

Stadt Friedrichshafen

Begründung zur

**Satzung gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 1 Landesbauordnung Baden-
Württemberg (LBO) über die Einschränkung der Herstellungsver-
pflichtung von Kfz-Stellplätzen für Wohnungen im innerstädtischen
Bereich in Friedrichshafen**

Entwurf

Stand 09.12.2019

Inhaltsübersicht

1. Räumlicher Geltungsbereich	2
2. Rechtsgrundlagen	2
3. Rechtliche Situation	2
3.1 Früherer Rechtsstand	2
3.2 Bezüge zum Planungsrecht	3
4. Bestandsaufnahme	4
5. Satzungsinhalt	6
5.1 Anlass und Ziel der Satzung	6
5.2 Inhalt der örtlichen Bauvorschriften	6
6. Kosten	8

1. Räumlicher Geltungsbereich

Im Norden begrenzen die Maybachstraße und die Kepplerstraße sowie die Gebhard-Fugel-Straße den Bereich. Die Begrenzung verläuft entlang der Löwentaler Straße bis zur westlichen Grenze des Flst. Nr. 1054/5 und weiterführend über das Bahngelände bis zur Paulinenstraße. In der Fortsetzung verläuft die Grenze des Geltungsbereiches entlang der südlichen Grenze des Bahngeländes bis zur östlichen Grenze des Flst. Nr. 1086/1, entlang der Paulinenstraße bis zur Gebhardstraße und entlang dieser bis zum See. Den südlichen Abschluss bildet der Bodensee und den westlichen Abschluss des Geltungsbereiches die Wera- und Hochstraße bis zur Kreuzung Albrecht-/Maybachstraße.

Der Geltungsbereich ist im Lageplan vom 09.12.2019 festgelegt.

2. Rechtsgrundlagen

- Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung vom 5. März 2010 (GBl. S. 357, ber. S. 416), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18. Juli 2019 (GBl. S. 313).
- Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) in der Fassung vom 24. Juli 2000 (GBl. S. 581, ber. S. 698), zuletzt geändert durch Art. 16 des Gesetzes vom 21. Mai 2019 (GBl. S. 161, 186).

3. Rechtliche Situation

3.1 Früherer Rechtsstand

Gemäß § 37 Abs. 1 LBO ist bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen für jede Wohnung ein Stellplatz für Kraftfahrzeuge herzustellen (notwendiger Kfz-Stellplatz). Dies gilt sowohl für die Neuerrichtung, als auch für den Umbau und die Nutzungsänderung von Gebäuden. Bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt gibt es noch keine rechtsgültige Satzung zur anderweitigen Regelung der Herstellungspflicht von Stellplätzen für Wohnungen im innerstädtischen Bereich.

Für den Kernstadtbereich Friedrichshafens wurde im Jahr 2005 eine Stellplatzsatzung erlassen, welche die Einschränkung der Herstellungspflicht für Kfz-Stellplätze für Einzelhandelsbetriebe, kulturelle und sonstige öffentliche Einrichtungen, gastronomische Betriebe, Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie Tanzlokale und Diskotheken regelt. Für alle anderen Nutzungsarten gelten weiterhin die Regelungen der LBO in Verbindung mit der VwV (Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze).

Im Rahmen von bauordnungsrechtlichen Antragsverfahren ist es daher Aufgabe der Baurechtsbehörde, die in der Landesbauordnung und der VwV-Stellplätze diesbezüglich vorhandenen Vorschriften und Ermessensspielräume anzuwenden. Somit besteht bisher nicht die Möglichkeit, einzelfallbezogene oder generelle Abweichungen von der gesetzlichen Verpflichtung zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen für Wohnungen zuzulassen.

3.2 Bezüge zum Planungsrecht

Flächennutzungsplan:

Das Plangebiet ist im Flächennutzungsplan 2015 der Verwaltungsgemeinschaft Friedrichshafen-Immenstaad vom 08.07.2006 überwiegend als Mischbaufläche dargestellt. Der Bereich südlich der Maybachstraße entlang der Hofener Straße ist als Wohnbaufläche ausgewiesen.

Mit dem Geltungsbereich dieser Satzung werden folgende Baulinien- und Bebauungspläne sowie folgende Satzungen berührt:

Baulinienpläne:

- Nr. 2 „Lageplan zur Erweiterung des Stadtbauplanes“, Rechtskraft 27.09.1901
- Nr. 9 „Bahnhofstraße“, Rechtskraft 12.09.1930
- Nr. 13 „St. Canisius“, Rechtskraft 16.02.1928
- Nr. 15 „Lageplan zur Abänderung der Baulinien an der Ecke Olga- u. Klosterstraße“, Rechtskraft 02.02.1906
- Nr. 16/2 „Werastraße - Änderung der Baulinien“, Rechtskraft 04.09.1953
- Nr. 20/2 „Änderung der Straßenführung in der Paulinen-, Eckenerstraße“, Rechtskraft 08.05.1930
- Nr. 21 „Paulinenstraße“, Rechtskraft 25.05.1910
- Nr. 26 „Verlegung der Sieger-, Hofener- und Brunnenstraße“, Rechtskraft 23.02./25.05.1920

Qualifizierte Bebauungspläne:

- Nr. 2/2 „Änderung Wendelgardstraße“, Rechtskraft 28.10.1969
- Nr. 2/3 „Ausbau der Eugenstraße“, Rechtskraft 31.01.1969
- Nr. 9/2 „Änderung des Stadtbauplanes vom 05.05.1892 und des Ortsbauplanes zur Festlegung von Baulinien an der Brühl bzw. Bahnhofstraße vom 12.09.1939“, Rechtskraft 30.11.1972
- Nr. 16/3 „Brunnenstraße Süd“, Rechtskraft 06.06.1981
- Nr. 26/1 „Änderung des Bebauungsplanes Nr. 26 für das Gebiet an der Maybach-, Hofener- und Eugenstraße“, Rechtskraft 08.08.1968
- Nr. 31 „Stockwiesen“ mit Ortsbausatzung und Aufbauplan, Rechtskraft 22.11.1939
- Nr. 42 „Baugebiet zwischen Wera-/Maybach-/Hochstraße“, Rechtskraft 09.04.1959, mit Ortsbausatzung, Aufbauplan und Lageplan Vorgartenfeststellung, Rechtskraft am 23.02.1959
- Nr. 51/1-1 „Untere Karlstraße“, Rechtskraft 24.11.2004
- Nr. 51/1-2 „Änderung Untere Karlstraße“, Rechtskraft 20.08.2011
- Nr. 59 „Lageplan zur Baulinienfestlegung Friedrichshafen West“ mit Ortsbausatzung und Bebauungsvorschlag, Rechtskraft 23.11.1955
- Nr. 59/1 „Änderung Friedrichshafen West Teilgebiet 5“, Rechtskraft am 22.05.1971

- Nr. 69 „Lageplan zur Baulinienfeststellung Mühlösch Teilgebiet II“, Rechtskraft 23.02.1959, mit Aufbauplan und Ortsbausatzung
- Nr. 69/1 Änderung des Bebauungsplanes Nr. 69 für das Gebiet Mühlösch – Teilgebiet 2“, Rechtskraft 12.05.1966
- Nr. 69/2 „Änderung des Bebauungsplanes für das Mühlöschgebiet, Teilgebiet 2“, Rechtskraft 03.02.1970
- Nr. 69/10 „Erweiterung Volksbank“, Rechtskraft 21.01.2000
- Nr. 109 „Bebauungsplanänderung Gerbebach“, Rechtskraft 10.10.1969
- Nr. 109/1 „Bebauungsplanänderung Wohngebiet Gerbebach“, Rechtskraft 03.12.1982
- Nr. 130 „Maybach- und Kepplerstraße“, Rechtskraft 06.10.1970
- Nr. 149 „Uferstraße West und Bürgerzentrum“, Rechtskraft 08.07.1980
- Nr. 149/1 „Uferstraße West und Bürgerzentrum“, Rechtskraft 20.08.2011
- Nr. 153 „Neugestaltung Buchhornplatz“, Rechtskraft 18.04.1984
- Nr. 153/1 „Änderung Neugestaltung Buchhornplatz“, Rechtskraft 20.08.2011
- Nr. 173 „Altstadt West“, Rechtskraft 05.09.1997
- Nr. 173/1 „Änderung Altstadt West“, Rechtskraft 20.08.2011
- Nr. 192 „Quartier Metzstraße“, Rechtskraft 05.10.2013
- Nr. 196 VEP „Postareal Umnutzung“, Rechtskraft 12.10.2013
- Nr. 199 VEP „Wohnbebauung Allmandstraße“, Rechtskraft 05.07.2014

Satzungen:

- „Gestaltungssatzung Friedrichshafen“, Rechtskraft 20.08.2011
- „Satzung über die Einschränkung der Herstellungsverpflichtung und Untersagung der Herstellung von Kfz-Stellplätzen in der Innenstadt“, Rechtskraft 12.11.2005

Weder die bestehenden Bebauungspläne noch die Satzungen enthalten Aussagen zur Kfz-Herstellungspflicht für Wohnungen. Ein Widerspruch zu den Festsetzungen dieser Satzungen besteht damit nicht.

4. Bestandsaufnahme

Gemäß § 37 Abs. 1 der Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) ist bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen für jede Wohnung ein geeigneter Stellplatz für Kraftfahrzeuge herzustellen. Die am 01.03.2015 in Kraft getretene Novelle der Landesbauordnung eröffnet den Gemeinden die Möglichkeit, nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen einzuschränken, soweit Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen. Davor war eine Reduzierung für Wohnungen nicht möglich gewesen. Mit der Gesetzesänderung sollte eine Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs unter Berücksichtigung grundstücksbezogener Mobilitätskonzepte gefördert werden.

Bei der Abgrenzung des Geltungsbereiches einer Satzung zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung spielen die örtliche Lage im Stadtgebiet und die dort vorhandene Infrastruktur eine bedeutende Rolle. In innenstadtnahen verdichteten Bereichen werden im täglichen Ablauf weniger Kfz in Anspruch genommen, während in Ortsteilen mit Einfamilien- und Reihenhausbauung, in denen in erster Linie Familien mit Kindern wohnen, durchschnittlich von zwei Pkw/Haushalt ausgegangen werden muss.

Der Geltungsbereich der Satzung umfasst daher nur den innerstädtischen Bereich von Friedrichshafen. In diesen verdichteten Bereichen ist auf Grund der vielerorts noch vorhandenen städtebaulichen Strukturen der Nachkriegszeit die Herstellung von notwendigen Stellplätzen bei baulichen Änderungen und Nutzungsänderungen oft nicht möglich. Hinzu kommt, dass grundsätzlich in der Innenstadt im täglichen Ablauf weniger Kfz in Anspruch genommen werden.

Das Plangebiet ist sehr gut in das Busliniennetz des Stadtverkehrs eingebunden. Auch die Busverbindung „Seelinie“ nach Überlingen liegt gut erreichbar im Plangebiet. Der zentrale Bushaltepunkt „Stadtbahnhof“ wird neben den Stadtbuslinien auch von Regionalbuslinien nach Überlingen, Konstanz, Tettnang und Kressbronn bedient, ebenso der Busbahnhof am Romanshorer Platz. Am Stadtbahnhof, der am Schnittpunkt der DB-Strecken der Südbahn (Friedrichshafen – Ulm und weiterführend nach Stuttgart) und der Bodenseegürtelbahn (Radolfzell – Lindau) liegt, verkehrt auch die regionale Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) auf der Strecke bis Aulendorf. An den Stadtbahnhof angebunden ist der sogenannte Hafenbahnhof. Seeseitig ist die Innenstadt mit der Fähre nach Romanshorn und dem Katamaran nach Konstanz verbunden.

Überdies ist das Plangebiet gut an das städtische Radwegnetz angebunden, ganz aktuell noch stark verbessert durch die neu erstellte Brücke über die Eckenerstraße. Das Gebiet wird vom Bodenseeradweg gequert, der im Innenstadtbereich entlang der Friedrich- und Karlstraße führt.

Neben den verkehrlichen Aspekten spielt auch die vorhandene soziale Infrastruktur eine wichtige Rolle. Der innerstädtische Bereich ist sehr gut abgedeckt mit Schulen, Arztpraxen, Sport- und Freizeitanlagen, Einkaufsstätten, kulturellen Einrichtungen usw., was versorgungstechnisch die Notwendigkeit eines PKWs nicht unbedingt erforderlich macht.

Die Kernstadt selbst ist als Fußgängerzone ausgewiesen. Hier sind nur wenige private Tiefgaragen und Stellplätze vorhanden. Hauptbestandteile der Nutzungsarten innerhalb der Fußgängerzone sind in erster Linie Handelsbetriebe sowie zentrale Einrichtungen der Verwaltung, Wirtschaft und Kultur. Gastronomische Betriebe, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Wohnnutzungen in Obergeschossen ergänzen dies im Wesentlichen. Die Bewohner der Kernstadt nehmen bei Bedarf gerne die in den umliegenden Parkhäusern angebotenen Dauerparkplätze in Anspruch. Das öffentliche Parkplatzangebot ist in einem fußgängerbezogenen Erreichbarkeitsradius von weniger als 300 m im gesamten Kernstadtbereich abgedeckt.

Die Nutzungsart in den anderen Gebieten des Geltungsbereiches entspricht entlang der Haupteinfahrstraßen in erster Linie denen eines Mischgebietes gem. § 6 Baunutzungsverordnung (BauNVO), in den rückwärtigen Bereichen vor allem denen eines Allgemeinen Wohngebietes gem. § 4 BauNVO. In den Erdgeschossen ist meist eine Handels- oder Dienstleistungsnutzung untergebracht, in den Obergeschossen hauptsächlich Wohnnutzung. In diesen Gebieten wird gerne auf städtische Parkausweise zurückgegriffen, da auf Grund der vorhandenen beengten städtebaulichen Strukturen die Herstellung von notwendigen Stellplätzen auf dem eigenen Grundstück oft nicht oder nur erschwert möglich ist.

Da die Gefahr besteht, dass sich das Parkierungsproblem durch die Satzung zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung auf öffentliche Flächen verlagert, soll die Stell-

platzsatzung nach 5 Jahren auf ihre Praktikabilität in der Praxis zu geprüft und in den Gremien Bericht erstattet werden.

5. Satzungsinhalt

5.1 Anlass und Ziel der Satzung

Mit der Satzung zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung soll einerseits das Mobilitätsverhalten in Friedrichshafen zur Reduzierung von Lärm, Luftschadstoffen und CO² - Emissionen zukunftsweisend beeinflusst und zugleich Bauherren entlastet werden, die es im innerstädtischen Bereich häufig mit erschwerten Baubedingungen zu tun haben.

Mit der Satzung sollen zudem Anreize für Car-Sharing oder sonstige Mobilitätskonzepte, wie z.B. Job-Tickets geschaffen werden. Die Entwicklung alternativer Mobilitätskonzepte steckt in Friedrichshafen derzeit noch in den Kinderschuhen. Zwar gibt es seit einigen Jahren Car-Sharing-Modelle in Friedrichshafen, leider sind jedoch viele Fahrzeuge immer noch zu gering ausgelastet und die tatsächliche Nutzung entspricht bei Weitem nicht dem Potenzial einer Mittelstadt dieser Größe. Daher soll mit der Stellplatzsatzung ein zusätzlicher Anstoß in Richtung alternativer Mobilitätskonzepte erfolgen.

Des Weiteren soll mit der Satzung die verstärkte Nutzung des ÖPNV angeregt werden. Außerdem können auf Grund der hohen infrastrukturellen Dichte in der Innenstadt viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dies spart Geld und trägt durch die Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung zu einer Verbesserung der Stadt- und Wohnqualität bei. Ein weiterer positiver Umweltaspekt ist außerdem der geringere Flächenverbrauch bzw. eine reduzierte Flächenversiegelung.

Nicht zuletzt spart eine geringere Anforderung an notwendige Stellplätze Baukosten und führt zu geringeren Mietkosten. Immer wieder wird von Bauherren an die Stadtverwaltung herangetragen, dass ihre Mieter auf die mit einem hohen Kostenaufwand erstellten Tiefgaragenstellplätze verzichten, oftmals aus finanziellen Gründen. V.a. Mieter kleinerer Wohneinheiten besitzen zudem oft keinen Pkw. Daher orientiert sich die Stellplatzsatzung an einer Staffelung der erforderlichen Stellplätze nach Wohnungsgröße.

5.2 Inhalt der örtlichen Bauvorschriften

Für den vorgeschlagenen innerstädtischen Geltungsbereich wird eine Regelung getroffen, bei der die Minderung der notwendigen Stellplätze sich nach Wohnungsgrößen richtet. Diese Vorgehensweise hat sich bei der Umsetzung von Bebauungsplänen in der Vergangenheit gut bewährt. Durch diese Regelung wird zugleich berücksichtigt, dass in kleinen Wohnungen vornehmlich Singles und ältere Menschen leben, die statistisch über weniger Kfz verfügen, während in großen Wohnungen über 100 m² in erster Linie Familien mit Kindern wohnen, die meist einen Pkw besitzen. Einen Durchschnitt gibt das statistische Landesamt Baden-Württemberg (Stand 30.09.2018) vor: Demnach stehen jedem Einwohner 46,10 m² Wohnfläche zur Verfügung. Bei Familien mit Kindern ist der Schnitt pro Kopf durchschnittlich geringer als bei Singles.

Die Satzung beschränkt sich auf den Innenstadtbereich von Friedrichshafen und regelt die notwendige Anzahl von Stellplätzen bei der Errichtung, Umbau und Nutzungsänderung von Wohnungen bei Gebäuden mit mindestens 1 Wohnung.

Auf diesem Ansatz aufbauend sieht der Satzungsentwurf nachfolgenden gestaffelten Schlüssel vor:

- | | |
|--|---------------------------|
| - Wohnungen von unter 50 m ² | - 0,6 Stellplätze/Wohnung |
| - Wohnungen mit Größen von 50 bis 100 m ² | - 0,8 Stellplätze/Wohnung |
| - Wohnungen über 100 m ² | - 1,0 Stellplatz/Wohnung |

Eine freiwillige Herstellung von Stellplätzen bleibt weiterhin zulässig.

Die Einschränkung der Herstellungsverpflichtung greift bei bestehenden Gebäuden nur bei Umbau oder Nutzungsänderung und nur auf den geänderten Gebäudeteil. Für andere Nutzungen als Wohnnutzungen bleibt die Herstellungsverpflichtung notwendiger Stellplätze gem. § 37 LBO sowie der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) bestehen, sofern keine anderen Regelungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen oder örtlichen Bauvorschriften innerhalb des Geltungsbereiches Vorrang haben.

Bei der Ermittlung der Anzahl an notwendigen Kfz-Stellplätzen ist auf ganze Zahlen auf- bzw. abzurunden.

Beispielrechnung:

Erstellung eines Wohngebäudes mit 10 Wohneinheiten:

Bisherige Berechnung nach § 37 Abs.1 LBO:

4 Wohnung à 45 m ²	4 Stpl.
5 Wohnungen à 75 m ²	5 Stpl.
1 Wohnungen à 140 m ²	1 Stpl.
<u>Notwendige Stellplätze</u>	<u>10 Stpl.</u>

Berechnung nach der Stellplatzsatzung:

Die Berechnung der Wohnfläche erfolgt nach der aktuellen Wohnflächenverordnung (WoFIV). Terrassen und Balkone müssen nicht berücksichtigt werden, um eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels zu erleichtern.

4 Wohnung à 45 m ²	2,4 Stpl.
5 Wohnungen à 75 m ²	4,0 Stpl.
1 Wohnungen à 140 m ²	1,0 Stpl.
<u>Notwendige Stellplätze</u>	<u>7,4 Stpl. gerundet 7 Stpl.</u>

Bei diesem Beispielvorhaben wäre eine Reduzierung der Herstellungsverpflichtung für Kfz-Stellplätze von 10 auf 7 möglich.

6. Kosten

Es fallen keine Kosten an.