



Stadt Friedrichshafen

Begründung

zur

Satzung gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 1 Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) über die Einschränkung der Kfz-Stellplatzverpflichtung für sonstige baulichen Anlagen und andere Anlagen nach § 37 Abs. 1 Satz 2 LBO

Entwurf

Stand 18.08.2023

Inhaltsübersicht

1. Räumlicher Geltungsbereich	2
2. Rechtsgrundlagen	2
3. Verfahren und bestehende Rechtsverhältnisse.....	2
3.1 Verfahren	2
3.2 Früherer Rechtsstand	2
3.3 Bezüge zum Planungsrecht	3
4. Satzungsinhalt	3
4.1 Anlasse und Ziel der Satzung	3
4.2 Inhalt der Örtliche Bauvorschriften.....	5

1. Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich ist im Lageplan vom 18.08.2023 festgelegt.

2. Rechtsgrundlagen

- Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung vom 5. März 2010 (GBl. S. 357, 358, ber. S. 416), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. Juni 2023 (GBl. S. 170)
- Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) in der Fassung vom 24. Juli 2000 (GBl. S. 581, ber. S. 698), zuletzt geändert durch Art.4 des Gesetzes vom 27. Juni 2023 (GBl. S. 229, 231)

3. Verfahren und bestehende Rechtsverhältnisse

3.1 Verfahren

Gemäß § 74 Abs. 2 LBO können Städte und Gemeinden aus Gründen des Verkehrs, städtebaulichen Gründen oder Gründen der sparsamen Flächennutzung bestimmen, dass die Stellplatzverpflichtung eingeschränkt wird. Das Satzungsverfahren wird entsprechend § 74 Abs. 6 LBO im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB durchgeführt.

3.2 Früherer Rechtsstand

Gemäß § 37 Abs. 1 LBO sind bei der Errichtung sonstiger baulicher Anlagen und anderer Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, notwendige Kfz-Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen unter Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs ausreichen. Mit sonstigen baulicher Anlagen und anderen Anlagen werden alle sonstigen Nutzungen außer Wohnnutzung erfasst.

Bis zu einem Viertel der notwendigen Kfz-Stellplätze kann bei sonstigen Anlagen durch die Schaffung von Fahrradabstellplätzen ersetzt werden, wobei für einen Kfz-Stellplatz vier Fahrradstellplätze herzustellen sind. Die für die jeweilige Nutzungsart erforderliche Anzahl an Kfz- und Fahrradstellplätzen wird in der Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) geregelt. Sie ist sowohl für die Neuerrichtung, als auch für den Umbau und die Nutzungsänderung von Gebäuden anzuwenden.

Die Richtzahlen für verschiedene Nutzungsarten werden in der VwV Stellplätze tabellarisch aufgeführt. Die Anzahl der Stellplätze errechnet sich meist über die Fläche einer Nutzung oder alternativ, bei einem Missverhältnis, über die Anzahl an Nutzern oder Beschäftigten (z.B. bei Lagerflächen). Bei der Berechnung der notwendigen Stellplätze wird in Friedrichshafen der obere Wert der in der Richtzahlentabelle angegebenen Spannweite unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls angesetzt.

Ansonsten besteht bisher nicht die Möglichkeit, einzelfallbezogene oder generelle Abweichungen von der gesetzlichen Verpflichtung zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen für Gewerbebetriebe oder sonstige Nutzungen zuzulassen.

3.3 Bezüge zum Planungsrecht

Die Stellplatzsatzung über die Einschränkung der Herstellungsverpflichtung und Untersagung der Herstellung von Kfz-Stellplätzen in der Innenstadt mit Rechtskraft vom 12.11.2005 bleibt von dieser Satzung unberührt. Ansonsten gibt es in bestehenden Bebauungsplänen, Vorhaben- und Erschließungsplänen und Satzungen bislang keine Festsetzungen zur Stellplatzanforderung bei gewerblichen Betrieben. Demnach bestehen keine Wechselwirkungen mit der Stellplatzsatzung Gewerbe. Sollten bei künftigen Bebauungsplänen als Ergebnis einer umfangreichen Abwägung von der Stellplatzsatzung abweichende Festsetzungen getroffen werden, gehen diese der Stellplatzsatzung vor.

4. Satzungsinhalt

4.1. Anlass und Ziel der Satzung

Die Stadt Friedrichshafen ist in der besonderen Situation, dass große Flächen im innerstädtischen Bereich durch Großbetriebe wie MTU oder ZF belegt sind, die in der Folge auch einen erhöhten Bedarf an Stellplatzflächen mit sich bringen. Allein die beiden vorgenannten Betriebe stellen mitten in der Stadt zwischen Colman- und Hochstraße deutlich über 1.000 Kfz-Stellplätze auf weitgehend versiegelten Flächen bereit. Auch die in Stadtrandlage gelegene Messe Friedrichshafen weist über 8.000 Stellplätze aus. Im Bestand verfügt die Messe heute über mehr als 7.000 Stellplätze auf ca. 19 Hektar Parkierungsflächen am Messegelände und weitere 1.270 Stellplätze auf ca. 3,6 Hektar Außenparkflächen am P7 und am Parkplatz Maierhöfle.

Viele Hektar an Fläche in Friedrichshafen sind infolgedessen durch Autoabstellflächen für Gewerbe- und Industriebetriebe belegt. Zugleich stehen für eine Nachverdichtung oder Neuausweisung von gewerblichen Betrieben keine ausreichenden Flächenpotenziale mehr zur Verfügung, was mittel- bis langfristig zu einem erheblichen Standortnachteil führen kann. Eine Möglichkeit, der Flächenknappheit entgegen zu wirken, könnte der Erlass einer Stellplatzsatzung für den Gewerbebereich und sonstige Nutzungen darstellen, die sich gezielt an den örtlichen Gegebenheiten orientiert, flexibel auf diese reagieren kann und bei Erfüllung gewisser Kriterien eine deutliche Reduzierung bei der Herstellung von baurechtlich notwendigen Stellplätzen ermöglicht. Zu den möglichen Kriterien zählen insbesondere neben der Erschließungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Integration von Mobilitätskonzepten.

Die Herstellungspflicht von Stellplätzen bei der Erstellung von sonstigen baulichen Anlagen und anderer Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, d.h. alle Anlagen außer Wohnen, wird in § 37 Abs. 1 Landesbauordnung (LBO) geregelt. Die Richtzahlen für verschiedene Nutzungsarten werden tabellarisch in der VwV Stellplätze aufgeführt. Bei der Berechnung der notwendigen Stellplätze wird in Friedrichshafen der obere Wert der in der Richtzahlentabelle angegebenen Spannweite angesetzt, um bereits jetzt eine möglichst flächenschonende Parkierung zu ermöglichen.

In der VwV Stellplätze werden auch die Kriterien für die Einberechnung des sogenannten ÖPNV-Bonus geregelt. Durch den ÖPNV-Bonus können bei einem Gebäudestandort mit guter Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr bis zu 12 Bonuspunkte ange-

rechnet werden, die eine Minderung der notwendigen Kfz-Stellplätze auf 30 % der ermittelten Kfz-Stellplätze ermöglichen. 12 Punkte sind in Friedrichshafen in den vorhandenen Gewerbegebieten jedoch regelmäßig nicht erreichbar.

Zudem können gem. § 37 Abs. 1 LBO bis zu einem Viertel der notwendigen Kfz-Stellplätze durch die Schaffung von Fahrradstellplätzen ersetzt werden. Für einen Kfz-Stellplatz sind vier Fahrradstellplätze herzustellen. Bereits die Gegenüberstellung der erforderlichen Fläche für einen Pkw-Stellplatz mit 12.5 qm (ohne Einberechnung der zusätzlich notwendigen Erschließung) im Vergleich zu einem Fahrradabstellplatz mit ca. 1 – 1.5 qm lässt die beträchtlichen Flächeneinsparungspotenziale deutlich werden. Hinzu kommen die geringeren Herstellungs- und Betriebskosten sowie die positiven Umweltaspekte. Eine Anrechenbarkeit dieser Fahrradstellplätze auf die verpflichtenden Fahrradstellplätze erfolgt grundsätzlich nicht. Deren Mindestanzahl ist in der VwV Stellplätze geregelt und richtet sich an dem nach Art, Größe und Lage der Anlage regelmäßig zu erwartenden Bedarf.

Um weitere Flächeneinsparungen zu ermöglichen, kann neben den in der LBO fixierten Möglichkeiten der Erlass einer Stellplatzsatzung ein Instrument darstellen, welches sich gezielt an den örtlichen Gegebenheiten orientiert, flexibel auf diese reagieren und bei Erfüllung gewisser Kriterien eine deutliche Reduzierung der Herstellung von baurechtlich notwendigen Stellplätzen zulassen kann.

Wird das Stellplatzangebot deutlich reduziert ist jedoch eine Änderung des Mobilitätsverhaltens von Mitarbeitern Voraussetzung. Zwar findet das Ziel der Umweltpolitik einer nachhaltigen Mobilität eine breite Akzeptanz bei einer Mehrheit der Bevölkerung, wird jedoch ohne konkrete Anreize im täglichen Leben immer noch zu wenig umgesetzt. Daher könnte eine Stellplatzsatzung für gewerbliche Betriebe den Anreiz schaffen, durch ein gutes Mobilitätskonzept ihre Mitarbeiter von einem Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr zum Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fußverkehr) zu überzeugen.

Ideen und Ansätze für betriebliche Mobilitätskonzepte gibt es inzwischen reichlich. Nachfolgend einige Beispiele:

- Attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten über das Maß der VwV Stellplätze hinaus.
- Angebot von Sharing- und/oder Leasingsystemen für Fahrräder, E-Scooter, E-Bikes, Pedelecs oder auch Lastenräder
- Job-Tickets oder Arbeitgeberzuschuss für den ÖPNV
- Angebote für die Bildung von Fahrgemeinschaften
- Zweirad-Servicestationen
- Duschmöglichkeiten und Spinde für Fahrradkleidung usw.

Neben der Flächeneinsparnis und der damit verbundenen Betriebserweiterungsmöglichkeiten auf dem eigenen Grundstück bringt ein durchdachtes und progressives betriebliches Mobilitätsmanagement für den Betrieb und die Mitarbeiter eine klassische "win-win-Situation" mit vielen weiteren Vorteilen:

- Weniger Pkw-Stellplätze bedeuten weniger Kosten; sowohl die Baukosten als auch die Unterhaltskosten von Stellplätzen entfallen.
- Ein intelligentes Mobilitätsmanagement steigert das Image und die Attraktivität des Unternehmens.
- Die Mitarbeiter vermeiden den Stress, zu Stoßzeiten im Stau zu stehen.
- Sowohl Radfahren als auch der Weg vom und zum Bus (oder Zug) bedeutet mehr Bewegung und ist gesund.

- Die deutsche Förderbank Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) stellt zudem seit Anfang 2022 mit ihren Förderprogrammen für nachhaltige Mobilität zinsgünstige Kredite für Unternehmen bei Investitionen in nachhaltige Mobilität bereit.

Umfangreiche Mobilitätskonzepte können aus wirtschaftlicher Sicht nicht nur durch größere Betriebe erbracht werden. Auch für kleinere Betriebe, Dienstleister etc. besteht die Möglichkeit, über die zu erstellende und nachzuweisende Maßnahmenliste einen Bonus zu erreichen. Die geplante Satzung soll sich daher über das gesamte Stadtgebiet erstrecken, da mit einem überzeugenden Mobilitätskonzept eine Stellplatzreduzierung gleichberechtigt für alle gewerblichen und sonstigen Anlagen in Friedrichshafen ermöglicht werden soll.

4.2 Inhalt der örtlichen Bauvorschriften

Die LBO Baden-Württemberg bietet in Verbindung mit der VwV Stellplätze für sonstige baulichen Anlagen und andere Anlagen nach § 37 Abs. 1 Satz 2 LBO bereits die Möglichkeit, durch den ÖPNV-Bonus und den Ersatz von Kfz-Stellplätzen durch Fahrradabstellplätze die notwendige Stellplatzanzahl zu reduzieren, was bei Wohnnutzungen nicht möglich ist. Der Gemeinderat der Stadt Friedrichshafen hat in seiner Sitzung am 21.11.2022 zur Kenntnis genommen, dass künftig der obere Wert der in der Richtzahlentabelle der VwV Stellplätze angegebenen Spannweite unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls angesetzt wird, nachdem bei Genehmigungsverfahren in Friedrichshafen bisher der mittlere Wert angesetzt wurde. Dies soll in der Satzung verankert werden.

Grundlage für die Berechnung des „Stellplatznormbedarfs“ bleibt laut Satzung die LBO B.-W. in Verbindung mit der VwV Stellplätze unter Anwendung der oberen Richtwerte. Eine weitere Reduzierung des „Stellplatznormbedarfs“ ist laut Satzung durch Vorlage eines überzeugenden Mobilitätskonzeptes möglich. Die Kriterien, welche in ein Konzept eingebracht werden können, sind hierbei in der Satzung genau definiert. Mindestens drei dieser Kriterien müssen in ein Konzept eingebracht werden, um eine Reduzierung zu rechtfertigen. Die Auswahl der Kriterien wurde im Vorfeld von der Verwaltung hinreichend geprüft und festgelegt. Die Kriterien gelten als gängig und gut umsetzbar. Bei der Festlegung erfolgte zudem eine Orientierung an vergleichbaren Satzungen anderer Kommunen.

Die geplante Stellplatzsatzung sieht für ein einzureichendes Mobilitätskonzept folgende Kriterien vor:

- Das Angebot von firmeneigenen Sharing- und/oder Leasingsystemen für Fahrräder, E-Scooter, E-Bikes, Pedelecs, Lastenrädern. Dabei ist für jeden eingesparten notwendigen Stellplatz ist mindestens eines dieser Fahrzeuge bereitzustellen, damit ein ausreichendes Angebot für die Mitarbeiter geschaffen wird. Die tägliche Verfügbarkeit/Bereitstellung muss daher auch durch Vorlage eines Vertrages mit dem entsprechenden Anbieter nachgewiesen werden und das Angebot z.B. durch kostenfreie Nutzung, Freiminuten, Rabatte etc. für die Mitarbeiter überzeugend gestaltet werden. Denn nur bei kostengünstigen, flexiblen und leicht verfügbaren Angeboten sind Mitarbeiter in der Regel bereit, auf das eigene Auto zu verzichten.

- Das Anbieten eines Car-Sharing-Modells für die Mitarbeiter. Die Parkplätze müssen fußläufig bequem erreichbar sein. Es ist für jeweils angefangene sieben eingesparte Stellplätze ein Car-Sharing Stellplatz auszuweisen, damit eine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen zur Verfügung steht. Die tägliche Verfügbarkeit/Bereitstellung ist nachzuweisen und das Angebot muss für den Mitarbeiter auch einen finanziellen Anreiz bieten. Damit soll u.a. auch Mitarbeitern eine Alternative geboten werden, deren Wohnort vom Arbeitsplatz zu weit entfernt ist und/oder denen keine ausreichende ÖPNV-Anbindung zur Verfügung steht. Durch ein intelligentes Car-Sharing-Konzept kann eine nicht unbeachtliche Anzahl an Stellplätzen eingespart werden.
- Das Angebot einer jederzeit zugängigen Mobilitätsplattform für firmeneigene Mobilitätsangebote, um die Übersicht und Erreichbarkeit der einzelnen Angebote für die Mitarbeiter zu erleichtern. Hierbei soll insbesondere die Bildung von Fahrergemeinschaften gefördert werden.
- Finanzielle Anreize für die Nutzung des ÖPNV-Angebotes zu schaffen durch das Anbieten von Job-Tickets oder Arbeitgeberzuschüssen für Beschäftigte.
- Die Errichtung von gebäudezugangsnahen Fahrradabstellmöglichkeiten um mehr als 50 % über das Maß der VwV Stellplätze hinaus. Die Abstellmöglichkeit muss entsprechend geschützt sein und eine Ladeinfrastruktur vorhalten. Damit soll den Mitarbeitern ein ausreichend großes und attraktives Abstellangebot zur Verfügung gestellt werden, um eine Umstellung vom eigenen Auto auf das Fahrrad zu erleichtern. Die Entfernung vom nächstliegenden Gebäudezugang darf maximal 100 m betragen, damit der Weg nicht als zu lang und damit als unattraktiv empfunden wird.
- Zweirad-Servicestationen oder/und Duschkmöglichkeiten und Spinde für Fahrradkleidung, um weitere praktische Anreize für die Umstellung vom eigenen Auto zum Zweirad zu schaffen
- Zinslose Arbeitgeberdarlehen zum Erwerb eines Fahrrades bzw. eines E-Bikes für den täglichen Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstelle, um auch eine finanzielle Motivation für die Umstellung zu schaffen.

Insgesamt soll ein Mobilitätskonzept ausreichend positive Anreize für die Mitarbeiter schaffen, damit diese die Umstellung vom eigenen Kfz auf eines der festgelegten Angebote als attraktiv und vorteilhaft bewerten. Die Gewichtung liegt hierbei in erster Linie auf dem Ziel der Reduzierung des Individualverkehrs durch die Nutzung von Sharing-Angeboten und der Förderung der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs, daher muss mindestens eines der in der Kriterienliste dargestellten Sharing-Angebote, idealerweise in Verbindung mit dem Angebot einer Mobilitätsplattform, oder das Anbieten von Job-Tickets oder entsprechenden Arbeitgeberzuschüssen im Konzept enthalten sein.

Im Folgenden soll am Beispiel eines Handwerksbetriebes die Anwendung der geplanten Stellplatzsatzung exemplarisch verdeutlicht werden:

Für Handwerks- und Industriebetriebe werden gem. VwV Stellplätze je 50 bis 70 qm Nutzfläche 1 Stellplatz gefordert. Bei einem Betrieb mit z.B. 10.000 qm Nutzfläche wären dies bei Anwendung des oberen Flächenansatzes mit 1 Stp./70 qm 143 notwendige Stellplätze.

Durch den ÖPNV-Bonus können ggf. bei einem Standort mit guter Anbindung gemäß VwV bis zu 12 Bonuspunkte erreicht werden, die eine Minderung der notwendigen Kfz-Stellplätze auf 30 % der ermittelten Kfz-Stellplätze ermöglichen. 12 Punkte sind in Friedrichshafen in den vorhandenen Gewerbegebieten jedoch regelmäßig nicht erreichbar. Geht man beim hier aufgeführten Beispiel davon aus, dass der ÖPNV-Bonus aufgrund der fehlenden Anbindung nicht geltend gemacht werden kann, wie z.B. im Gewerbepark Flughafen, darf dennoch noch jeder 4. Stellplatz durch 4 Fahrradabstellplätze ersetzt werden. Es bleiben also noch 107 nachzuweisende Stellplätze gemäß VwV Stellplätze.

Eine weitere Reduzierung der Stellplatzanforderung wäre nun gemäß Satzung durch Einreichen eines überzeugenden Mobilitätskonzeptes möglich. Der Handwerksbetrieb reicht also ein Konzept ein, bei dem er drei der in der Satzung aufgelisteten Kriterien erfüllt. Er bietet z.B. Fahrradabstellmöglichkeiten über das Maß der VwV Stellplätze hinaus an und richtet ein Car-Sharing-Angebot für seine Mitarbeiter mit einer entsprechenden Mobilitätsplattform ein. Das Konzept wird im Rahmen des Genehmigungsverfahrens von der Verwaltung geprüft und bei Einhaltung der in der Satzung formulierten Kriterien kann der Stellplatznormbedarf zusätzlich reduziert werden. Um die Gefahr einer Verlagerung der Parkierung auf öffentliche Flächen zu verringern wird die Reduzierung auf maximal weitere 25 % begrenzt. Im Fall des vorliegenden Beispiels sind also letztlich noch 80 anstatt der ursprünglichen 143 Stellplätze nachzuweisen.

Eine Änderung der Stellplatzpflicht greift bei Neubauvorhaben oder Nutzungsänderungen - bestehende Baugenehmigungen oder Nutzungen bleiben unberührt. Es bietet sich jedoch auch bei vorhandenen Genehmigungen mit einer Antragstellung die Möglichkeit der Reduzierung bestehender Pkw-Stellplätze, um den Rückbau offensiv voranzubringen.

Die Aussetzung der Stellplatzpflicht muss durch den Nachweis eines qualifizierten Mobilitätskonzeptes belegt werden. Das Gutachten muss den genauen Nachweis über die Verringerung des Stellplatzbedarfs durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements unter Berücksichtigung des bestehenden oder geplanten Nutzungskonzeptes erbringen. Die fachtechnische Prüfung des eingereichten Gutachtens erfolgt im Rahmen des Genehmigungsverfahrens federführend durch das Dezernat IV der Stadtverwaltung Friedrichshafen. Wird das vorgelegte Mobilitätskonzept positiv bewertet, soll es Gegenstand der baurechtlichen Entscheidung werden und damit gesichert werden.

Zudem soll sich der Bauherr per Baulast verpflichten, dass im Falle der Beendigung der mobilitätsverbessernden Maßnahmen die zusätzlich erforderlichen Stellplätze auf der Grundlage des jeweils gültigen Gemeinderatsbeschlusses der Stadt Friedrichshafen abgelöst werden, sofern sie nicht hergestellt werden können. Diese Festsetzung soll bewirken, dass ein Antrag auf Stellplatzreduzierung auf der Basis eines möglichst funktionierenden Konzeptes erfolgt. Sollte sich ein Konzept dennoch nicht bewähren oder z.B. durch Nutzungsänderung nicht mehr aufrechterhalten werden können, dann soll durch das Wiederherstellen von Stellplätzen ein Ausweichen auf öffentliche Parkierungsflächen verhindert werden. Stehen die Flächen nicht mehr zur Verfügung, so sind die erforderlichen Stellplätze abzulösen.

Um einen Anreiz für ein möglichst nachhaltiges und zukunftsfähiges Mobilitätskonzept für die Bauherren zu schaffen, soll die Stellplatzpflicht als erfüllt gelten, sofern die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes über mindestens 10 Jahre ununterbrochen vorgehalten werden.

Der Antrag auf Reduzierung der Stellplatzanforderung erfolgt auf freiwilliger Basis. Die Herstellung von Stellplätzen bleibt weiterhin zulässig.

Ausnahmen von den Festsetzungen der Satzung sind möglich, wenn z.B. eine innovative und überzeugende Maßnahme für ein Mobilitätskonzept vorgeschlagen wird, welche nicht in der Kriterienliste aufgeführt ist. Auch kann ein eingereichtes Konzept im Einzelfall so effektiv sein, dass eine Reduzierung der Stellplatzanforderung um mehr als 25 % möglich sein kann. Eine Prüfung durch die Verwaltung kann jedoch auch ergeben, dass aufgrund der individuellen Gegebenheiten eines Betriebes bei der Zugrundelegung der VwV Stellplätze die Anwendung des oberen Flächenansatzes nicht ausreichend wäre und auch ein der Satzung entsprechendes Mobilitätskonzept nicht oder nur in Teilen zu einer Reduzierung der Stellplatzanforderung führen kann, da ansonsten die Funktionalität nicht gewährleistet werden kann. In diesem Fall kann eine Stellplatzreduzierung auch als unzulässig oder nur eingeschränkt zulässig bewertet werden.

Aufgestellt:
Amt für Stadtplanung und Umwelt
SU-PL/Sin