

Begründung zur Satzung über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für das Gebiet der Offenburger Altstadt (Entwurf)

(Stellplatzsatzung Altstadt)

Zusammenfassung

Nach § 37 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift (VwV) Stellplätze sind bei der Errichtung baulicher und anderer Anlagen Stellplätze in ausreichender Anzahl und Größe entsprechend dem dadurch ausgelösten Kraftfahrzeugbedarf (sog. notwendige Stellplätze) herzustellen.

Der Gesetzgeber ermächtigt deshalb gem. § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO die Gemeinde, die Stellplatzverpflichtung nach § 37 Abs. 1 LBO für das ganze Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets einzuschränken, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen. Eine Reduzierung ist grundsätzlich auch bis auf den gänzlichen Verzicht d.h. die Aufhebung der Stellplatzverpflichtung möglich. Die Einschränkungsmöglichkeit bezieht sich auch auf Änderungen und Nutzungsänderungen im Sinne des § 37 Abs. 3 LBO, der einen Unterfall der allgemeinen Stellplatzverpflichtung nach § 37 Abs. 1 LBO darstellt. Die Satzung ist als örtliche Bauvorschrift zu erlassen. Mit der LBO-Novelle 2014 wurde diese Ermächtigung zu Einschränkungen bzw. zur Aufhebung der Stellplatzverpflichtung nicht nur auf Stellplätze für gewerbliche und sonstige Anlagen (insbesondere Arbeitsstätten), sondern auch auf Wohnungen erstreckt.

Aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen sowie aus Gründen der sparsamen Flächennutzung soll die Stellplatzverpflichtung für die Herstellung Kfz-Stellplätzen für den Geltungsbereich der Offenburger Altstadt innerhalb der historischen Stadtmauer aufgehoben werden.

Anlass und Begründung

Kfz-Stellplatzverpflichtung

Die gesetzliche Stellplatzverpflichtung der LBO läuft in der hoch verdichteten Altstadt vielfältigen städtebaulichen Zielsetzungen entgegen. So führt der Zwang zum Nachweis notwendiger Stellplätze hier in besonderem Maße zu erheblichen Schwierigkeiten für die Bauherrschaft und kann im Einzelfall notwendige und für die Belebung der Altstadt wünschenswerte Bauvorhaben beeinträchtigen. Dies betrifft sowohl Sanierungs- und Modernisierungsvorhaben als auch insbesondere Neubauvorhaben und Nutzungsänderungen.

Kfz-Stellplatzverpflichtung für Wohnungen

Die LBO sieht in § 37 Abs. 3 Satz 2 mittlerweile erhebliche Erleichterungen für den Stellplatznachweis bei Wohnungen vor. So sind bei Vorhaben zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum durch Ausbau, Anbau, Nutzungsänderung, Aufstockung oder Änderung des Daches regelmäßig keine zusätzlichen Stellplätze erforderlich. Bei

Neubauten von Wohngebäuden besteht die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen (regelmäßig ein Kfz-Stellplatz je Wohneinheit) weiterhin. Allerdings sieht die LBO hier die Möglichkeit einer Abweichung nach § 37 Abs. 7 Satz 2 LBO vor. Demnach sind Abweichungen von der Verpflichtung zuzulassen, wenn die Herstellung „bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten, auch unter Berücksichtigung platzsparender Bauarten der Kfz-Stellplätze oder Garagen, unmöglich oder unzumutbar ist“. Von dieser Regelungsgrundlage wird in der Altstadt im Einzelfall Gebrauch gemacht, insbesondere dann, wenn sich aus dem Grundstückszuschnitt oder der Grundstücksgröße ansonsten unzumutbare Härten ergeben würden.

Kfz-Stellplatzverpflichtung für Gewerbe

Allerdings gilt die o.g. Abweichungsmöglichkeit explizit nur für Wohnungen und nicht für gewerbliche oder sonstige, etwa gastronomische Nutzungen. Häufige und regelmäßige genehmigungspflichtige Änderungen betreffen in der Altstadt gerade Änderungen von bestehenden gewerblichen Nutzungen, etwa durch Umbau oder Erweiterung von Lagerflächen. Der Stellplatznachweis ist in der eng bebauten Altstadt in der Regel nicht auf dem Baugrundstück oder einem Grundstück in der näheren Umgebung möglich. Ist ein Nachweis von notwendigen Stellplätzen auf dem Baugrundstück nicht möglich, kann dieser Nachweis gem. § 37 Abs. 5 LBO auch auf einem anderen Grundstück in zumutbarer Entfernung erfolgen. Hierfür ist dann eine öffentlich-rechtliche Baulast einzutragen, was eine Nutzung des belasteten Grundstücks erheblich einschränkt. Solche mit Stellplatzbaulasten belegte Flächen in zentralen innerstädtischen Lagen gibt es mehrfach in der Altstadt.

Eine weitere Möglichkeit, um der aktuellen Verpflichtung zum Stellplatznachweis nachzukommen, besteht gem. § 37 Abs. 6 LBO darin, einen Ablösebetrag an die Gemeinde zu zahlen. Dies ist nur für gewerbliche oder sonstige Nutzungen, aber nicht für Stellplätze zugunsten von Wohnungen möglich. Voraussetzung ist weiterhin, dass die notwendigen Stellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten herzustellen sind. Dies ist in der Altstadt, in der Neubauten in der Regel auf kleineren Baulücken entstehen, meist der Fall. Scheidet eine Baulast auf einem fremden Grundstück aus, wird heute daher eine Stellplatzablöse von der Bauherrschaft verlangt. Die Ablösesumme je Stellplatz beträgt in der Innenstadt aktuell 12.782,- Euro. Grundlage hierfür ist der Beschluss des Offenburger Gemeinderates vom 21.06.1993 über die Neufestsetzung der Stellplatzablösebeträge.

Die monetäre Ablöse von gewerblichen Stellplatzverpflichtungen führt im Einzelfall zu einer erheblichen finanziellen Belastung, ohne dass hier ein tatsächlicher Mehrwert für die Bauherrschaft oder die künftigen Nutzer einhergeht. Besonders betrifft dies kleinere Bauvorhaben etwa zur Nutzungsänderung vorhandener Gebäude in der Altstadt, die eine Belebung gerade der Erdgeschosszonen mit attraktiven Nutzungen erschweren.

Städtebauliche und verkehrliche Zielsetzungen

Hier gibt es im baurechtlichen Verfahren einerseits für den jeweiligen Eigentümer bzw. die Bauherrschaft derzeit immer wieder erhebliche Probleme den, gem. der VwV Stellplätze zu ermittelnden, zusätzlichen Stellplatzbedarf auch tatsächlich nachzuweisen. Andererseits stehen der Herstellungspflicht gerade in der Altstadt auch städtebauliche und verkehrspolitische Gründe entgegen.

Der Stellplatznachweis ist in der eng bebauten Altstadt häufig nicht auf dem Baugrundstück oder einem Grundstück in der näheren Umgebung möglich. Auch die Eintragung einer Stellplatzbaulast, um den geforderten Nachweis zu erbringen, führt oft zu Konflikten mit stadtgestalterischen Zielen aber auch mit dem Ziel einer attraktiven Nutzung von zentral gelegenen Grundstücken. Die wenigen Baulücken oder minder genutzten Grundstücke in der Offenburger Altstadt, z.B. in der Ritterstraße, der Kittelgasse oder der Wolkengasse sind teilweise seit Jahrzehnten durch oberirdische Stellplätze belegt und stehen aufgrund der baurechtlichen Bindung über entsprechende Baulasten oft einer besseren Ausnutzung und städtebaulichen Qualifizierung entgegen. Das Straßenbild wird hier erheblich beeinträchtigt, aber auch durchgehende attraktive Nutzungen in der Erdgeschosszone werden so verhindert und zentrale innerstädtische Flächenpotenziale bleiben ungenutzt.

Vorhandene Stellplatz-Baulasten stellen ein erhebliches Hindernis dar, minder genutzte Grundstücke einer neuen Nutzung zuzuführen. So war es eine große Kraftanstrengung für die Bauherrschaft und die Verwaltung, das jahrelang als Stellplatzfläche genutzte und entsprechend belastete prominente Eckgrundstück Kittelgasse 10 nun endlich einer Bebauung zuzuführen. Die Planungen für ein neues Wohn- und Geschäftsgebäude wurden zuletzt im Gestaltungsbeirat am 02.03.2021 vorgestellt. Der Bauantrag liegt vor und wird im 2. Quartal 2021 genehmigt. Auch das gegenüberliegende, mittlerweile städtische Grundstück kann durch die komplizierte Auflösung alter Stellplatzbaulasten nun endlich in die seit Jahren geplante Freiraumgestaltung des sog. Rondenwegs auf der Stadtmauer einbezogen werden.

Auch bestehen verkehrliche Zielsetzungen, die mit einer Beibehaltung der Stellplatzverpflichtung für Bauvorhaben nicht erreicht werden können. So besteht in Offenburg bereits seit langem die Absicht, keinen zusätzlichen Individualverkehr in der Innenstadt auszulösen, sondern diesen vielmehr zugunsten einer besseren Auslastung des öffentlichen Personennahverkehrs zu reduzieren. Insgesamt soll der motorisierte Individualverkehr von Personen, die keine Anwohner sind, aus der Altstadt herausgehalten werden und auf die vorhandenen Parkhäuser sowie öffentlichen Parkplätze gelenkt werden.

Die Offenburger Stadtmauer ermöglicht nur an wenigen Stellen eine Zufahrt in die Altstadt. Diese Zufahrtsmöglichkeiten unterliegen zumeist einschränkenden Regelungen (Fußgängerzone, Anliegerverkehr, Parkverbot, Einbahnstraßen etc.), was den Individualverkehr für nicht Ortskundige ohnehin erschwert und Kfz-Verkehr auf die fußläufig zu erreichenden Parkmöglichkeiten am Altstadtrand lenken soll. Gleichzeitig weist die Altstadt aufgrund ihrer zentralen Lage eine besonders gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr auf und ist für kernstädtische Bewohnerinnen und Bewohner auch gut fußläufig oder mit dem Fahrrad zu erreichen.

Zusammenfassung

Es ist Zielsetzung der Stadt, die historische Altstadt als funktionierendes und lebendiges Stadtzentrum zu erhalten und zu fördern. Die Abschaffung der Stellplatzverpflichtung unterstützt dieses Anliegen und steht auch im Einklang mit den Zielen der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für die Offenburger Altstadt, den Zielen des Entwicklungskonzeptes Innenstadt. Hierdurch wird auch eine effektive Flächennutzung im Stadtzentrum sowie die verkehrspolitischen Ziele der Stadt befördert.

Die vorgesehene Aufhebung der Stellplatzverpflichtung für die Altstadt, ist städtebaulich und verkehrlich geeignet, zu einer weiteren Reduzierung des Individualverkehrs in der Innenstadt beizutragen und gleichzeitig den Wirtschaftsstandort Innenstadt zu stärken. Es liegen daher i. S. d. § 74 Abs. 2 LBO städtebauliche Gründe, Gründe des Verkehrs sowie Gründe der sparsamen Flächennutzung vor, die eine Aufhebung der Stellplatzverpflichtung gem. § 37 Abs. 1 und 3 LBO rechtfertigen.