

Verfasser:
Umweltamt, Julia Zyder

Stand: 18.11.2020

Az.

Beteiligung:
Bauordnungsamt
Ordnungsamt
Ortsverwaltung Eschach
Ortsverwaltung Schmalegg
Ortsverwaltung Taldorf
Rechtsamt
Stadtplanungsamt

Ortschaftsrat Eschach	01.12.2020	öffentlich
Ortschaftsrat Schmalegg	01.12.2020	öffentlich
Ortschaftsrat Taldorf	01.12.2020	öffentlich
Technischer Ausschuss	02.12.2020	öffentlich

Stellplatzsatzung

- Aufstellungs- und Auslegungsbeschluss Satzung über örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Stellplätze für Wohnungen

Beschlussvorschlag:

1. Für das Gebiet entsprechend der Umgrenzung im Lageplan des Umweltamtes vom 30.10.2020 soll eine Stellplatzsatzung nach § 74 Abs. 2 Nr.1, 2 und 6 sowie Abs. 6 in Verbindung mit § 37 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg aufgestellt werden.
2. Gleichzeitig soll die bisherige Stellplatzsatzung "Satzung über die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen der Stadt Ravensburg", genehmigt am 09.08.1996, aufgehoben werden.
3. Dem Entwurf der Satzung "Satzung über örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Stellplätze für Wohnungen" vom 17.11.2020 einschl. Lageplan vom 30.10.2020 sowie der Begründung vom 17.11.2020 wird zugestimmt.
4. Der Entwurf der Satzung "Satzung über örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Stellplätze für Wohnungen" vom 17.11.2020 einschl. Lageplan vom 30.10.2020 sowie die Begründung vom 17.11.2020 wird gemäß § 74 Abs. VI LBO i.V.m. § 3 Abs. 2 BauGB für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für die Dauer von 30 Tagen, öffentlich ausgelegt sowie die förmliche Behördenbeteiligung nach § 74 Abs. VI LBO i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt.
5. Dem Vorschlag der Verwaltung im Rahmen von Bauleitplanverfahren zusätzliche Besucherstellplätze in Höhe von 20 % der bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze zu fordern sowie den Möglichkeiten bis zu 50 % dieser Forderungen durch alternative Maßnahmen für den Umweltverbund und Sharing-Modelle zu ersetzen wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt dies bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen entsprechend umzusetzen und projektangepasste Lösungen auszuarbeiten.

1. Vorgang

Die Stadt Ravensburg hat am 27. Juli 2020 den Ravensburger Klimakonsens, das Ergebnis intensiver Arbeit der temporär eingerichteten Klimakommission, beschlossen. Dieser Konsens umfasst ambitionierte Zielvorgaben und erste Maßnahmen für die Bereiche Mobilität, Gebäude, Kompensation und Bewusstseinsbildung, mit denen die Stadt bis spätestens 2040 die Klimaneutralität erreichen will. Die Überarbeitung der Stellplatzsatzung ist neben den Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan-Paket, der Optimierung der Parkraumbewirtschaftung und der Verkehrsberuhigung inkl. Begegnungszone, eine der hochpriorisierten Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität.

Erklärtes Ziel der Neuausrichtung der Stellplatzsatzung ist, den motorisierten Individualverkehr weniger hoch zu priorisieren. Vorgeschlagen wurde von der Klimakommission weniger Pkw-Stellplätze zu verlangen und gleichzeitig das Angebot an Fahrrad- und Lastenrad-Stellplätzen zu verbessern.

Der Entwurf der neuausgerichteten Stellplatzsatzung richtet die Anzahl notwendiger Stellplätze am empirisch, heute messbaren Bedarf an Fahrzeugen pro Haushalt aus. Dadurch werden weniger Stellplätze verlangt als in der bisher gültigen Stellplatzsatzung aus dem Jahr 1996. Darüber hinaus werden die notwendigen Stellplätze basierend auf einer guten ÖPNV-Anbindung reduziert. Ein neuer Bestandteil der Satzung ist außerdem, dass die Anzahl an herzustellenden Fahrrad-Stellplätze anhand der Größe der Wohneinheiten festgesetzt wird. Lastenräder sind kein rechtlich definierter Begriff, sodass es aktuell nicht möglich ist, explizite Lastenrad-Stellplätze zu verlangen.

2. Räumlicher Geltungsbereich

Die Satzung gilt für das gesamte Stadtgebiet. Dieses ist in vier Zonen unterteilt und im Lageplan vom 30.10.2020 dargestellt (siehe Anlage Nr. 1).

3. Rechtliche Situation

Bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen ist nach § 37 Abs. 1 LBO für jede Wohnung ein geeigneter Stellplatz für Kraftfahrzeuge herzustellen (notwendiger Kfz-Stellplatz). Die Verwaltungsvorschrift Stellplätze (VwV Stellplätze) ermöglicht bei Nichtwohngebäuden und guter Einbindung des Standorts in den ÖPNV Abschläge von bis zu 40 % der notwendigen Stellplätze. Die Reduzierung der Stellplätze gemäß VwV Stellplätze gilt nicht für die notwendigen Kfz-Stellplätze von Gebäuden mit Wohnungen. Eine Ablösung notwendiger Kfz-Stellplätze von Gebäuden mit Wohnungen ist nicht möglich. Nach § 37 Abs. 7 LBO besteht eine Abweichung von der Herstellungspflicht nur wenn die Herstellung bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten, auch unter Berücksichtigung platzsparender Bauarten der Kfz-Stellplätze oder Garagen, unmöglich oder unzumutbar ist oder auf dem Baugrundstück aufgrund öffentlich-rechtlicher Vorschriften ausgeschlossen ist.

Bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen sind über die Kfz-Stellplätze hinaus Fahrrad-Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen ausreichen. Die Fahrrad-Stellplatzpflicht deckt sowohl den Bedarf der Bewohnerinnen und Bewohner als auch den Bedarf der Besucherinnen und Besucher ab. Auf sie kann bei Gebäuden mit Wohnungen nicht verzichtet werden.

Nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO werden die Gemeinden ermächtigt, die Stellplatzverpflichtung für das ganze Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets ein-

zuschränken. Einschränkung bedeutet, dass der Bauherr nicht die sich aus § 37 Abs. 1 ergebende Zahl von Stellplätzen herzustellen hat, sondern eine geringere Anzahl an Stellplätzen. Die Einschränkungsmöglichkeit gilt auch für Änderungen und Nutzungsänderungen. Dem Bauherrn steht es offen, auch nach Erlass der örtlichen Bauvorschriften freiwillig Stellplätze und Garagen herstellen, soweit diese baurechtlich zulässig sind. Die Gemeinden können die Stellplatzverpflichtung laut § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO für Wohnungen auf bis zu 2 Stellplätze erhöhen. Voraussetzung für die Satzung zur Einschränkung und zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung ist, dass diese durch Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung gerechtfertigt sind.

4. Erfordernis der Satzung

Die Landesbauordnung unterscheidet nicht zwischen den unterschiedlichen Rahmenbedingungen wie Lage der Wohngebäude und Größe der Wohneinheiten, sondern setzt pauschal einen Stellplatz pro Wohneinheit fest. Für die heterogene städtebauliche Struktur Ravensburgs bestehend aus der urbanen Kernstadt, innenstadtnahen Siedlungsgebiet und dörflich geprägten Ortschaften ist es notwendig, einen räumlich konkret an der tatsächlichen Fahrzeugausstattung und dem Angebot an alternativen Mobilitätsformen angepassten Stellplatzschlüssel anzusetzen. Bereits 1996 wurde von der Möglichkeit zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung Gebrauch gemacht. Diese hat für die Bereiche außerhalb der Kernstadt sowie für größere Wohneinheiten die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen auf bis zu zwei Stellplätze erhöht. Die neue Stellplatzsatzung dient der Modernisierung der Satzung aus dem Jahr 1996 und passt diese an die aktuellen Gegebenheiten an. Ihr Ziel ist auch den zukünftigen Bedürfnissen gerecht zu werden.

Das Mobilitätsangebot ist im Stadtgebiet sehr unterschiedlich. In der Kernstadt sind die zurückzulegenden Distanzen selten über 5 km lang, sodass das Fahrrad auf den meisten Strecken dem Pkw im Hinblick auf die Fahrtzeit ebenbürtig ist. Mit dem Angebot des Stadtbusses ist die ÖPNV-Anbindung ebenso wie die überörtliche Anbindung an das Schienennetz gut. Ergänzend gibt es hier ein Carsharing-Angebot ebenso wie die Möglichkeit das Pedelec-Verleihsystem zu nutzen. Dadurch kann hier leichter auf einen Pkw verzichtet werden, als im eher ländlich geprägten Raum der Ortschaften. Das wird auch an den großen Unterschieden im Fahrzeugbestand in den Stadtteilen deutlich. Dieses Mobilitätsverhalten zeigt sich auch am jeweiligen Modal Split der Stadtteile. Zukünftig soll das Mobilitätsangebot weiter ausgebaut werden (vgl. Verkehrsentwicklungsplan Gemeindeverband Mittleres Schussental).

Aufgrund des hohen Bestands an Fahrrädern in den Haushalten und des großen Radverkehrsanteiles im Modal Split ist eine Abdeckung des Bedarfs an geeigneten Fahrrad-Stellplätzen am Wohngebäude notwendig. Daher wird im Rahmen der Stellplatzsatzung auch ein Fahrrad-Stellplatzschlüssel eingeführt.

Ein an die tatsächlichen Bedarfe von Stellplätzen angepasster Stellplatzschlüssel ist auch aus Gründen der sparsamen Flächennutzung sinnvoll. Die vorhandene Fläche kann statt für Stellplätze für wertvollen Wohnraum oder im Sinne der Klimafolgenanpassung (Frischluftschneisen, Versickerung) genutzt werden.

Aus den genannten städtebaulichen Gründen, Gründen des Verkehrs und Gründen sparsamer Flächennutzung soll die Stellplatzverpflichtung nach LBO in der Altstadt sowie im Vorbehaltsbereich für urbane Gebiete im Stadtteil Schussensiedlung eingeschränkt werden, ebenso bei kleinen Wohneinheiten im gesamten Stadtgebiet. Bei größeren Wohnungen hingegen soll die Stellplatzverpflichtung in der Kernstadt (ohne die Altstadt) und den Ortschaften erhöht werden.

5. Ruhender Verkehr im öffentlichen Verkehrsraum

Die Schaffung von Wohnraum stellt im gesamten Stadtgebiet eine zentrale Herausforderung der Siedlungsentwicklung dar. In Ravensburg wird dabei dem Grundsatz "Innenentwicklung vor Außenentwicklung" entsprochen. Nicht zuletzt während der Beratungen zum Klimakonsens wurde nochmals bestätigt, dass die Innenentwicklung klar Vorrang vor der Erschließung von neuem Bauland hat. Dies bedeutet vor allem die Umwandlung von bereits bebauten Flächen im Siedlungsbestand. Unter Beachtung der Kriterien einer nachhaltigen Stadtentwicklung sollen die Flächen effektiver genutzt und dabei energetisch effizientere Bauweisen und hochwertige Lebensbedingungen gesichert werden. Neben der Sicherung von Grünflächen und -strukturen müssen die von der angestrebten höheren baulichen Dichte ausgelösten Mobilitätsfragen gelöst werden. Bei der Innenentwicklung stellt die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsraums eine besondere Herausforderung dar, da die Flächen hierfür auf den Bestand begrenzt sind.

Bei kleineren baulichen Entwicklungen in Baugebieten mit geringer Dichte (z.B. Wohngebieten mit überwiegender Einfamilienhausbebauung) ist diese Herausforderung auf den bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen häufig noch gut zu meistern. Anders sieht dies aus, wenn Wohnbauprojekte durch ihren Umfang an zusätzlicher Wohnfläche steigende Anforderungen an den öffentlichen Verkehrsraum formulieren. Der private Stellplatzbedarf für die relevanten Verkehrsarten muss nachgewiesen werden. Der öffentliche Verkehrsraum muss den künftigen Ziel- und Quellverkehr aufnehmen können und dabei auch den Besucherverkehr berücksichtigen.

Bei Neubaugebieten erfolgt dies über eine entsprechende Dimensionierung des Verkehrsraumes, angepasst an die geplante Nutzungsdichte. Diese Anpassung ist im Bestand nicht mehr möglich. Deshalb müssen Wege gefunden werden, wie der öffentliche Verkehrsraum den künftigen Anforderungen gerecht werden kann. Die Entwicklung der privaten Bauflächen und des öffentlichen Verkehrsraumes müssen gemeinsam betrachtet und weiterentwickelt werden. Im Zusammenhang mit Wohnbauprojekten der Innenentwicklung für die Planungsrecht im Sinne des Planungserfordernisses mit kommunaler Bauleitplanung geschaffen oder für die Projektrealisierung verändert wird, ist dies im Rahmen von städtebaulichen Verträgen zwischen Stadt und dem jeweiligen Vorhabenträger verbindlich möglich. Von dieser Möglichkeit wird so auch schon bisher Gebrauch gemacht. Um den zusätzlichen Anforderungen an den öffentlichen Verkehrsraum für den Aspekt des künftig zu erwartenden Besucherverkehrs gerecht zu werden, wurden zusätzlich zu den bauordnungsrechtlich notwendigen Pkw-Stellplätzen 20 % allgemein anfahrbare Besucherstellplätze gefordert. Da diese Forderung sehr einseitig auf den Pkw-Verkehr ausgerichtet ist und die angestrebte Verkehrswende nicht berücksichtigt, wurden erste Versuche unternommen alternative Lösungswege zu eröffnen, um den Anforderungen an den öffentlichen Verkehrsraum gerecht zu werden. Diese Möglichkeiten sollen künftig verbindlich für alle oben genannten Vorhabenträger offenstehen.

Der allgemeine Ansatz für zusätzlich nachzuweisende Besucherstellplätze wird auf 20 % der bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze für das Wohnbauprojekt festgesetzt. Der Wandel in der Mobilität wird nach und nach neben den Pkw-Stellplätzen auch anderen Anforderungen an den öffentlichen Raum stellen. Das Fuß- und Radwegenetz muss weiter verbessert und leistungsfähiger werden. Außerdem muss der Umweltverbund an sich gestärkt und ergänzende Sharing-Modelle flächendeckend aufgebaut werden. Trägt ein Vorhabenträger hierzu bei, kann je nach Konzept auf bis zu 50 % der zusätzlich nachzuweisenden Besucherstellplätze verzichtet werden.

Damit wird den Zielsetzungen einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung, die der Innenentwicklung einen klaren Vorrang einräumt, auch für den öffentlichen Verkehrsraum entsprochen. Damit zusammenhängenden Herausforderungen der Mobilität werden angemessen flexible Lösungsmöglichkeiten zur Auswahl gestellt, die den motorisierten Individualverkehr situationsgerecht weniger hoch priorisieren.

Kosten und Finanzierung:

Anlage/n:

Anlage 1: Entwurf Stellplatzsatzung vom 17.11.2020

Anlage 2: Lageplan vom 30.10.2020

Anlage 3: Begründung zur Stellplatzsatzung vom 17.11.2020