

**Mitteilung der Verwaltung
Vorlage Nr.: 20163074**

Status: öffentlich
Datum: 23.11.2016
Verfasser/in: Claudia Herzberg
Fachbereich: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Bezeichnung der Vorlage:
Umbau von begrünten Vorgärten zu Stellplätzen

Bezug:
Anfrage aus dem Ausschuss für Planung und Grundstücke vom 8.3.2016 (Vorlage Nr.: 20160667)

Beratungsfolge:

Gremien:

Ausschuss für Planung und Grundstücke

Sitzungstermin:

13.12.2016

Zuständigkeit:

Kenntnisnahme

Wortlaut:

An einigen Stellen im Stadtgebiet häufen sich unschöne Beispiele, bei denen begrünte Vorgärten entweder zu pflegeleichten Kies- und Schotterflächen umgestaltet oder zu gepflasterten privaten Pkw-Stellplätzen umgebaut werden. Abgesehen davon, dass dies in der Regel der Optik im Straßenbild schadet und Flächen zusätzlich versiegelt werden, werden außerdem dem öffentlichen Raum Stellplätze entzogen.

Anfrage:

-Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, solche Vorhaben zu verhindern?

Die Anlage von Stellplätzen auf privaten Grundstücken unterliegt bis zu einer Flächengröße von 100 m² nicht der Baugenehmigungspflicht. Jedoch müssen die Neuanlage oder Veränderung der bestehenden Zufahrten nach dem Straßen- und Wegegesetz (StrWG NRW) als gesteigerter Anliegergebrauch und damit als besondere Form der Sondernutzung beim Straßenbaulastträger beantragt werden.

Der Gesetzgeber sieht in diesem gesteigerten Anliegergebrauch innerhalb geschlossener Ortschaft ein Privileg des Anliegers, dass nur dann versagt werden kann, wenn durch die Anlage oder Änderung der Zufahrt der Gemeingebrauch der Straße erheblich eingeschränkt wird. (§ 14a in Verbindung mit § 14 StrWG NRW). Die wesentlichen Kriterien für die Beurteilung eines Antrages sind dabei die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Straße und dem Gehweg. Darüber hinaus ist auch zu beurteilen in wieweit der Gemeingebrauch der Straße durch die Neuanlage oder Änderung der Zufahrt eingeschränkt wird. Dabei genießt gemäß § 14 (2) StrWG NRW der fließende Verkehr aller Verkehrsarten auf der öffentlichen Straße Vorrang vor dem ruhenden Verkehr.

Bei der baulichen Anlage der Zufahrt wird auf die Schonung des vorhandenen Straßenbegleitgrün einschließlich der Straßenbäume geachtet. Die Verwaltung genehmigt in solchen Fällen nach interner Abstimmung mit angemessenen Auflagen zum Schutz des Grüns. Bei Entfall wird von der Verwaltung angemessener Ersatz gefordert. Die Gestaltung der privaten Stellplatzflächen wird bislang nur im Hinblick auf die verkehrlichen Belange beurteilt, da weitergehende Auflagen durch eine Genehmigung auf der Grundlage des StrWG nicht abgedeckt sind.

Alle anderen eventuell notwendigen Genehmigungen zur Umgestaltung eines Privatgrundstückes (Baumschutzsatzung Gestaltungssatzungen etc.) sind von einer derartigen Genehmigung nicht berührt.

Die Anträge nach Neuanlage von Stellplätzen vor den Häusern werden vorrangig dort gestellt, wo bei der Baugenehmigung noch keine Stellplatznachweise gefordert wurden oder aber nach Fertigstellung sich herausgestellt hat, dass die geforderten Stellplätze nicht ausreichen. In den Stadtteilen mit einer älteren Bebauung reicht dann üblicherweise auch das Stellplatzangebot im öffentlichen Raum nicht aus. In diesen Stadtteilen (z.B. Ehrenfeld, Stadtparkviertel, Wattenscheid rund um den Stadtgarten) führt der ruhende Verkehr im öffentlichen Raum häufig auch zur Behinderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des motorisierten Verkehrs.

Daher wird das Ansinnen privater Eigentümer, auf eigenem Grund Stellplätze zu schaffen, grundsätzlich begrüßt. Dabei wird bei der Genehmigung grundsätzlich darauf geachtet, dass das Verhältnis zwischen der Anlage privater Stellplätze und dem Entfall öffentlicher Stellplätze 2:1 beträgt. Denn nur dann wird das Stellplatzangebot tatsächlich vergrößert. Es kann jedoch auch ein höherer Stellplatzverlust im öffentlichen Raum akzeptiert werden, wenn durch das Freihalten von Zufahrtsbereichen eine höhere Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs erreicht wird.

Wenn nun der Gestaltungsanspruch von Stellplätzen vor den Gebäuden stärker berücksichtigt werden soll, reichen die Instrumente des StWG nicht aus.

Bei einer Erweiterung der Regelungstatbestände ist darüber hinaus der Aufwand für eine sachgerechte Prüfung, für die Koordinierung weiterer fachlich Beteiligter sowie für die Überwachung der Einhaltung solcher Auflagen zu berücksichtigen.

Die Genehmigungen von Zufahrten für Stellplätze könnten eingeschränkt werden, sobald durch ein Parkraumkonzept für die einzelnen Quartiere Lösungen für ein ausreichendes privates und öffentliches Parkraumangebot unter Berücksichtigung des fließenden Verkehrs (MIV, Rad- und Fußverkehr) aufgezeigt werden.

Möglichkeiten der Stadtplanung:

In aktuellen bzw. in letzter Zeit rechtskräftig gewordenen Bebauungsplänen werden bereits textliche Hinweise zum Ausschluss von Stellplätzen in Vorgärten aufgenommen. Bei bestehenden rechtskräftigen Fluchtlinienplänen mit festgesetzten Vorgärten sind Stellplätze im Vorgarten sogar planungsrechtlich unzulässig und werden danach im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren abgelehnt.

Aber auch im unbeplanten Innenbereich gem. § 34 BauGB werden im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren Stellplätze in Vorgärten abgelehnt, wenn z.B. in der näheren Umgebung einheitlich gestaltete Vorgärten vorhanden sind und sich das Vorhaben/ der Stellplatz nicht einfügt. Zudem wird regelmäßig versucht, Überfahrten zu Stellplätzen zu verhindern, wenn eine Baugenehmigung nicht zu erlangen ist – wegen fehlenden Sachentscheidungsinteresses.

-Wäre das Erlassen einer entsprechenden Satzung eine praktikable Vorgehensweise?

Eine Satzung, die Baurechte einschränkt, kann nur gebietsbezogen, d.h. auf Straßenzüge oder auf einheitliche Siedlungsbereiche, erlassen werden, da jeweils für Einzelbereiche das vermeintlich öffentliche Interesse an einem Vorgarten mit den Einschränkungen der individuellen Baufreiheit abzuwägen ist.

Die Inhalte der vom Rat beschlossenen Strategischen Umweltplanung und auch des Klimaanpassungskonzeptes könnten in eine solche Satzung einfließen.

Insbesondere sind in Innenbereichslagen Belange des Klimaschutzes nach dem Klimaanpassungskonzept Bochum zu berücksichtigen. Der Bereich Knüwerweg gehört zum Teil, wie andere stark verdichtete Wohnbereichslagen auch, zu einem Gebiet mit einer sehr hohen Bevölkerungsdichte und überdurchschnittlich hohem Anteil an Personen über 65 Jahre im Bereich einer Hitzeinsel mit einem Gefährdungspotential der Zone 1 Typ C. In diesen bebauten Gebieten sollen die bioklimatischen Extreme abgemildert werden, indem z.B. Bodenversiegelungen vermieden oder durch den Einsatz von durchlässigen Oberflächenbefestigungen reduziert werden. Oberste Zielsetzung ist demnach eine Begrenzung von Neuversiegelungen sowie der Erhalt von Freiflächen und Baum-/Gehölzbeständen.

Ebenso stellt die Strategische Umweltplanung mit ihren Leitlinien und Umweltzielen eine wichtige Vorgabe für die nachhaltige Stadtentwicklung und die Gestaltung von Freiflächen in Siedlungsräumen dar. Beispielsweise besagt die Leitlinie 8: " Die Inanspruchnahme von Flächen, insbesondere Freiflächen, für die Bereiche Wohnen, Wirtschaften, Verkehr und Freizeit nimmt Rücksicht auf das ökologische Gleichgewicht sowie auf Nutzungsansprüche zukünftiger Generationen".

Neben der Darstellung der Versiegelungsgrade und den daraus resultierenden Vorgaben für einzelne Schutzgutentwicklungen (Schutzgut Wasser, Boden, Klima/Mensch/Arten und Biotope) sind in einem Umweltzielkatalog bestimmte Ober- und Unterziele für die einzelnen Schutzgüter hergeleitet worden. So besagt das Unterziel 3.2 als Umweltqualitätsziel 3.2.1, dass in stadtökologischen Defizitgebieten bis zum Jahre 2030 Mindestanteile unversiegelter Flächen gesichert werden. Die angestrebten Flächenanteile sollen in verdichteten Siedlungsbereichen zur Verbesserung der Umwelt- und Wohnqualität durch Erhöhung des Anteils unversiegelter Böden auf einen Mindestanteil von 40% entwickelt werden.

Im Rahmen der Bauleitplanung, der Quartiersentwicklung und Satzungsverfahren werden die vorgenannten Aspekte schon jetzt berücksichtigt.

Ruhender Verkehr:

Mithilfe eines eingangs beschriebenen Parkraumkonzepts könnten für die einzelnen Quartiere Lösungen für ein ausreichendes privates und öffentliches Parkraumangebot unter Berücksichtigung des fließenden Verkehrs (MIV, Rad- und Fußverkehr) aufgezeigt werden. Diese Ergebnisse könnten ebenfalls in eine Satzung einfließen.

Ein Bebauungsplan- bzw. Satzungsverfahren ist jedoch sehr personal- und zeitintensiv. Das Ergebnis des Abwägungsprozesses kann zudem gerichtlich angefochten werden.

-Können, wenn schon eine Genehmigung zur Errichtung von Pkw-Stellplätzen nicht zu verhindern ist, nicht wenigstens Kriterien für eine zukünftige Genehmigungspraxis festgelegt werden, wie z. B.:

dass mindestens doppelt so viele neue Stellplätze entstehen müssen wie bestehende Plätze im öffentlichen Raum wegfallen,

Auf das 2:1-Verhältnis unter Spiegelstrich eins wird verwiesen.

Das Problem für die Verwaltung entsteht vor dem Hintergrund, dass die Anlage von Stellplätzen auf privaten Grundstücken bis zu einer Flächengröße von 100 m² nicht baugenehmigungspflichtig ist. Daher erlangt die Verwaltung nicht in allen Fällen Kenntnis über die Errichtung von Stellplätzen in Vorgärten. Die meisten Stellplatzvorhaben liegen deutlich unter 100 m² und nur ein geringfügiger Teil wird erfasst.

dass das Straßenbild und die Gestaltung des Umfeldes einen Umbau erlauben oder

Im Rahmen von Neubauvorhaben zu Stellplatzanlagen in Vorgärten wird, wenn keine alternativen Standorte möglich sind, sehr wohl auf gestalterische Aspekte Rücksicht genommen, z.B. durch Abgrünung. Wenn möglich wird die Errichtung von Stellplätzen in Vorgärten jedoch unterbunden, damit eine bestehende einheitliche Gestaltung auch vorhanden bleibt.

dass für den Umbau keine Bäume gefällt werden dürfen?

Bestimmungen aus landschaftsplanerischer Sicht greifen für die Gestaltung von Vorgärten nicht. Die Anforderungen der Baumschutzsatzung sind jedoch einzuhalten. Die Baugenehmigungsfreiheit entbindet den Bauherrn nicht von der Pflicht zur Einhaltung aller anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften. Falls Bäume gefällt werden, muss Ersatz durch Neupflanzung geschaffen werden.

-Wäre dieses Problem ein Thema, das der Gestaltungsbeirat beraten bzw. für das er Lösungswege erarbeiten könnte?

Im Rahmen von Bebauungsplan- bzw. Satzungsverfahren könnten die Anregungen des Gestaltungsbeirates eingeholt werden. Die Erarbeitung einer Satzung selbst gehört jedoch nicht zum Aufgabenkatalog des Gestaltungsbeirates.

Anlagen: