

## **Begründung**

### **zur Satzung über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für das Gebiet der Offenburger Altstadt**

#### **(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 wird die Stellplatzverpflichtung für die Herstellung Kfz-Stellplätzen für den Geltungsbereich der Offenburger Altstadt innerhalb der historischen Stadtmauer aufgehoben.

#### **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 wurde bislang bereits 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/ Dienstleistungen/ Gastronomie

Die o.g. Abweichungsmöglichkeit gilt allerdings 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 führte im Einzelfall zu einer erheblichen finanziellen Belastung, ohne dass hier ein tatsächlicher Mehrwert für die Bauherrschaft oder die künftigen Nutzer einhergeht. Besonders betroffen sind hiervon kleinere Bauvorhaben etwa zur Nutzungsänderung vorhandener Gebäude in der Altstadt, wodurch eine Belebung gerade der Erdgeschosszonen mit attraktiven Nutzungen mitunter erschwert wurde.

#### Städtebauliche und verkehrliche Zielsetzungen

Die Herstellungspflicht von Stellplätzen gem. der Verwaltungsvorschrift Stellplätze zur LBO stehen gerade in der Altstadt 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 nun endlich einer Bebauung zuzuführen. Auch das gegenüberliegende, mittlerweile städtische Grundstück kann durch die komplizierte Auflösung alter Stellplatzbaulasten nun endlich in die seit Jahren geplante Freiraumgestaltung des sog. Rondenswegs auf der Stadtmauer einbezogen werden. Es bestehen weitere ähnliche Grundstückssituationen in städtebaulich wichtigen und attraktiven Altstadtlagen. Die Aufhebung der Stellplatzverpflichtung kann die Inwertsetzung dieser Grundstücke befördern, um die Altstadt attraktiv und lebendig zu halten.

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. Nutzungsänderungen, Erweiterungen und Neubauvorhaben können durch die Abschaffung der Stellplatzverpflichtung unterstützt werden. Gleichzeitig steht dies im Einklang mit den Zielen der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für die Offenburger Altstadt und unterstützt eine effektive Flächennutzung im Stadtzentrum sowie die verkehrspolitischen Zielstellungen der

Stadt Offenburg.

Bei größeren Neubauvorhaben und bei solchen Vorhaben, bei denen keine zwingenden Gründe gegen die Herstellung von Stellplätzen sprechen, etwa aufgrund der Lage und Größe des Grundstücks, werden auch künftig Stellplätze in ausreichender Anzahl hergestellt werden, da die Investoren in der Regel aus Vermarktungsgründen hieran ein eigenes Interesse haben. Dies würde dann in der Altstadt aber nicht aufgrund einer gesetzlichen Verpflichtung erfolgen, sondern als freiwillige Leistung. Von der gesetzlichen Möglichkeit die Herstellung von Kfz-Stellplätzen zu untersagen i.S. eines Herstellungsverbotes, soll daher ausdrücklich kein Gebrauch gemacht werden.

Die 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.