

STADT FRIEDRICHSHAFEN		Ausfertigungen:	
Sitzungsvorlage		Stadtplanungsamt, AVL, BOA, BSU, RA	
Drucksache-Nr. 2018 / V 00339			
Dienststelle: Stadtplanungsamt		07.12.2018, Unterschrift:	
Aktenzeichen: 611-13 Stp-Satzung Sin			
Mitzeichnung (Datum, Kurzzeichen):			
	_____	EBM Dr. Köhler	_____
BM Köster	_____	Oberbürgermeister	_____

Betreff: Erstellung einer Stellplatzsatzung für die Stadt Friedrichshafen zur Modifizierung der Richtlinien der Landesbauordnung Antrag der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28.11.2016				
Anlage:	Anlage 1: Antrag der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28.11.2016 Anlage 2: Vorschlag Geltungsbereich der Satzung Anlage 3: Darstellung der Parksituation im Geltungsbereich Anlage 4: Frequenz Stadtverkehr			
Medien: Bitte ankreuzen. Alles, was präsentiert werden soll, muss mindestens 1 Arbeitstag vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle des Gemeinderates zugeleitet werden, damit die Präsentation gewährleistet werden kann.				
MS Office 2003 Dateien (inkl. ppt, .mpp)	.pdf-, htm- Dateien	DVD	Video (VHS)	Folien (ungeeignet)

Referent und Zeitdauer: Sauter, Klaus; 10 min.

Gremium:	Datum:	Zuständigkeit:	Öffentlichkeitsstatus:
Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt / Betriebsausschuss SE	22.01.2019	Vorberatung	öffentlich
Gemeinderat	28.01.2019	Beschluss	öffentlich

Ggf. Hinweis auf frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, Drucksache-Nr.):

<u>FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN</u>		ja	nein	
Kosten:	einmalige Kosten			Betrag: EUR
	jährliche Folgekosten:	Personalkosten		Betrag: EUR
		Sachkosten		Betrag: EUR
Zuschüsse	einmalige Einnahme(n)			Betrag: EUR
bzw.				
Beiträge:	laufende (jährlich)			Betrag: EUR
MITTELBEREITSTELLUNG IM HAUSHALT:				
Städt. Haushalt	VWH	VMH	Fipo:	
Stiftungs-Haushalt	VWH	VMH	Fipo:	
Zur Verfügung stehende Mittel				
(Planansatz und Haushaltsausgabereist lfd. Jahr):				EUR
Noch bereitzustellen:				EUR
Deckungsvorschlag:				EUR

Beschlussantrag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, innerhalb des vorgeschlagenen Geltungsbereiches (siehe Anlage 2) einen Entwurf für eine Stellplatzsatzung entsprechend nachfolgender Begründung und dem Vorgehensvorschlag zu erarbeiten.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Stellplatzsatzung nach 5 Jahren auf ihre Praktikabilität in der Praxis zu prüfen und in den Gremien Bericht zu erstatten.

Begründung:

Die vorliegende Sitzungsvorlage bezieht sich auf den Antrag der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom November 2016, für das Stadtgebiet Friedrichshafen eine Stellplatzsatzung zur Modifizierung der Richtlinien in der Landesbauordnung zu erarbeiten und dem Gremium zum Beschluss vorzulegen (s. Anlage 1).

1. Festsetzungen der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO):

Jedes Bundesland hat die Richtzahlen für notwendige Stellplätze individuell in den Landesbauordnungen geregelt.

Die Anforderungen reichen von keine Baupflicht (nur Berlin) bis zu gestaffelten Anforderungen (Bsp. Brandenburg: 2 Stellplätze über 100 m²).

Baden-Württemberg legt in der Landesbauordnung eine Stellplatzbaupflicht sowie die Herstellung von Abstellanlagen für Fahrräder fest.

Im Wohnungsbau ist die herzustellende Anzahl von 1 Stellplatz / Wohnung festgesetzt. Diese kann durch Satzung auf bis zu 2 Stellplätze je Wohnung erhöht werden.

Für den Vollzug der Stellplatzverpflichtung nach der LBO wird die Herstellung notwendiger Stellplätze durch die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (VwV Stellplätze) geregelt, welche die Stellplatzanforderung für andere Nutzungen als Wohnnutzungen wie z.B. Studenten-, Flüchtlings- oder Altenheime, Schulen oder gewerbliche Nutzungen etc. regelt.

Gem. § 37 Abs. 1 Satz 4 LBO können bei sonstigen baulichen Anlagen bis zu einem Viertel der notwendigen Kfz-Stellplätze mit Fahrradabstellplätzen ersetzt werden (4 je Kfz-Stellplatz). Zudem kann gem. VwV bei sonstigen baulichen Anlagen die Einbindung des Standorts in das Netz des öffentlichen Personennachverkehrs zu einer Reduzierung der notwendigen Stellplätze herangezogen werden. Die Grundausrüstung mit Stellplätzen muss jedoch erhalten werden. Weiter kann bei einzelnen Nutzungsarten eine wechselseitige Bereitstellung von Kfz-Stellplätzen zugelassen werden, was zu einer Minderung der geforderten Anzahl führen kann. All diese Möglichkeiten für eine Stellplatzminderung gelten jedoch nicht für Wohnnutzungen.

Im Interesse der Schaffung von zusätzlichem Wohnraum durch Ausbau, Anbau, Nutzungsänderung oder auch Teilung muss gem. § 37 Abs. 3 Satz 2 LBO eine Abweichung von der Stellplatzverpflichtung zugelassen werden, wenn die Baugenehmigung oder Kenntnisgabe für das Gebäude mindestens fünf Jahre zurückliegt und die Herstellung auf dem Baugrundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. Dies betrifft jedoch nicht die erstmalige Errichtung von Wohnungen.

§ 37 Abs. 4 Satz 2 LBO räumt dem Bauherrn einen Anspruch auf Aussetzung der Herstellung der notwendigen Stellplätze ein, soweit und solange ein Stellplatzbedarf nachweislich nicht oder nicht im vollen Umfang besteht. Die Flächen für die zu einem späteren Zeitpunkt herzustellenden Stellplätze müssen jedoch auf dem Grundstück vorhanden, vorgehalten und durch Baulast gesichert sein.

Zusammenfassend lässt sich also feststellen, dass allein die LBO oder die VwV beim Neubau von Wohnungen keine Möglichkeit bietet, die Zahl der notwendigen Stellplätze zu reduzieren.

2. Handhabung in Friedrichshafen:

Grundsätzlich wird in Friedrichshafen bei Bauvorhaben die Zahl der notwendigen Stellplätze anhand der Vorgaben der Landesbauordnung und der VwV Stellplätze ermittelt. Die Anwendung der Vorgaben hat sich erfahrungsgemäß in der Praxis bewährt.

Für den Kernstadtbereich Friedrichshafens wurde im Jahr 2005 eine Stellplatzsatzung erlassen. Mit der Einschränkung der Herstellungspflicht für Kfz-Stellplätze für bestimmte städtebaulich erwünschte Nutzungsarten sollte die Förderung investiver Maßnahmen im Sinne der Innenstadtentwicklung unterstützt werden. Zudem sollte mit dieser Maßnahme der motorisierte Verkehr im Bereich der Fußgängerzone minimiert werden. Die Herstellungspflicht entfällt für Einzelhandelsbetriebe, kulturelle und sonstige öffentliche Einrichtungen, gastronomische Betriebe, Betriebe des Beherbergungs-gewerbes sowie Tanzlokale und Diskotheken. Eine freiwillige Herstellung von notwendigen Stellplätzen ist zulässig. Nicht notwendige Stellplätze dürfen grundsätzlich nicht hergestellt werden. Für alle anderen Nutzungsarten gelten weiterhin die Regelungen der LBO in Verbindung mit der VwV.

Neuere Bebauungspläne im Stadtgebiet, wie z.B. Regenerstraße oder Wiggerhausen III. BA, beinhalten oft eine Erhöhung des Stellplatzschlüssels bei Einfamilien- oder Reihenhäusern auf 1,5 – 2 Stellplätze/Einheit oder staffeln beim Geschosswohnungsbau den Stellplatzschlüssel nach Wohnungsgrößen. Dies betrifft z.B. Bereiche, in denen erfahrungsgemäß eine höhere Kfz-Anzahl zu erwarten ist und/oder der öffentliche Straßenraum wenige Parkplätze anbietet oder bereits stark

belastet ist.

Für alle älteren Bebauungspläne bzw. für unbeplante Bereiche gilt die Landesbauordnung. Grundsätzlich besteht Bestandschutz, auch bei Erlass einer Satzung / eines Bebauungsplans greifen die Regelungen erst bei Änderung oder Neubau.

3. Beispiele für Regelungen durch Satzungen in Kommunen in B.-W.:

Landesweit gibt es einige Städte, die Stellplatzsatzungen erlassen haben.

Beispiel Freiburg:

Minderungen notwendiger Stellplätze sind bei gefördertem Wohnungsbau und konzeptionellem Mietwohnungsbau, bei öffentlich geförderten Seniorenwohnungen (jeweils eine mindestens 20-jährige Bindungsfrist), bei Studierenden-Wohnungen, durch Mobilitätskonzepte sowie für gewerbliche Nutzungen unter bestimmten Voraussetzungen möglich.

Beispiel Tübingen:

Im Wohnungsbau gibt es eine Staffelung nach Wohnungsgröße (von < 45 m² 0.6 Stellplätze bis > 95 m² 1 Stellplatz), eine Minderung durch ÖPNV-Anbindung und durch Mobilitätskonzepte ist möglich.

Beispiel Ravensburg:

Einteilung des Stadtgebietes in Zonen, in denen im Bereich der Altstadt gem. LBO 1 Stellplatz / Wohnung, in den weiteren Zonen eine Erhöhung auf bis zu 2 Stellplätze / Wohnung gefordert wird.

Manche Städte wie z.B. Karlsruhe nehmen bewusst Abstand von Stellplatzsatzungen, da sich die Bewohnerstrukturen erfahrungsgemäß häufig und schnell ändern können und irgendeine Art von motorisiertem Fortbewegungsmittel (wie z.B. Motorroller) meist dennoch vorhanden ist.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass in den meisten Städten bei Wohnbauvorhaben die Realherstellung von Stellplätzen den Regelfall der Baupflichterfüllung darstellt. In erster Linie sind es die klassischen Universitätsstädte, die für Studierenden-Wohnungen, geförderten und konzeptionellen Wohnungsbau sowie für Mobilitätskonzepte Minderungen zulassen.

Aus den Erfahrungswerten der Kommunen bedeutet ein Verzicht oder eine Reduzierung der Baupflicht eine größtmögliche Flexibilität und Baukostensparnis für die Bauherren. Die Problemstellungen und die Kosten werden jedoch durch eine in der Folge zusätzliche Belastung der öffentlichen Straßenräume potenziell auf die Kommunen übertragen. Daher sichern sich z.B. sowohl Freiburg als auch Tübingen durch öffentlich-rechtliche Verträge, Baulasten und/oder hohe Bindungsfristen gegen Zweckentfremdung ab.

4. Stellplatzbedarf in Friedrichshafen:

Das Mobilitätsverhalten in Friedrichshafen zeigt, dass der motorisierte Individualverkehr derzeit immer noch deutlich über die Hälfte des Gesamtverkehrs ausmacht und damit die priorisierte Verkehrsmittelwahl darstellt. Weitere 40 % sind zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad unterwegs und nur etwa 5 % benutzen öffentliche Verkehrsmittel (Quelle: Haushaltsbefragung 2013, Ing.-Büro Brenner).

Die Statistiken zeigen, dass in Friedrichshafen ein Großteil der Einwohner auf einen Privat-Pkw angewiesen ist bzw. diesen nutzt. Im Jahr 2016 waren in Friedrichshafen über 40.000 Kraftfahrzeuge gemeldet, davon 33.737 Personenkraftwagen und 4638 (Leicht-)Krafträder. Bei ca. 28.000 privaten Haushalten in Friedrichshafen bedeutet dies über 1,2 Kfz/Haushalt plus Krafträder, die ebenfalls einer Abstellmöglichkeit bedürfen. Hinzu kommen Wohnwagen, Anhänger, Boote etc., wobei auch Besucherparkplätze nicht außer Acht gelassen werden dürfen.

Natürlich ist von einem unterschiedlichen Nutzerverhalten in den einzelnen Stadtgebieten auszugehen. In innenstadtnahen verdichteten Bereichen werden im täglichen Ablauf weniger Kfz in Anspruch genommen, während in Ortsteilen mit Einfamilien- und Reihenhausbau, in denen in erster Linie Familien mit Kindern wohnen, durchschnittlich von zwei Pkw/Haushalt ausgegangen werden muss. Die örtliche Lage im Stadtgebiet und die dort vorhandene Infrastruktur spielen daher eine bedeutende Rolle. Des Weiteren sind jüngere Mitbewohner, v.a. junge Familien, eher motorisiert als ältere. Die Anzahl der vorhandenen Pkw spiegelt u.U. auch die sozialen Verhältnisse in den verschiedenen Stadtteilen wider. Zu berücksichtigen ist auch die Nutzungsstruktur, da z.B. in manchen Stadtbereichen die Dichte an Ferienappartements oder Zweitwohnungen recht hoch ist.

Dennoch sind selbst in innenstadtnaher Lage (s. Gebiet Anlage 2) noch über 5.000 Kfz gemeldet. Dieser Zahl stehen ca. 1.400 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum gegenüber, darunter Kurzzeit- und Behindertenparkplätze (s. Anlage 3). Davon sind allein über 1.000 Stellplätze durch Inhaber von Parkausweisen im Gebiet belegt. Hinzu kommt, dass in den drei Parkhäusern der Stadtwerke im vorgeschlagenen Geltungsbereich seit Längerem keine Dauerparkplätze verfügbar sind. Für Dauerparker wird ein Monatstarif bzw. für die Parkhäuser „Altstadt“ und „Am Stadtbahnhof“ zusätzlich ein Werktags-Abo angeboten, das tagsüber ein Parken von max. 12 Std. erlaubt. Letzteres Angebot ist jedoch in der Regel nur für Pendler attraktiv. Im März 2018 wurde nach über 10 Jahren das „Gute-Nacht-Abo“ (Parken von 20 – 7 Uhr) mangels Nachfrage aufgegeben. Sollte sich für dieses Abo jedoch durch eine Stellplatzminderung eine gesteigerte Nachfrage abzeichnen, könnte ggf. eine Wiedereinführung geprüft werden.

5. Vorgeschlagene Vorgehensweise:

Eine Minderung der Stellplatzverpflichtung birgt u.U. folgende Schwierigkeiten:

Bei der Prüfung einer Minderung des Stellplatzschlüssels im geförderten Wohnungsbau und bei geförderten Seniorenwohnungen entsteht ein deutlicher Mehraufwand für die Verwaltung, u.a. durch die Erfordernis des Nachweises der Förderung und der Nutzungsbindung über einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit ausreichender Bindungsfrist. Fraglich bleibt, ob die Bewohner im geförderten Wohnungsbau tatsächlich über weniger Fahrzeuge verfügen. Die tatsächlichen Gegebenheiten im Stadtgebiet bestätigen diese Annahme nicht. So wurde bei neueren Bebauungsplänen, z.B. in Wiggerhausen III. BA (50 – 100 % geförderter Wohnraum im Geschosswohnungsbau), auf Grund des mangelnden öffentlichen Parkraums im Gebiet trotz vorhandener Tiefgaragen im BA I und II ein erhöhter Stellplatzschlüssel festgesetzt. Trotz des hohen Stellplatzschlüssels sind die öffentlichen Parkierungsflächen überlastet. Auch für die Regenerstraße (20 % geförderter Wohnraum) wurde eine Erhöhung des Stellplatzschlüssels beschlossen, um das Parkierungsproblem nicht weiter auf öffentliche Flächen zu verlagern. Ähnliche Fragen stellen sich bei einer Minderung des Stellplatzbedarfs bei öffentlich geförderten Seniorenwohnungen. Immerhin sind lt. Statistik fast 30 % der Fahrzeughalter in Deutschland über 60 Jahre alt. Auch wenn man davon ausgeht, dass Senioren in der Regel weniger Kfz besitzen, stellt sich dennoch die Frage nach Besucherparkplätzen (z.B. für Betreuungsdienste o.ä.), die in der LBO nicht gefordert werden.

Eine Minderung durch alternative Mobilitätskonzepte wie z.B. Car-Sharing-Modelle erscheint in Friedrichshafen derzeit noch verfrüht, da die Entwicklung hier erst am Anfang steht. Die Stadtverwaltung hat dem Ausschuss für Umwelt und Nachhaltigkeit zusammen mit dem CarSharing-Verein BodenseeMobil e.V. am 30.11.2017 einen Sachstandsbericht über die Entwicklung des Car-Sharings in Friedrichshafen in den vergangenen 10 Jahren abgegeben, der aufgezeigt hat, dass die tatsächliche Nutzung des Car-Sharings in Friedrichshafen bei Weitem nicht dem Potenzial einer Mittelstadt mit 60.000 Einwohnern entspricht. Viele Fahrzeuge sind zu gering ausgelastet. Car-Sharing-Modelle sind sinnvoll, werden aber vor allem von großstädtisch oder studentisch geprägten Kommunen bereits gelebt. Für die Sicherung von Mobilitätskonzepten wäre eine vertragliche Bindung bzw. ein Eintrag der Bedingungen ins Baulastbuch zur Sicherung der Nutzung

nötig. Dies führt jedoch nicht zu einer rechtlichen Verpflichtung der Bewohner, auf ein eigenes Auto zu verzichten und das Mobilitätskonzept zu nutzen. Die anschließende Überwachung gestaltet sich schwierig und würde zu einem nicht zu unterschätzenden Aufwand führen.

Auch bei gewerblichen Nutzungen ist die Teilnahme an Car-Sharing-Konzepten oder die Nutzung von Job-Tickets praktisch nicht prüfbar.

Da eine Stellplatzminderung bei bestimmten Nutzungen wie oben erläutert einen unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand nach sich zieht bzw. eine Überprüfung praktisch unmöglich ist, wird vorgeschlagen, eine Minderung der notwendigen Stellplätze generell nach Wohnungsgrößen zu regeln. 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.

In den Stadtteilen und Ortschaften kann generell nicht von einem einheitlichen Nutzerverhalten ausgegangen werden und eine pauschale Satzung für das gesamte Stadtgebiet kommt daher nicht in Frage. Für eine reelle Einschätzung der tatsächlich erforderlichen und baulich möglichen Stellplätze müssten die demografische Einwohnerstruktur und die städtebaulichen Gegebenheiten (Anzahl der öffentlichen Parkplätze, Grundstücksgrößen und baulicher Bestand etc.) in den einzelnen Stadtbereichen erhoben und untersucht werden und für die einzelnen Bereiche spezifische Festsetzungen formuliert werden. Dies erfordert einen hohen und zeitintensiven Aufwand. Trotz des Aufwands kann immer nur eine Momentaufnahme abgebildet werden, während jedoch eine grundlegende Änderung der Bewohnerstruktur, die z.B. in älteren und zur gleichen Zeit entstandenen Baugebieten durch den Generationenwechsel schnell erfolgen kann, nur bedingt absehbar wäre. Auch eine Nutzungsänderung erfolgt durch wechselnde Umfeldstrukturen oft in schnellen Intervallen.

Trotz der vorgenannten, teilweise FN-spezifischen Problemstellungen wird seitens der Verwaltung vorgeschlagen, vorerst für einen den unmittelbaren Innenstadtbereich umfassenden Geltungsbereich eine Satzung aufzustellen, diese aber nach einem Testlauf von 5 Jahren erneut auf den Prüfstand zu stellen und dem Gemeinderat einen Erfahrungsbericht vorzulegen. Konkret schlägt die Verwaltung einen Geltungsbereich vor, der die Kernstadt inkl. nördlich angrenzender Stadtbereiche (Gebiet zwischen Werastraße, Maybach-, Kepler- und Ehlersstraße bis zum Hallenbad, sowie als östliche Abgrenzung den Bereich zwischen Paulinen- und Gebhardstraße) umfasst (s. Anlage 2). Wie Anlage 4 entnommen werden kann, besteht in diesem Gebiet eine sehr gute Versorgung durch den ÖPNV. Zudem ist die Nahversorgung mit Lebensmittel-Geschäften, Ärzten etc. gut gesichert.

Zusammenfassend wird für den vorgeschlagenen innerstädtischen Geltungsbereich folgende Regelung vorgeschlagen:

1. Bei Gebäuden mit mindestens 1 Wohnung wird die Verpflichtung in Abhängigkeit von den Wohnungsgrößen festgesetzt.

Wohnungsgröße:	Stellplätze:
unter 50 m ²	0,6 Stellplatz/Wohnung
ab 50 m ² bis unter 100 m ²	0,8 Stellplatz/Wohnung
ab 100 m ²	1,0 Stellplatz/Wohnung

2. Eine freiwillige Herstellung von Stellplätzen bleibt zulässig.

6. Weiteres Vorgehen:

Aufbauend auf dem Beratungsergebnis erarbeitet die Verwaltung einen konkreten Entwurf für eine Stellplatzsatzung innerhalb des vorgeschlagenen innerstädtischen Geltungsbereiches und legt diesen

zur Beschlussfassung vor.

Außerhalb des Geltungsbereiches der Satzung wird die Stellplatzanforderung durch gezielte Untersuchung der Gegebenheiten jeweils im Rahmen von Bauleitplanverfahren geprüft. In ländlich geprägten Bereichen mit schlechter ÖPNV-Anbindung kann auch ein erhöhter Stellplatzbedarf notwendig sein.

Um Beschlussfassung wird gebeten.