

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0006/2020/IV**

Datum:  
02.01.2020

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Baurecht und Denkmalschutz

Beteiligung:  
Dezernat I, Rechtsamt  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:  
**Kommunale Stellplatzsatzung**

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bau- und Umweltausschuss	21.01.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	13.02.2020	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Gemeinderat nimmt die Informationen zu den Voraussetzungen und den Zeitpunkt für den Erlass einer Stellplatzsatzung zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• keine	
<b>Einnahmen:</b>	
• keine	
<b>Finanzierung:</b>	
• keine	
<b>Folgekosten:</b>	
• keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Eine Stellplatzsatzung, die die Stellplatzverpflichtung für PKW nach der Landesbauordnung einschränkt, ist sinnvoll, wenn die Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans vorliegen und die Ziele in Bezug auf die Mobilität in den einzelnen Stadtteilen formuliert werden können.

## Begründung:

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und Herr Stadtrat Dr. Weiler-Lorenz haben beantragt, dass die Verwaltung einen kommunalen Stellplatzschlüssel nach Vorbild von Tübingen und Freiburg für Pkw und Fahrräder erstellt.

Zur Begründung wird ausgeführt, eine örtliche Stellplatzverpflichtung für Pkw, die von der Landesbauordnung abweiche, führe zu erheblichen Kosteneinsparungen bei Neubauten und Umnutzungen oder beim Bau von Tiefgaragen. Auch die Kosten für die Erschließung könnten reduziert werden, davon profitierten Stadt, Investor/innen und Bewohner/innen.

### 1. Gesetzeslage

§ 37 der Landesbauordnung (LBO) regelt die Herstellung von Stellplätzen unter anderem wie folgt:

#### § 37 Absatz 1 Satz 1

*„Bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen ist für jede Wohnung ein geeigneter Stellplatz für Kraftfahrzeuge herzustellen. Bei der Errichtung sonstiger baulicher Anlagen und anderen Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind notwendige Kfz-Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen unter Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs ausreichen.“*

Weitere Einzelheiten sind in der VwV Stellplätze geregelt.

Der Landesgesetzgeber hat die Herstellung von Fahrradstellplätzen in der Novelle vom 01.08.2019 in § 37 Absatz 2 LBO neu geregelt:

*„Bei der Errichtung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist, sind Fahrradstellplätze herzustellen. Ihre Zahl und Beschaffenheit richtet sich nach dem nach Art, Größe und Lage der Anlage regelmäßig zu erwartenden Bedarf.“*

§ 74 Absatz 2 LBO regelt die Möglichkeit des Erlasses von örtlichen Bauvorschriften und lautet u.a.wie folgt:

*„Soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen, können die Gemeinden für das Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebietes durch Satzung bestimmen, dass*

*1. die Stellplatzverpflichtung (§ 37 Absatz 1) eingeschränkt wird,*

§ 74 Absatz 2 LBO eröffnet den Kommunen die Möglichkeit, besondere Regelungen im Hinblick auf die Stellplatzverpflichtung des § 37 Absatz 1 LBO (Kfz-Stellplätze) zu treffen. Bezüglich der Fahrradstellplätze ist die gesetzliche Regelung mittlerweile abschließend (Anzahl nach regelmäßig zu erwartendem Bedarf), so dass hier keine Möglichkeit für eine Veränderung der Anzahl durch eine abweichende Satzungsregelung besteht. Die Ermächtigung des § 74 Absatz 2 Nr. 6 LBO stammt aus einer Zeit, als es noch keine gesetzliche Regelung zu Fahrradstellplätzen gab. Sie geht mittlerweile ins Leere.

## 2. Erlass einer örtlichen Stellplatzsatzung

Der Erlass einer örtlichen Stellplatzsatzung kann ein Baustein sein, um die Baukosten zu reduzieren.

### 2.1 Nicht für Fahrradstellplätze

Da § 37 Absatz 2 LBO abschließend ist, kann die Verpflichtung zur Herstellung von Fahrradstellplätzen nicht durch eine örtliche Stellplatzsatzung erhöht oder eingeschränkt werden.

### 2.2 Eröffnen Mobilitätskonzepte die Möglichkeit zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung?

Die Stellplatzsatzungen von Tübingen und Freiburg sehen die Möglichkeit vor, dass Bauherren ihre Verpflichtung zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen reduzieren können, wenn beispielsweise Maßnahmen für eine qualifizierte Mobilitätsverbesserung (beispielsweise aktive Nutzung eines privaten oder öffentlichen Car-Sharing-Modells) getroffen werden.

Es bestehen Zweifel, dass § 74 Absatz 2 Nr. 1 LBO eine hinreichende Rechtsgrundlage darstellt, um bei Vorliegen entsprechender Mobilitätskonzepte die Stellplatzverpflichtung einzuschränken.

Als Tatbestandsvoraussetzung werden Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung genannt. Dass man Stellplatzpflicht auch aus anderen Gründen reduzieren kann (zum Beispiel Car-Sharing), lässt sich hingegen dem Wortlaut nicht entnehmen. Die bayrische Bauordnung enthält beispielsweise keine vergleichbaren tatbestandlichen Voraussetzungen für die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung, so dass hier eine Berücksichtigung von Mobilitätskonzepten möglich ist. Ob dies auf Basis von § 74 Absatz 2 Nr. 2 LBO ebenfalls möglich ist, bedarf einer vertieften juristischen Prüfung.

### 2.3. Geltungsbereich – differenzierende Betrachtung erforderlich

Der Antrag sieht einen Stellplatzschlüssel für das gesamte Stadtgebiet vor.

§ 74 Absatz 2 Nr. 1 LBO lässt nach seinem Wortlaut eine Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für das gesamte Stadtgebiet, Gemeindegebiet oder einen genauen abgegrenzten Teil zu. Nach dem Wortlaut kann man also ein Gebiet festsetzen und dafür einen von § 37 Absatz 1 LBO abweichenden oder reduzierten Faktor bestimmen.

Die Aufstellung einer solchen Satzung ist sehr komplex und muss differenziert betrachtet werden. In Heidelberg gibt es in einigen Stadtteilen bereits ein Parkraummanagement, um die Stellplatzverfügbarkeit im öffentlichen Raum für die Anwohner zu verbessern. Mit einer möglichen Stellplatzverpflichtung muss vermieden werden, dass der Parkdruck im öffentlichen Raum steigt. Dazu könnte der Fokus vielmehr auf die Förderung von Mobilitätskonzepten gelegt werden.

Derzeit werden durch die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans Ziele und Strategien für Verkehr und Mobilität in Heidelberg entwickelt. Wenn die Strategien zum ruhenden Verkehr für die Gesamtstadt vorliegen, kann unter Vorbehalt der Ergebnisse und der juristischen Prüfung das Thema Stellplatzschlüssel beziehungsweise Stellplatzsatzung behandelt werden.

## **Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg**

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

<b>Nummer/n: (Codierung)</b>	<b>+ / - berührt:</b>	<b>Ziel/e:</b>
SL 5	+	Bauland sparsam verwenden, Innen- vor Außenentwicklung <b>Begründung:</b> Durch die Reduzierung der Stellplatzanforderungen für PKW kann der Flächenverbrauch limitiert werden.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet  
Jürgen Odszuck