gössendorf
die lebenswerte wohngemeinde

Gössendorf, am 15.03.2017

GZ: 031-3/89-17

KFZ-Stellplatz-Verordnung 2017

gemäß § 89 Abs. 4 Stmk. Baugesetz 1995 idgF. LGBl.Nr. 117/2016

Gemäß § 89 Abs. 4 Stmk. Baugesetz 1995 idgF. LGBl.Nr. 117/2016 hat der Gemeinderat der Marktgemeinde Gössendorf in seiner Sitzung vom 15.03.2017 die KFZ-Stellplatz-Verordnung 2017, verfasst von DI Stefan Battyan, Ingenieurbüro für Raumplanung und Raumordnung, Franziskanerplatz 10, 8010 Graz, GZ.: 0507, wie folgt beschlossen:

§ 1 Die Zahl der mindestens erforderlichen Abstellflächen für Kraftfahrzeuge oder Garagen für Wohngebäude und/oder gemischt genutzten Gebäuden mit Wohnnutzung hat im Neu- und Zubaufall entsprechend der nachfolgenden Tabelle 1 zu erfolgen:

(1) Anzahl der geplanten Wohneinheiten	(2) Anzahl der erforderlichen P für BewohnerInnen	(3) Anzahl der erforderlichen P für BesucherInnen	(4) Anzahl der insgesamt erforderlichen Parkplätze
1	2	0,5	3
2	4	1	5
3	6	1,5	8
4	8	2	10
5	10	2,5	13
6	12	3	15
7	14	3,25	17
8	16	3,5	20
9	18	3,75	22
10	20	4	24
11	22	4,25	26
12	24	4,5	29
13	26	4,75	31
14	28	5	33
15	30	5,25	35

Tabelle 1

§ 2 Die Stellplätze sind auf dem Bauplatz des jeweils zur Ausführung gelangenden Gebäudes zu errichten. Als Stellplatz für Besucher können auch verbreiterte Zufahrtsbereiche, kleinere Plätze udgl. geltend gemacht werden, wenn dadurch die verkehrstechnische Funktionalität und der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt werden.

§ 3 Gem. § 92 Abs. 1 Stmk. Gemeindeordnung 1967 idgF LGBl. Nr. 131/2014 bedürfen Verordnungen zu ihrer Rechtswirksamkeit der öffentlichen Kundmachung. Die Kundmachungsfrist beträgt 2 Wochen. Die Verordnung samt Erläuterungen wird im Zeitraum von

17.03.2017 bis 31.03.2017 an der Amtstafel kundgemacht und tritt mit dem, auf die Kundmachungsfrist folgenden Tag, das ist der 01.04.2017 in Kraft.

Für den Gemeinderat
Der Bürgermeister

Marktgemeinde Pol. Bezirk Gänserndorf-Umgebung Bösendorf

DI(FH) Gerald Wonner

Erläuterungen

Rechtsgrundlage

§ 89 (4) StBauG 1995: „Die Gemeinden sind berechtigt, die Zahl der Abstellplätze durch Verordnung abweichend (erhöhend oder reduzierend) von Abs. 3 festzulegen. Dabei haben sie die Interessen des öffentlichen Verkehrs, der Ortsplanung sowie ein vorhandenes Verkehrskonzept zu berücksichtigen. Bis zur Erlassung der Verordnung hat die Behörde Ausnahmen von der Verpflichtung nach Abs. 3 zuzulassen, sofern sie nach der Lage der Anlage oder dem Erschließungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln gerechtfertigt ist." (Zitat Ende)

Das öffentliche Interesse der Gemeinde an der Erlassung der ggst. Verordnung ist, ein ausreichendes Angebot an Abstellplätzen für den ruhenden Verkehr unter Berücksichtigung zusehends dichterer Bebauungsweisen als eindeutige Vorgabe für das Bauverfahren zu verordnen und die Gleichbehandlung ähnlich gelagerter Fälle sicher zu stellen. Damit soll ein konfliktfreier Verkehrsfluss auf den öffentlichen und privaten Verkehrsflächen gewährleistet und ein ungeordnetes Parkieren auf dem örtlichen Straßennetz hintangehalten werden.

Verkehrskonzept:

1.) Motorisierungsgrad des Bezirks und Tendenzen:

Der Motorisierungsgrad der Bevölkerung im Bezirk Graz Umgebung ist einer Publikation von Statistik Steiermark aus dem Jahr 2016 (vgl. Tabelle 3) zu entnehmen. Im Jahr 2015 fielen auf 1000 Haushalte 630,50 KFZ oder circa 0,63 KFZ je Einwohner. Unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von circa 2,48 Personen je Haushalt ergibt dies durchschnittlich 1,56 KFZ / Haushalt.

PKW+Kombi/1000 Ew.				Differenz		Prognose
	1995	2005	2015	1995-2015	Diff./Jahr	2030
Graz-Umgebung	528,30	568,90	630,50	102,20	6,813	732,70
KFZ/Ew.	0,53	0,57	0,63	0,10	0,007	0,73
durchschn.Pers./Hh.	2,85	2,64	2,48	-0,37	-0,025	2,11
durchschn.KFZ/Hh.	1,51	1,50	1,56	0,06	0,004	**1,62**
Besucherparkplatz[1]	*1,00*	*1,00*	*1,00*			*1,00*
Summe	2,51	2,50	2,56			2,62

Tabelle 2

Aus einer langjährigen Zeitreihe (1920 bis 2015) von Statistik Steiermark ist ein starker Anstieg der KFZ-Bestände im Bezirk Graz Umgebung abzulesen. Um diese Veränderung bei der Bemessung der erforderlichen KFZ-Stellplätze zu berücksichtigen, wurde anhand der Entwicklung zwischen 1995 und 2015 eine Zunahme an KFZ-Beständen quantifiziert und bis in das Jahr 2030 prognostiziert. Die daraus resultierenden Kennwerte (durchschnittliche KFZ/Ew., durchschnittliche Personen/Haushalt) ergeben im Jahr 2030 durchschnittlich 1,62 KFZ/Haushalt. Dieser Wert bildet die grundlegende Basis für die Ermittlung der erforderlichen Abstellflächen für Kraftfahrzeuge oder Garagen für Wohngebäude.

[1] Statistisch nicht bekannt

2.) Öffentlicher Verkehr:

Das Gemeindegebiet Gössendorfs ist insbesondere entlang der LB73 Kirchbacherstraße mit öffentlichem Verkehr gut versorgt, es bestehen aber auch Bereiche außerhalb der fußläufig erreichbaren Haltestellenbereiche. Primär verkehren Regionalbuslinien in Richtung Grazer Zentrum und dem Umland von Graz. Im Kreuzungsbereich LB73 Kirchbacher Straße / L312 Fernitzer Straße und nördlich angrenzend bestehen Haltestellen mit einer Busanbindung gemäß Zone 1 der Stadt Graz.

3.) Erfahrungswerte durch die Gemeinde:

Die Marktgemeinde Gössendorf war im Jahr 2015 die Gemeinde mit dem höchsten relativen Anstieg an Einwohnern im Bundesland Steiermark (vgl. Publikation Statistik Steiermark). Die Erfahrung der Gemeinde ist, dass unabhängig der Wohnungsgröße zumindest 2 KFZ-Abstellplätze pro Wohneinheit benötigt werden. Dieser Wert deckt sich auch mit der durchschnittlichen Bezirksquote.

Hinzu kommt das Erfordernis eines Besucherparkplatzes auf eigenem Grund, da in den Siedlungsgebieten keine Abstellmöglichkeiten auf öffentlichem Gut vorhanden sind. Insgesamt resultiert daraus das Erfordernis von drei KFZ-Stellplätze pro Wohneinheit.

Für den erforderlichen Besucherparkplatz kann erst ab einer Größenordnung von kleineren Wohnanlagen ein Synergieeffekt erzielt werden. Diesem Umstand wird in den Festlegungen gemäß §1 ab 7 Wohneinheiten pro Bauplatz Rechnung getragen.

Im Zusammenhang mit steigenden Baulandpreisen werden zusehends die im Flächenwidmungsplan festgelegten maximalen Bebauungsdichten (0,3 in WR bzw. 0,4 in WA) in Form kleinerer Wohnanlagen auf einem ortsüblichen Bauplatz ausgeschöpft. Daraus resultiert u.a. eine höhere Dichte an KFZ-Stellplätzen je Bauplatz. Um eine unverhältnismäßige Versiegelung von Bauland zu verhindern hat die Gemeinde im Räumlichen Leitbild 5.0 für den Funktionsbereich Wohnen einen maximal zulässigen Versiegelungsgrad von 0,40 verordnet und ist dieser im Bauverfahren einzuhalten. Übersteigt die versiegelte Fläche diesen Wert, muss der Versiegelungsgrad mittels Ausgleichsmaßnahmen (Rasengittersteine, Begrünung von Flachdächern udgl.) erzielt werden.

Erläuterungen zu § 1

In Abhängigkeit zu der Anzahl an geplanten Wohneinheiten (Spalte 1) wird auf Basis des für das Jahr 2030 prognostizierten Anteils an 1,62 KFZ/Haushalt von einem Stellplatzbedarf von 2 KFZ/Haushalt für Bewohner (Spalte 2) ausgegangen. Dieser Wert deckt sich mit den Erfahrungswerten der Gemeinde und soll ungeachtet der Siedlungstypologie vorgeschrieben werden.

Zusätzlich werden in Abhängigkeit der Siedlungstypologie 0,5 Besucherparkplätze/Wohneinheit (Spalte 3) vorgeschrieben und der Summenwert (Spalte 4) mathematisch gerundet. Die Anwendung des Faktors 0,5 beruht auf der realistischen Annahme, dass Besucherparkplätze nicht gleichzeitig benützt werden, sodass daraus Synergieeffekte im Sinne einer Minimierung der Bodenversiegelung resultieren.

Ab einer Größenordnung von 7 Wohneinheiten oder mehr werden unter derselben Annahme 0,25 Besucherparkplätze/Wohneinheit vorgeschrieben.

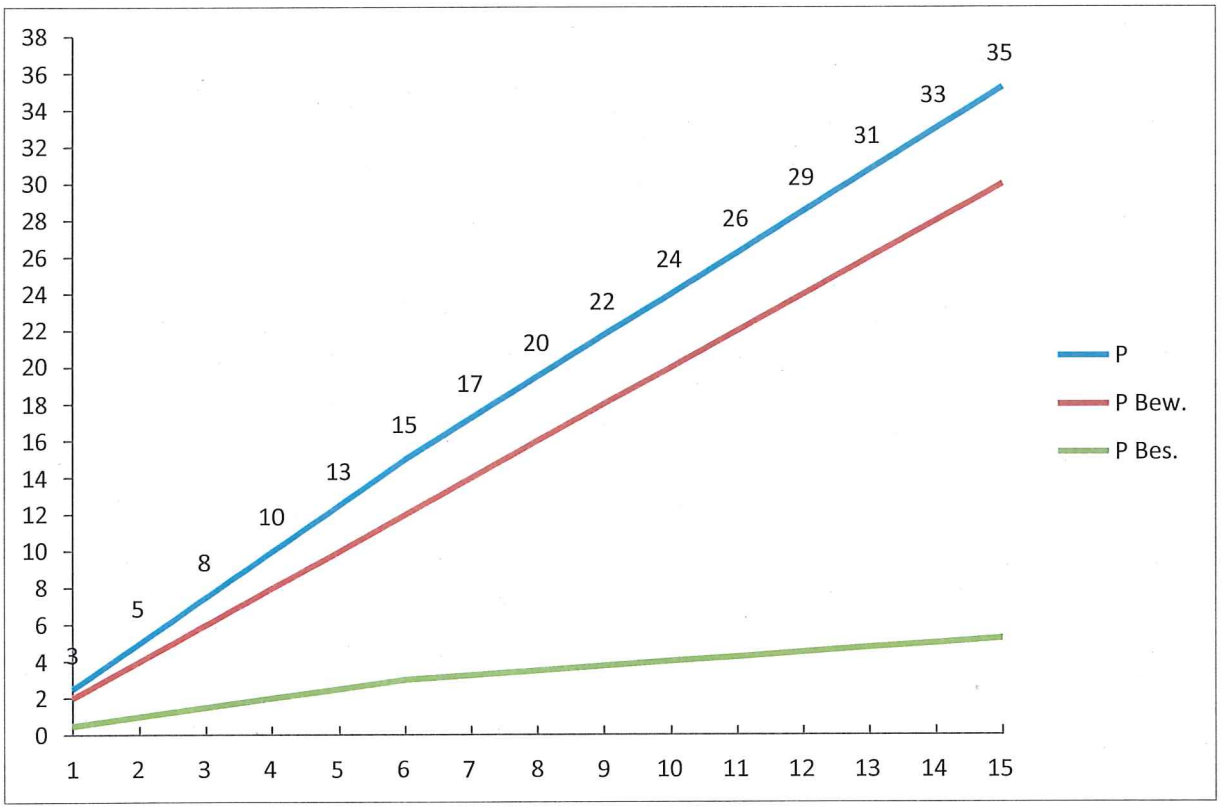

Abb. 1: Diagramm zum Verhältnis zwischen Besucherparkplätzen und Bewohnerparkplätzen

Erläuterungen zu § 2

Die Stellplätze sind auf dem Bauplatz des jeweils zur Ausführung gelangenden Gebäudes zu errichten, um die flächenverbrauchende Errichtung von Stellplätzen auf benachbarten bzw. dislozierten Flächen ohne räumlichen Zusammenhang mit dem Projekt auszuschließen.

Unter dem Aspekt der flächensparenden Siedlungsentwicklung wird auch klargestellt, dass für Stellplätze für Besucher auch verbreiterte Zufahrtsbereiche, kleinere Plätze udgl. geltend gemacht werden können, wenn dadurch die verkehrstechnische Funktionalität und der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt werden. Die nachfolgenden Skizzen sind beispielhaft zu verstehen und zeigen grundsätzliche Aufstellungsmöglichkeiten auf.

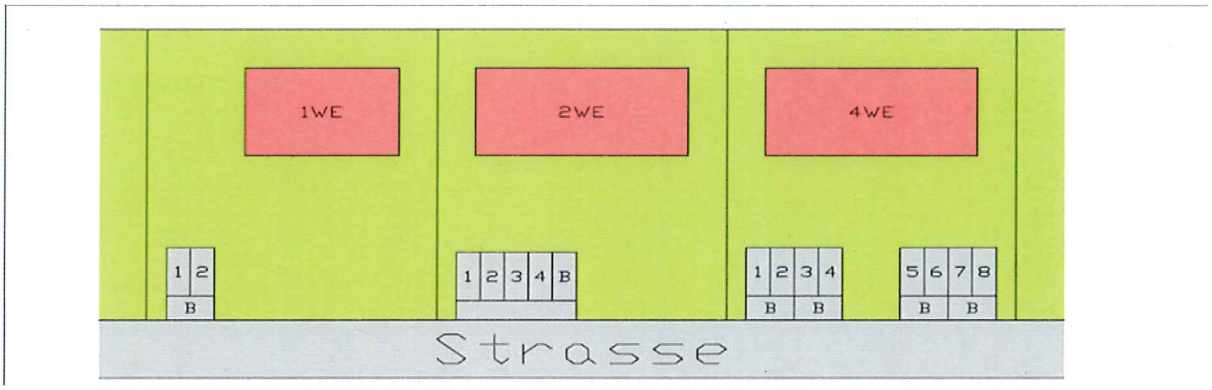

Abb. 2: Schematische Darstellung zur Anordnung von Parkplätzen