

Begründung zur Satzung über örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Stellplätze für Wohnungen

Stand 19.03.2024

1 Anlass für die Aufstellung der Satzung

Die derzeit geltende Stellplatzsatzung stammt aus dem Jahr 1997 und wurde zuletzt 2016 geändert (Festlegung von 1 Stellplatz für den geförderten sozialen Wohnungsbau). Das Gemeindegebiet ist darin in 3 Zonen aufgeteilt, für die unabhängig von der Wohnungsgröße oder anderen Faktoren ein bestimmter Stellplatzschlüssel festgesetzt ist. Die Handhabung der Satzung ist damit relativ starr, weshalb eine Änderung folgende Sachverhalte berücksichtigen soll:

- Stetige Zunahme kleinerer Ein- und Zwei-Personen Haushalte (Rückgang der Belegungsdichte) vor dem Hintergrund des demographischen Wandels
- Bisherige Berechnung nur nach Wohnungszahl unabhängig von Größe und Lage
- Baukostensteigerungen
- Zunehmende Kritik von Bauwilligen in den letzten 5 Jahren (Stellplätze können nicht verkauft werden)
- Wunsch nach weiterer Stellplatzreduktion für den geförderten Wohnungsbau
- Starke Beschränkung des Maßes der Innenentwicklung (Städtebau ergibt sich aus der Kapazität der Tiefgarage bzw. dem Nachweis der Stellplätze)
- Widerspruch zur gewünschten Mobilitätswende (Stärkung des Umweltverbundes)

Seit der Änderung der LBO 2019 sind verpflichtend Fahrradstellplätze herzustellen. Für Wohnungen gibt es keine gesetzliche Vorgabe für deren Anzahl, weshalb diese in der neuen Satzung aufgenommen werden soll. Bisher wurden pro Wohneinheit pauschal 2 Fahrradstellplätze gefordert.

Die bestehende Stellplatzsatzung ist in Teilen nicht konsequent, so sind u.a. die Weiler Eichen und Bronnen aus dem Geltungsbereich der Satzung ausgenommen, obwohl gerade in den Außenbezirken ein erhöhter Stellplatzbedarf besteht.

Mit der geltenden Stellplatzsatzung wurde die Stellplatzvorgabe der Landesbauordnung (LBO) von einem Stellplatz pro Wohnung außer dem Bereich der Altstadt erhöht. Die Anwendungspraxis hat gezeigt, dass teilweise ein über den tatsächlichen Bedarf hinausgehender Stellplatznachweis gefordert wird.

2 Erfordernis einer Stellplatzsatzung

Die Landesbauordnung unterscheidet nicht zwischen den unterschiedlichen Rahmenbedingungen wie Lage der Wohngebäude und Größe der Wohneinheiten, sondern setzt nach § 37 Absatz 1 Landesbauordnung (LBO) pauschal einen Stellplatz pro Wohneinheit fest.

Nach § 74 Absatz 2 Nr. 1 und 2 LBO können die Gemeinden für das Gemeindegebiet durch Satzung bestimmen, dass die Stellplatzverpflichtung eingeschränkt oder erhöht wird, soweit dafür Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen.

Bereits 1997 hat die Stadt Biberach von der Möglichkeit zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung Gebrauch gemacht. Das Gemeindegebiet wurde in 3 Zonen eingeteilt, für die ein unterschiedlicher Stellplatzschlüssel, unabhängig von der Wohnungsgröße, angewandt wurde. Zone 1 umfasste das Gebiet der Altstadt, für die der gesetzlich geltende Schlüssel von 1 Kfz-Stellplatz galt. Zone 2 umfasste den Bereich außerhalb der Altstadt sowie die Stadtteile Rißegg mit Rindenmoos und Mettenberg mit einem Schlüssel von 1,5 Stellplätzen und Zone 3 mit den Stadtteilen Stafflangen ohne die Weiler Hofen, Eichen und Eggelsbach und Ringschnait mit Winterreute und Bronnen ohne Stockland und Schlottertäl mit 2 Stellplätzen pro Wohneinheit.

Im Jahr 2016 wurde die Satzung geändert und für Wohnungen, die in das Landeswohnraumförderprogramm – Teilbereich Mietwohnraumförderung- aufgenommen sind, 1 Stellplatz gefordert, unabhängig vom Standort und Wohnungsgröße.

Da der Individualverkehr noch immer einen hohen Stellenwert hat und in Biberach nach Auskunft der Zulassungsstelle des Landratsamtes Biberach 20.945 PKW (Stand 01/2023) zugelassen sind, besteht nach wie vor ein Regelungsbedarf.

Aber gerade für kleine Wohnungen führt der derzeitige Ansatz zu Härten; so sind in Zone 3 auch für 1-Zimmer-Appartements 2 Stellplätze nachzuweisen.

Nach Einschätzung des Eigenbetriebes Wohnungswirtschaft und Rückmeldung eines weiteren Wohnbauträgers ist der Stellplatzbedarf beim Sozialwohnungsbau zu hoch angesetzt. Ebenso drängen Baufirmen auf eine Anpassung der Stellplatzverpflichtung. In Zeiten der Krise am Wohnungsmarkt mit erheblichen Baukostensteigerungen und Finanzierungsschwierigkeiten ist eine Anpassung der kommunalen Vorgaben dringend geboten.

3 Ziele der Stellplatzsatzung

Mit der Satzungsänderung soll erreicht werden:

- Bessere Anpassung des Stellplatznachweises an den tatsächlichen Bedarf und damit eine höhere Bedarfsgerechtigkeit
- Beseitigung von Härten für den Neubau, insbesondere gegenüber von Erweiterungen im Bestand (LBO sieht dafür keinen zusätzlichen Stellplatznachweis vor)
- Berücksichtigung einer städtebaulich hohen Verdichtung in der Kernstadt
- Liberalisierung / Erhöhung der Entscheidungsspielräume von Bauherren
- Berücksichtigung des demographischen Wandels
- Regelung der Fahrrad-Stellplätze
- Transparenz, klare Nachvollziehbarkeit für den Bürger und Planer

Ziel ist vor allem, den Kfz-Stellplatzbedarf neben der Lage künftig auch an den Wohnungsgrößen zu orientieren. Diese Vorgehensweise soll tendenziell zu einer bedarfsgerechteren Stellplatzförderung führen.

4 Inhalte der Stellplatzsatzung

4.1 Räumlicher Geltungsbereich

Die Stellplatzsatzung gilt für das gesamte Stadtgebiet einschließlich aller Stadtteile mit den Weilern. Es soll weiterhin 3 Zonen geben.

Zone 1 umfasste in der bisherigen Stellplatzsatzung den Geltungsbereich der Stadtbildsatzung. Diese Abgrenzung ist für die Stellplatzthematik nicht optimal, weshalb der Bereich der Kernstadt erweitert wurde. So sollen Grundstücke bzw. Quartiere, die in der unmittelbaren Nähe des

Altstadtrings liegen und für die die annähernd gleichen Verhältnisse wie innerhalb des Altstadtrings gegeben sind, in der Zone 1 berücksichtigt werden.

Bei der Festlegung des Kernstadtbereichs wurden folgende Kriterien berücksichtigt:

- kleinteilige Struktur
- städtebaulich hohe Verdichtung
- gute Erreichbarkeit von Parkhäusern
- gute ÖPNV-Anbindung (Marktplatz oder Bahnhof)
- fußläufige Abdeckung der Versorgung (Lebensmittel, Dienstleistungen)

Unter Anwendung dieser Kriterien wurden die Quartiere um die Theaterstraße, Fritz-Lieb-Straße/Riedlinger Straße, Felsengartenstraße, Saulgauer Straße, Kolpingstraße, Waldseer Straße (bis Höhe Königsbergallee), entlang des Ratzengrabens, Eisenbahnstraße, Adolf-Pirrung-Straße, Teile der Ehinger Straße, Mondstraße und Wielandstraße in den Geltungsbereich der Zone 1 einbezogen.

Das Kriterium der Kleinteiligkeit liegt bei den Gebäuden im Geviert entlang des Zeppelinrings zwar nicht durchgängig vor, jedoch ist eine hohe Verdichtung sowie Nähe zum Bahnhof gegeben und damit eine gute Nahmobilität, weshalb hier die Voraussetzungen für die Zone 1 bejaht werden. Die genaue Abgrenzung ergibt sich aus dem Lageplan des Stadtplanungsamtes vom 19.03.2024, Plan Nr. 24-5, der Bestandteil der Satzung ist.

Zone 2 umfasst den Bereich außerhalb der Kernstadt Biberach (Zone 1) sowie die Stadtteile Rißegg mit Rindenmoos und Mettenberg.

Zone 3 umfasst wie bisher die Stadtteile Stafflangen und Ringschnait.

4.2 Anzahl der notwendigen Stellplätze

Der Stellplatzschlüssel für Kfz und Fahrräder ergibt sich aus der Größe der Wohneinheiten nach Wohnfläche nach der Wohnflächenverordnung (WoFlV) vom 25. November 2003 (BGBl. I, S. 2346) und bei Kfz-Stellplätzen auch nach der Lage des Gebäudes im Stadtgebiet.

Eine Ausrichtung anhand der Wohnungsgrößen und der Lage der Wohnungen soll dazu dienen, den Bedarf an Stellplätzen passgenauer als bisher zu ermitteln.

4.2.1 Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze

Wohnungsgröße nach Wohnflächenverordnung ¹	Kernstadt (Zone 1)	Kernstadt mit den Ortsteilen Rißegg/Rindenmoos und Mettenberg (Zone 2)	Ortsteile Stafflangen und Ringschnait (Zone 3)
bis 50 m ²	0,75 St	1,0 St	1,0 St
50 – 100 m ²	1,0 St	1,25 St	1,5 St
>100 m ²	1,25 St	1,5 St	2,0 St

¹ Wohnflächenverordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2346)

4.2.2 Anzahl der notwendigen Fahrradstellplätze

Die Fahrrad-Stellplatzpflicht soll sowohl den Bedarf der Bewohnerinnen und Bewohner als auch den Bedarf der Besucherinnen und Besucher abdecken (VwV Stellplätze). Die Bemessung wird anhand der Wohnungsgrößen unabhängig von der Lage vorgenommen.

Da jede Person in Biberach durchschnittlich mindestens ein Fahrrad besitzt, ist für Wohnungen unter 50 m² Wohnfläche ein Fahrrad-Stellplatz herzustellen. Für Wohnungen mit einer Wohnfläche zwischen 50 m² und 100 m² müssen 2 Fahrrad-Stellplätze, für Wohnungen mit einer Wohnfläche mit mehr als 100 m² insgesamt 3 Fahrrad-Stellplätze hergestellt werden. Damit wird eine ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen entsprechend dem Bedarf der Bewohnerinnen und Bewohner sowie dem Bedarf der Besucherinnen und Besucher sichergestellt.

Wohnungsgröße ¹	Zone 1-3
bis 50 m ²	1,0
50 – 100 m ²	2,0
>100 m ²	3,0

Ergeben sich bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Stellplätze Nachkommastellen, ist ab dem Wert 0,5 auf einen vollen Stellplatz aufzurunden. In den Fällen der Verringerung der Stellplatzpflicht erfolgt die Rundung erst nach einer möglichen Reduktion.

5 Verringerung der Kfz-Stellplatzpflicht

Um die Satzung nachvollziehbar und einfach in der Handhabung zu halten, wird auf eine explizite Berücksichtigung einer guten Anbindung an den ÖPNV verzichtet (ÖPNV-Abschlag, qualifiziertes Mobilitätskonzept, Ersatz durch Fahrradstellplätze etc.). Diese Ausnahmeregelungen finden sich in vielen Stellplatzsatzungen.

Eine solche Lösung wird als zu kompliziert und personalaufwendig beurteilt und der Bauherr weiß im Vorfeld ohne Stellungnahme der Baurechtsbehörde nicht, was gilt. Die Dauerhaftigkeit eines Mobilitätskonzeptes ist zudem fraglich (Überwachung, Kontrolle) und Buslinien, Taktfolgen können sich ändern. Daneben bestehen rechtliche Unsicherheiten, wie z.B. der Abstand zur Haltestelle (Luftlinie oder tatsächlicher Weg). Aus diesem Grund werden die Ansätze direkt verringert und auf die Zonen abgestimmt.

Für Wohnungen, die in das Landeswohnraumförderungsprogramm – Teilbereich Mietwohnraumförderung- aufgenommen sind, besteht ein geringerer Bedarf. Deshalb wird der Stellplatzbedarf zunächst anhand der Wohnungsgrößen ermittelt und danach um 25% reduziert.

Die Förderung ist nachzuweisen. Die Berechnung gilt auch nach Ablauf der Bindungen nach dem Landeswohnraumförderungsprogramm weiter.

6 Verringerung der Fahrradstellplatzpflicht

Weil davon ausgegangen wird, dass der Bedarf bei Alten- und Pflegewohnungen geringer ist, wird die Pflicht zur Herstellung notwendiger Fahrradstellplätze um 50 % reduziert.

7 Anforderung an Kfz-Stellplätze

In der Praxis besteht Klärungsbedarf, ob ein Stellplatz als solcher baurechtlich anerkannt werden kann (z.B. Garagenvorplatzfläche). § 37 Absatz 1 LBO fordert die Herstellung eines „geeigneten“ Stellplatzes (Gewährleistung einer funktionsgerechten Nutzung ohne Missstände). Deshalb musste bislang ein Stellplatz ohne Überqueren anderer Stellplätze erreichbar sein.

Ausnahmsweise wurde bei zwei hintereinander liegenden Stellplätzen einer Wohneinheit der Vorplatz als ein halber Stellplatz gewertet. Das soll geändert werden. In die Satzung wird aufgenommen, dass auch der „gefangene“ Stellplatz voll angerechnet werden kann, wenn dieser zur selben Wohneinheit gehört. Beispiel: Ein Einfamilienhaus mit Einliegerwohnung in Stafflangen benötigte bisher 4 Stellplätze. Beim Bau einer Doppelgarage mit Vorfläche wurden nur 3 Stellplätze anerkannt, es musste ein weiterer Stellplatz gebaut werden. Künftig reicht bei 2 Wohneinheiten die Doppelgarage mit Vorplatz aus. Damit wird weniger Fläche versiegelt.

Biberach, 19.03.2024

Gez. W. Winter
Leiter Bauverwaltungsamt