

## **Erlass einer Stellplatzsatzung**

- Grundsatzbeschluss -

### **1. Vorlage**

An den Gemeinderat zur Beratung in der Sitzung am 11.06.2018 (öffentlich).

### **2. Sachdarstellung**

Im Rahmen der Beratungen über den Bebauungsplan „Karl-/Hindenburgstraße“ in der Sitzung am 26.02.2018 wurde aus der Mitte des Gremiums auch die Frage aufgeworfen, ob es nicht sinnvoll wäre, die Anzahl der nach § 37 Abs. 1 LBO notwendigen Stellplätze (1 Stellplatz pro Wohneinheit) durch den Erlass einer Stellplatzsatzung zu erhöhen.

Hintergrund dieser Überlegungen sind festgestellte Verkehrsbehinderungen in einigen Straßen durch parkende Kraftfahrzeuge.

Die Verwaltung teilt die Auffassung, wonach der ruhende Verkehr auf den öffentlichen Verkehrsflächen immer mehr zunimmt, obgleich in den letzten Jahren beim Neubau von Mehrfamilienwohnhäusern ganz überwiegend im Schnitt ca. 1,5 Stellplätze/Wohneinheit errichtet wurden.

Die Nutzung der Straßen als Parkraum liegt oft neben fehlenden Stellplätzen auch daran, dass die Bewohner die Tiefgaragenstellplätze zumindest tagsüber nicht konsequent nutzen, sondern ihre Fahrzeuge vermehrt auf den Straßen abstellen. Ein weiterer Grund liegt darin, dass die Kfz vor allem außerhalb der innerstädtischen Nachverdichtungsbereiche oftmals bewusst auf den Straßen abgestellt werden, um so die Fahrgeschwindigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer zu reduzieren.

§ 74 II LBO ermächtigt die Kommunen, in generalisierender Weise durch Satzung aus Gründen des Verkehrs, aus städtebaulichen Gründen oder aus Gründen sparsamer Flächennutzung (Rechtfertigungsgründe) für das ganze Gemeindegebiet oder genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebietes von § 37 abweichende Regelungen zur Zahl, Größe, Lage, Beschaffenheit und Ablösung von notwendigen Kfz-Stellplätzen (Stellplätzen, Garagen) vorzusehen. Dabei erlaubt § 74 II Nr. 2 Halbs. 1, durch Satzung für das ganze Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebietes die Kfz-Stellplatzpflicht bei Wohnungsvorhaben auf bis zu 2 Kfz-Stellplätze (auch 1,5 Kfz-Stellplätze/Wohnung; 3 Kfz-Stellplätze/2 Wohnungen) zu erhöhen (§ 37 I 1). Der Gesetzgeber will mit dieser Ermächtigung den örtlichen Besonderheiten in den einzelnen Gemeinden Rechnung tragen. Die Ermächtigung zur Erhöhung gibt nicht die Befugnis, nur wegen eines geringfügig über dem Landesdurchschnitt liegenden Pkw-Bestandes die Stellplatzverpflichtung für das ganze Gemeindegebiet mit Ausnahme der Gewerbegebiete zu erhöhen.

Die Frage, ob derartige Rechtfertigungsgründe vorliegen, kann grundsätzlich nicht ohne das Vorliegen einer – zumindest informellen – Verkehrskonzeption der Gemeinde beantwortet werden, auf deren Grundlage dann die getroffenen Satzungsregelungen erforderlich sein, d. h. plausibel erscheinen müssen (Plausibilitätsprüfung). Fehlt die Darlegung der Rechtfertigungsgründe, ist die Satzung allein deshalb unwirksam.

Auf den beiliegenden Beschluss des VGH Baden-Württemberg Az. 8 S 2291/99 vom 29.09.1999 wird verwiesen.

Damit eine solche Stellplatzsatzung einer rechtlichen Überprüfung standhält, müssen umfangreiche gebietsbezogene Untersuchungen vorgenommen werden, mit denen der Nachweis geführt werden kann, dass die quartiersbezogenen verkehrlichen oder städtebaulichen Probleme durch das Fehlen von privaten Stellplätzen hervorgerufen werden.

Auf der Grundlage einer solchen Datenbasis kann dann eine Stellplatzsatzung mit einem genau abgegrenzten räumlichen Geltungsbereich erlassen werden, in der im Vergleich zu § 37 Abs. 1 LBO eine erhöhte Stellplatzzahl je Wohneinheit festgelegt wird.

Diese erhöhte Stellplatzzahl muss die untere Baurechtsbehörde dann bei Wohnungsbauvorhaben in zukünftigen Baugenehmigungen berücksichtigen, was zu höheren Baukosten führt. Außerdem ist es nicht auszuschließen, dass in Einzelfällen Bauanträge abgelehnt oder die Anzahl der Wohneinheiten reduziert werden müssen.

Aus all diesen Gründen schlägt die Verwaltung dem Gemeinderat gegenwärtig eine andere Lösung vor. Sofern durch das Abstellen von Kfz auf den öffentlichen Verkehrsflächen unzumutbare verkehrliche Probleme entstehen, kann die Stadt zusammen mit der Straßenverkehrsbehörde mit straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen (z.B. Park- und Halteverbote, Kennzeichnung von Stellplätzen auf den öffentlichen Verkehrsflächen, Parkraumbewirtschaftung, Einbahnstraßenregelungen, ...) eingreifen.

### **3. Kosten und Finanzierung**

Die Ermittlung der Gesamtkosten ist äußerst schwierig, weil der räumliche Geltungsbereich und die Untersuchungstiefen nicht ganz klar sind. Es ist davon auszugehen, dass durch die notwendigen Untersuchungen und die juristische Begleitung bis zum Satzungsbeschluss Aufwendungen in Höhe von voraussichtlich ca. 20.000 € entstehen.

Die entsprechenden Ausgabemittel stehen im Verwaltungshaushalt unter der HHStelle 1.6100.6010 zur Verfügung.

### **4. Beschlussvorschlag**

Wird in der Sitzung gestellt.

Laichingen, den 17.05.2018

gefertigt:

gesehen:

Hascher  
Amtsleiter

Kaufmann  
Bürgermeister

Anlage: 1 Beschluss VGH BW Az.: 8 S 2291/99