wohneinheit in einem Gebäude mit mehr als einer Wohnung ergibt sich nach den Daten des Statistikamtes Nord eine durchschnittliche Herstellungspflicht von 0,81 Stellplätze je Wohneinheit. Um also im Schnitt den Bedarf in der Stadt Schenefeld zu decken, muss eine Anpassung des Bedarfes erfolgen.

### **Stellplatzbedarfsermittlung nach der Stellplatzsatzung**

Herzstück der Stellplatzsatzung ist die Anlage 1 mit der Tabelle über den Bedarf an Stellplätzen für Kfz und Abstellplätzen für Fahrräder. In dieser wird der jeweilige Stellplatzbedarf nach Nutzungsart gegliedert aufgeführt. Die Herstellungspflicht kann anhand der Nutzungsart und dem Stellplatzbedarf je Einheit ermittelt werden. Auch wenn keine Zahlen zur Zusammensetzung des Gebäudebestandes vorliegen, ist offensichtlich, dass die Wohnnutzung gegenwärtig und auch in derzeit projizierbarer Zukunft die anderen Nutzungsarten in Hinsicht auf ihren Stellplatzbedarf wesentlich überwiegt. Die Steuerung der Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze im Bereich des Wohnungsbaus hat somit in Bezug auf die Regulierung des ruhenden Verkehrs im Stadtgebiet insgesamt erheblichen Einfluss.

Schlicht den ermittelten Durchschnittsbedarf von 1,11 Stellplätzen je Wohneinheit anzunehmen, wäre jedoch auch nicht bedarfsgerecht. Die LBO bietet nur für den mehrgeschossigen Wohnungsbau einen konkreten, regelmäßig ausreichenden Bedarf von 0,7 Stellplätzen je Wohneinheit. Statistische Daten über die Anzahl solcher Gebäude in Schenefeld liegt nicht vor, inwieweit der statistische Bedarf von 1,11 Stellplätzen je Wohneinheit mit dieser Regelung gedeckt wird, ist daher nicht abzusehen. Eine Regelung des Bedarfes nach Wohnungsgröße hingegen bietet Klarheit und ist anhand der verfügbaren statistischen Daten nachvollziehbar. Das Ergebnis des Zensus 2011<sup>3</sup> liefert Daten zu der Anzahl der Haushalte und ihrer Größe in 20 m<sup>2</sup>-Intervallen. Hieraus geht hervor, dass zwar rund 73 % aller Wohneinheiten in Schenefeld von Ein- und Zweipersonenhaushalten bewohnt wurden, Wohneinheiten bis zu einer Wohnungsgröße von 60 m<sup>2</sup> wurden jedoch zu 74 % von Einpersonenhaushalten – bei Wohneinheiten bis 80 m<sup>2</sup> waren es bereits nur noch rund 55 % – bewohnt. Ein Durchschnitt von über einem Stellplatz ist zumindest je Wohneinheit bis 60 m<sup>2</sup> nicht angemessen. Es kann angenommen werden, dass nicht jeder dieser Einpersonenhaushalte einen Stellplatz benötigt/einen Pkw zur Verfügung hat. Zunächst ist davon auszugehen, dass diese Wohnungen zum größten Teil von Volljährigen bewohnt werden. Die Daten des Statistikamt Nord zur Anzahl an volljährigen Personen in der Stadt Schenefeld (16.352 Personen) und die Daten des KBA zu den zugelassenen Pkw (11.086 Pkw) ergeben einen Durchschnitt von 0,68 Pkw je volljähriger Person – durchschnittlich hätten also rund 30 % dieser

---

<sup>1</sup> Abrufbar unter: [https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3\\_b\\_uebersicht.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html)

<sup>2</sup> Abrufbar unter: <https://region.statistik-nord.de/detail/0010000010000000000/1/349/828/>

<sup>3</sup> Ergebnisse online verfügbar unter: <https://ergebnisse2011.zensus2022.de/datenbank/online>

Einpersonenhaushalte keinen eigenen Pkw. Auch für die verbleibenden Zwei- und Mehrpersonenhaushalte kann nicht davon ausgegangen werden, dass jedem Haushalt ein Kfz zur Verfügung steht, da dieses mit einem nicht unwesentlichen finanziellen Aufwand verbunden ist. Daher wurde zunächst ein Bedarf von 0,7 Stellplätzen je Wohneinheit angenommen. Geht man bei Wohneinheiten zwischen 61 m<sup>2</sup> und 100 m<sup>2</sup>, die nur noch zu rund 32 % von Einpersonenhaushalten bewohnt werden, von einem Bedarf von 1 Stellplatz je Wohneinheit und bei Wohneinheiten über 100 m<sup>2</sup>, die erfahrungsgemäß eher von Familien als von alleinstehenden Personen bewohnt werden, von einem Bedarf von 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein durchschnittlicher Stellplatzbedarf von 1,09 Stellplätze je Wohneinheit. Die statistischen Daten zeigen den Trend, dass größere Wohnungen zunehmend von mehr als einer Person bewohnt werden. Daher wird die Schwelle, ab der 1 Stellplatz je Wohneinheit zu schaffen ist, von 60 m<sup>2</sup> auf 50 m<sup>2</sup> gesenkt, um stärker auf Einpersonenhaushalte beschränkt zu sein. So kann von einer näherungsweise Deckung des eingangs ermittelten statistischen Bedarfs von 1,11 Stellplätzen je Wohneinheit ausgegangen werden. Da es auch bei einer Wohnnutzung zu Zu- und Abgangsverkehr durch Besucher kommt, sind bei Wohnkomplexen mit mindestens sechs Wohneinheiten zusätzlich entsprechende Stellplätze für Besucher zu schaffen.

Für den Bedarf an Stellplätzen anderer Nutzungsarten, wie beispielsweise für einen Gewerbebetrieb, sind die demographischen und städtebaulichen Eigenheiten einer Stadt oder Gemeinde weniger relevant. Ein vollausgelasteter Gewerbebetrieb in Schenefeld wird einen ähnlichen Stellplatzbedarf haben, wie ein vergleichbarer Betrieb in einer anderen Kommune. Das Stellplatz- und ÖPNV-Angebot lässt die Arbeitnehmer entscheiden, wie sie ihren Arbeitsplatz erreichen werden. Vergleichbares gilt für Besucher von Sportstätten und –veranstaltungen. Da Mitarbeiterzahlen und Besucherzahlen fluktuieren, ohne, dass eine Änderung oder Nutzungsänderung der Anlage i.S.d. § 1 der Stellplatzsatzung notwendig ist, ist eine Bedarfsfeststellung anhand anderer Parameter sinnvoll, daher wurde in diesen Fällen auf die Nutzfläche, Besucherplätze oder Betten abgestellt.

Auch für die anderen Nutzungsarten, die in der Anlage 1 der Stellplatzsatzung aufgeführt sind, ist anzunehmen, dass Nutzer anhand des gegebenen Angebots entscheiden, ob sie mit eigenem Kfz, dem ÖPNV oder mit dem Fahrrad anreisen. Um den Stellplatzbedarf für Kfz und den Bedarf an Abstellplätzen für Fahrräder für jene Nutzungsarten zu ermitteln, bei denen es sich nicht um Wohnnutzung handelt, hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW in Zusammenarbeit mit dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW, der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (AGFS) und gemeinsam mit kommunalen Experten einen Leitfaden zum Erstellen von Stellplatzsatzungen und eine Musterstellplatzsatzung für NRW erarbeitet.<sup>4</sup> Auch wenn sich die Empfehlungen in Leitfaden und Muster auf Nordrhein-Westfalen beziehen, lassen sich diese Werte auch auf andere Bundesländer – so auch Schleswig-Holstein – anwenden. Um die Werte des Leitfadens an die Gegebenheiten in der Stadt Schenefeld anzupassen, wurde sich bei der Festsetzung des Stellplatzbedarfes der Nutzungsarten am oberen Ende des empfohlenen Rahmens orientiert. Dies liegt darin begründet, dass zumindest derzeit noch die Anbindung der Stadt Schenefeld mit einem Kfz bedeutend besser ist, als mit dem ÖPNV.

Die geforderten Abstellplätze für Fahrräder spielen bei gewerblichen Nutzungsarten und jenen zur Freizeitbeschäftigung eine größere Rolle. Damit eine Anreise mit dem Fahrrad attraktiv ist, sollten sowohl an der Wohnung wie auch an dem Fahrtziel ein Abstellplatz zur Verfügung stehen, um das Fahrrad sicher und trocken abzustellen. Während bei größeren Wohneinheiten, wie Einfamilien- und Reihenhäusern, davon auszugehen ist, dass die Fahrräder des Haushalts auf dem Grundstück untergebracht werden können, ist insbesondere bei Gebäuden mit mehreren Wohneinheiten darauf zu achten, dass ausreichend Abstellplätze hergestellt werden. Da ein Abstellplatz für ein Fahrrad grundsätzlich weniger

---

<sup>4</sup> Leitfaden und Mustersatzung können unter <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/mobilitaet/downloads> heruntergeladen werden.

Raum benötigt, als ein Stellplatz für ein Kfz und da ein Fahrrad eine geringere finanzielle Belastung für den Halter bedeutet, wurde in der Stellplatzsatzung von einem Bedarf von 1 Abstellplatz je Wohneinheit bis 50 m<sup>2</sup> und 2 Abstellplätzen je Wohneinheit über 50 m<sup>2</sup> ausgegangen.

### **Erläuterung der Regelungen**

Die Präambel (Eingangsformel) führt die derzeit gültigen Gesetzesgrundlagen auf, mit dem Zusatz „– in der jeweils gültigen Fassung –“ behält die Satzung ihre Rechtsgültigkeit auch bei Änderung der Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) oder der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein (GO).

#### **Zu § 1 - Geltungsbereich**

Die Satzung gilt im gesamten Gebiet der Stadt Schenefeld. Es gibt keine derart wesentlichen verkehrlichen oder städtebaulichen Unterschiede zwischen den Stadtteilen, die eine weitergehende Differenzierung sinnvoll oder gar notwendig machen würden. Sollten in Plangebietern von dieser Satzung abweichende Festsetzungen in Bebauungsplänen gemacht werden, gelten diese Regelungen zu Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen vorrangig.

Die Satzung gilt nicht nur für neu errichtete Anlagen, sondern auch bei Erweiterungen, Änderungen oder Nutzungsänderungen bestehender Anlagen. Eine Änderung baulicher Anlagen ist dann wesentlich im Sinne dieser Satzung, wenn sie in qualitativer bzw. quantitativer Hinsicht und / oder nach dem Aufwand, der zu ihrer Verwirklichung erforderlich ist, so bedeutsam ist, dass es auch unter den Gesichtspunkten eines etwaigen Bestandsschutzes, der Verhältnismäßigkeit und der Zumutbarkeit gerechtfertigt erscheint, das Vorhaben in Bezug auf die Lösung des Stellplatzbedarfs einer Errichtung gleichzustellen und deshalb einen Fehlbedarf an Stellplätzen nicht länger fortzuschreiben.<sup>5</sup> Ferner liegt eine in Bezug auf die Herstellungspflicht von Stellplätzen wesentliche Änderung der Benutzung von baulichen Anlagen dann vor, wenn eine neue Nutzung aufgenommen wird, die nach Verkehrsanschauung mit der bisherigen nicht verwandt, sondern von ihr grundsätzlich verschieden ist.<sup>6</sup>

#### **Zu § 2 - Begriffsbestimmung**

Es wird definiert, was die Satzung unter Stellplätzen für Kfz und Abstellplätzen für Fahrräder versteht. Dem Vorhabenträger steht es frei, ob er die Stellplätze in Form von offenen Stellplätzen, Carports oder Garagen herstellt. Andere städtebauliche Regelungen können jedoch Einschränkungen enthalten. Entsprechendes gilt für Abstellplätze von Fahrrädern.

#### **Zu § 3 - Herstellungspflicht**

Bei Errichtung, Erweiterung, Änderungen oder Nutzungsänderung von Anlagen wird zur Herstellung von Stellplätzen und Abstellplätzen verpflichtet. Diese Herstellungspflicht wird auf jene Vorhaben beschränkt, bei denen mit einer Zu- und Abfahrt mit Kfz oder Fahrrädern zu rechnen ist. In dem Bauantrag sind die notwendigen Stellplätze und Abstellplätze nachzuweisen. Bereits bei Bauvoranträgen sollten die Regelungen dieser Satzung Berücksichtigung finden, damit Bauvorbescheide nicht der Herstel-

---

<sup>5</sup> Vgl. OVG Münster, Urt. v. 07.11.1991, Az. 11A 487/89

<sup>6</sup> Vgl. OVG Münster, Urt. v. 01.09.1988, Az. 11A 1158/87

lungspflicht in dem Vorhaben entgegenstehen. Sollte die Anlage voraussichtlich verstärkt von Kfz angefahren werden, die keine Pkw sind, so können Stellplätze besonders für diese Fahrzeuge (Lkw, Bus, Motorrad) verlangt werden.

#### Zu § 4 - Anzahl der notwendigen Stellplätze und Abstellplätze

Der Anlage 1, der Tabelle über den Bedarf an Stellplätzen und Abstellplätzen, ist der auf Schenefeld bezogene Stellplatz- und Abstellplatzbedarf zu entnehmen. Die Herstellungspflicht richtet sich zunächst nach diesem Bedarf. Nach der Ermittlung des Bedarfes an Stellplätzen (für Kfz) anhand der Werte der Anlage 1 kann dieser unter Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung des Standortes nach Abs. 5 und etwaigen vorgestellten Mobilitätskonzepten nach Abs. 7 verringert werden. Anlage 2 der Satzung nennt Beispiele für Maßnahmen die Teil eines solchen Konzeptes sein könnten und die Höhe der Verringerung der Stellplatzanzahl, die diese rechtfertigen könnten, Anlage 2 ist dabei keine abschließende Aufzählung. Bei Maßnahmen nach Abs. 7 wird die Herstellungspflicht lediglich ausgesetzt. Diese Aussetzung kann befristet werden. Bei Maßnahmen die während der Gesamtdauer einer befristeten Aussetzung der Herstellungspflicht vorgehalten wurden, wird diese Pflicht nach Ablauf der Frist als erfüllt angesehen. Bei Wegfall einer Maßnahme, die Bedingung für eine laufende Aussetzung war, endet diese und die Herstellungspflicht wirkt erneut. Die Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens sind öffentlich-rechtlich zu sichern. Aufgrund eines Mobilitätskonzeptes können maximal 20 % der notwendigen Stellplätze eingespart werden, ein sehr gutes ÖPNV-Angebot i.S.d. Abs. 5 S. 1 kann eine weitere Reduzierung der notwendigen Stellplätze um 15 % rechtfertigen. Die Anzahl der notwendigen Stellplätze kann somit höchstens um 35 % reduziert werden. Sollte sich bei der Berechnung des Stellplatzbedarfes eine Dezimalstelle ergeben, ist immer auf die nächste natürliche Zahl aufzurunden. Erst wenn dieser endgültige Bedarf berechnet ist, können von diesem nach Abs. 8 weitere 25 % durch Abstellplätze für Fahrräder ersetzt werden. Abs. 8 findet keine Anwendung bei der Herstellungspflicht von Stellplätzen für Anlagen, die vorwiegend der Wohnnutzung dienen. Die Reduzierung des nach Abs. 1-4 ermittelten Bedarfes ist zu beantragen und es ist zu belegen, dass diese sowohl nach den Regelungen des § 4 der Stellplatzsatzung zulässig wie auch auf das Vorhaben bezogen notwendig sind.

#### Zu § 5 - Lage, Beschaffenheit und Begrünung der Stellplätze und Abstellplätze

Grundsätzlich sollen Stellplätze und Abstellplätze auf dem Grundstück hergestellt werden, auf dem sich die Anlage befindet, da dies jedoch (z.B. aufgrund von mangelndem Platz) nicht immer sinnig oder möglich ist, können Stellplätze für Kfz auch auf einem Grundstück in fußläufiger Nähe angelegt werden. Die Stellplätze sollten sich in einer zumutbaren Entfernung zur Anlage befinden. Andernfalls würden Nutzer der Anlage die Stellplätze vermehrt nicht nutzen und stattdessen versuchen, dichter an der Anlage auf öffentlicher Verkehrsfläche zu parken. Eine zumutbare Entfernung kann regelmäßig bis 250 m angenommen werden. Unter Berücksichtigung der Lage und Beschaffenheit des jeweiligen Baugebiets könnte sich eine niedrigere oder höhere Zumutbarkeitsgrenze ergeben. In begründeten Ausnahmefällen kann die Stadt auch verlangen, dass die Stellplätze auf dem Anlagengrundstück hergestellt werden.

Abstellplätze für Fahrräder können auf einem Grundstück in unmittelbarer Nähe hergestellt werden. Ein Abstellplatz ist bei einem Abstand von bis zu 75 m zum Anlagengrundstück regelmäßig in unmittelbarer Nähe gelegen. Längere Wege werden erfahrungsgemäß von Radfahrenden nicht als anlagenzugehörig erkannt.

Auf dem Grundstück hergestellte Stellplätze müssen mittels Auffahrten und gegebenenfalls Zufahrten zu erreichen sein. Da vor Grundstücksauffahrten gemäß § 12 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung nicht geparkt werden darf, gehen Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum verloren. Die Auffahrten sind

daher – entsprechend ihrer Lage und erwarteten Nutzung – auf das notwendige Maß von in der Regel 3,50 m zu begrenzen.

Stellplätze und Abstellplätze sind zu unterhalten. Um eine „Verpflasterung“ zu vermeiden, sind größere Stellplatzanlagen ab 20 Stellplätze durch das Pflanzen von Bäumen „aufzulockern“, bei kleineren Stellplatzanlagen beschränkt sich die Pflicht zur Begrünung auf das in der LBO festgesetzte Maß.

#### Zu § 6 - Ablösung der Herstellungspflicht

Die Herstellungspflicht der Stellplätze und Abstellplätze kann im Einzelfall auf Antrag durch Zahlung eines Betrages an die Stadt Schenefeld abgelöst werden. Grund für eine solche Ablösung können beispielsweise städtebauliche Interessen – wie die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum – sein, die einer Herstellung von Stellplätzen in der notwendigen Anzahl entgegenstehen, wenn der Vorhabenträger nicht oder nur schwerlich in der Lage ist, die damit notwendigen Stellplätze auf dem Vorhabengrundstück oder nach § 5 Abs. 1 auf einem hierfür öffentlich-rechtlich gesicherten Grundstück in der Nähe herzustellen. Die Herstellungspflicht soll nur soweit erforderlich abgelöst werden. Die Möglichkeit der Ablösung der Herstellungspflicht ist auf jene Stellplätze und Abstellplätze beschränkt, die bei einem angemessenen Maß der Bebauung nicht mehr hergestellt werden können. Dies hat zur Folge, dass zunächst vom Vorhabenträger zu prüfen ist, ob der Zu- und Abgangsverkehr anders reduziert werden kann. Dementsprechend ist der Antrag auf Ablösung zu begründen. Über den Antrag auf Ablösung der Herstellungspflicht entscheidet die Bauaufsichtsbehörde mit Zustimmung der Stadt Schenefeld. Die Verwendung der Ablösesumme ist nach den Regelungen des § 50 Abs. 6 S. 3 LBO zweckgebunden. Die Höhe des Ablösebetrages je Stellplatz beträgt 80 % der Kosten einer Herstellung eines durchschnittlichen Stellplatzes inkl. der Kosten für den Grunderwerb. Als Grundlage für die Kosten wird eine Größe von 22,5 m<sup>2</sup> je Stellplatz zugrunde gelegt. Diese Fläche berechnet sich aus der Größe einer Stellplatzfläche nach RSt 06 (12,5 m<sup>2</sup>) und der Größe der Zufahrtsfläche nach den EAR 05 (10 m<sup>2</sup>).

Es ergibt sich folgende Formel:

$$((\text{indexierte Herstellungskosten/m}^2 + \text{Grunderwerbskosten/m}^2) * 22,5) * 80\%$$

Über die Ablösung wird ein öffentlich-rechtlicher Vertrag geschlossen, ein Beispiel für einen solchen Vertrag ist als Anlage 3 der Satzung beigefügt.

#### Zu § 7 - Ordnungswidrigkeiten

Es wird auf den § 84 Abs. 1 Nr. 1 LBO verwiesen; ordnungswidrig handelt, wer nicht mindestens Abstellplätze dem Bedarf entsprechend hergestellt hat, den Stellplatzbedarf nicht erfüllt oder abgelöst hat sowie wer die Stellplätze und Abstellplätze nicht entsprechend den Vorgaben des § 5 dieser Satzung herstellt. Ordnungswidrigkeiten sind bei der Bauaufsicht des Kreises Pinneberg als zuständiger Behörde anzuzeigen.

#### Zu § 8 - Inkrafttreten

Die Stellplatzsatzung tritt am Tage nach der öffentlichen Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses auf der Internetseite der Stadt Schenefeld in Kraft. Die Satzung ist auch auf der Internetseite der Stadt Schenefeld unter „Rathaus>>Ortsrecht>>Satzungen“ einsehbar.