

# **Stellplatzsatzung der Stadt Pforzheim – Begründung**

## **Ausgangssituation**

Die Zahl der erforderlichen Stellplätze ergibt sich bisher aus der Verwaltungsvorschrift über die Herstellung von Stellplätzen (VwV Stellplätze) und ist von der Nutzungsart und Größe des Vorhabens abhängig. Bei einer guten ÖPNV-Anbindung kann die Anzahl der Stellplätze reduziert werden (ÖPNV-Bonus). Allerdings ist eine optimale ÖPNV-Anbindung nach dieser landeseinheitlichen Vorschrift nur mit einem Schienenverkehrsmittel erreichbar. Der spezifischen Pforzheimer Situation mit einem hervorragenden Busverkehr und einer optimalen ÖPNV-Anbindung, z.B. am Leopoldplatz, wird diese Vorschrift somit nicht gerecht.

Bei erwünschten Reaktivierungen, Erweiterungen und Neubauten in der Innenstadt stellen die landesrechtlichen Regelungen zur Stellplatzpflicht oft ein Genehmigungshindernis dar. Beispiele hierfür waren in der Vergangenheit die Reaktivierung des Melancthonhauses, der Neubau am Standort Kaufhalle oder die Erweiterung des Eis pavillons an der Roßbrücke. Auch bei bloßen Umnutzungen ohne bauliche Veränderungen müssen zusätzliche baurechtlich notwendige Stellplätze nachgewiesen werden (z.B. bei Umnutzung eines leerstehenden Ladenlokals als Gaststätte). Aufgrund der dichten und kleinteiligen Baustruktur der Innenstadt lassen sich Stellplätze oft weder auf dem Grundstück selbst noch durch Baulasten auf Nachbargrundstücken nachweisen. Dies führt zu erheblichen Investitionskosten bis hin zum Scheitern solcher – für die Stadtentwicklung wichtiger – Vorhaben.

Bei städtebaulich wünschenswerten Vorhaben wurden in der Vergangenheit des Öfteren Stellplätze auf städtischen Flächen ohne Bezug zur Innenstadt nachgewiesen. Der ersatzweise Nachweis von baurechtlich notwendigen Stellplätzen am Stadtrand hat jedoch keine unmittelbaren Effekte auf die Innenstadt.

Daher wird diese Stellplatzsatzung erlassen, die die spezifische Situation in Pforzheim berücksichtigt und eine flexiblere Handhabung der bisher relativ starren Stellplatzvorschriften ermöglicht.

## **Ziele der Stellplatzsatzung**

Mit der Stellplatzsatzung sollen folgende Ziele verfolgt werden:

- Städtebauliche Attraktivierung und dadurch Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Innenstadt
- Unterstützung bei der Aufwertung und Belebung der Innenstadt durch Erleichterung städtebaulich wünschenswerter Vorhaben
- Förderung der Innenentwicklung
- Belebung der Zentren und der Quartiere durch kleine Läden und Gastronomiebetriebe
- Beibehaltung der Steuerungsmöglichkeit städtebaulich problematischer Vorhaben
- Unterstützung des Denkmalschutzes

## **Einbettung in andere Planungen**

Die Stellplatzsatzung ist als ein Baustein im Innenstadtprozess zu betrachten und fördert im Zusammenspiel mit dem Verkehrsentwicklungsplan die beabsichtigte städtebauliche Aufwertung der Innenstadt. Mit der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans wird die Parksituation in der Innenstadt durch den Parkring und das Parkleitsystem optimiert. Parksuchverkehre werden gezielt gesteuert. Dies führt zu einer besseren Ausnutzung der bestehenden Parkeinrichtungen und erleichtert den Besuchern der Innenstadt die Parkplatzsuche.

## **Reduzierung der Stellplatzpflicht und Zonierung**

Im Vordergrund der Stellplatzsatzung für die Innenstadt steht eine differenzierte Reduzierung der Stellplatzpflicht. Von dieser Reduzierung sind Wohnungen, Vergnügungsstätten sowie Betriebe und Einrichtungen, die auf sexuelle Bedürfnisse orientiert sind oder bei denen die Ausübung sexueller Handlungen betriebliches Wesensmerkmal ist, ausgenommen.

Für Wohnungen ist eine Reduzierung der Stellplatzpflicht landesrechtlich nicht möglich und wird daher ausgeschlossen.

Vergnügungsstätten sind von der Begünstigung der Stellplatzsatzung ausgenommen, um eine Verschärfung der mit diesen Nutzungen verbundenen Probleme nicht zu unterstützen. In den letzten Jahren ist eine starke Zunahme von Spielhallen zu beobachten. In einigen Bereichen kommt es bereits zu Häufungen solcher Betriebe. Dies führt zu Trading-Down-Effekten mit Folge einer Abwertung der betroffenen Stadtquartiere. Ein wesentliches Ziel der Stellplatzsatzung ist die Aufwertung der Innenstadt durch die Erleichterung von Investitionen. Vergnügungsstätten, insbesondere Spielhallen, führen durch ihr typisches Erscheinungsbild gerade nicht zu einer Aufwertung der Innenstadt, sondern – im Gegenteil – durch die genannten Trading-Down-Effekte sogar zu einer Verschlechterung der Situation. Auch im Zusammenhang mit Diskotheken gab es in der Vergangenheit häufig Konflikte durch Belästigungen im Umfeld aufgrund von Lärm, Alkohol- und Drogenmissbrauch und Schlägereien. Vergnügungsstätten sind deshalb von der Begünstigung durch die Stellplatzsatzung ausgeschlossen.

Betriebe und Einrichtungen, die auf sexuelle Bedürfnisse orientiert sind oder bei denen die Ausübung sexueller Handlungen betriebliches Wesensmerkmal ist, laufen, ähnlich wie Vergnügungsstätten, den Zielen der Stellplatzsatzung zuwider, da sie zu Trading-Down-Effekten und zu einer Störung der Nachbarschaft in den Quartieren führen. Daher sind diese ebenfalls von der Begünstigung durch die Stellplatzsatzung ausgenommen.

Eine Reduzierung der Stellplatzpflicht ist für rollstuhlgerechte Stellplätze nicht vorgesehen, da diese Personengruppe nur schwer auf andere Verkehrsmittel ausweichen kann. Daher sind notwendige rollstuhlgerechte Stellplätze ebenfalls von der Begünstigung der Stellplatzsatzung ausgenommen.

Um bei der Reduzierung der Stellplatzpflicht die unterschiedlichen städtebaulichen und verkehrlichen Strukturen und Anforderungen zu berücksichtigen, wird das Stadtgebiet in drei Zonen unterteilt:

### **1. Fußgängerzone bzw. -bereiche**

Die Abgrenzung erfolgt nach Straßen, die als Fußgängerzone bzw. -bereiche ausgewiesen sind. In diese Zone fallen sämtliche Grundstücke, die über Fußgängerbereiche

erschlossen sind und folglich nicht ohne weiteres mit Kraftfahrzeugen angefahren werden dürfen. Eine einfache Abgrenzung der Zone 1, z. B. an der Zerrennerstraße, würde diesem Umstand nicht gerecht, da die Grundstücke an der Zerrennerstraße ohne weiteres mit Kraftfahrzeugen erreichbar sind. Es handelt sich um den am dichtesten bebauten Bereich der Innenstadt. Stellplätze lassen sich – wenn überhaupt – i. d. R. nur mit sehr hohem finanziellen Aufwand auf den Baugrundstücken unterbringen. Stadtstruktur und Nutzungskonzept stellen auf eine Nutzung durch Fußgänger ab, die die zentralen Parkeinrichtungen oder den ÖPNV nutzen bzw. zu Fuß oder mit dem Rad kommen. Im Zuge einer Erhebung ausgewählter Parkhäuser in der Innenstadt hat sich gezeigt, dass die Parkhäuser mit wenigen Ausnahmen nie voll ausgelastet sind und entsprechend Reserven vorhanden sind (vgl. Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Pforzheim). Die ÖPNV-Anbindung ist optimal, da verschiedene Verkehrsmittel und Linien sowie sämtliche zentrale Umsteigepunkte und der Bahnhof fußläufig erreicht werden können.

Die Stellplatzforderung wird daher in dieser Zone am stärksten reduziert und entspricht mit 30 % der aus Tabelle B im Anhang zur VwV Stellplätze ermittelten Anzahl von Stellplätzen dem optimalen ÖPNV-Bonus aus der VwV Stellplätze.

## **2. Weitere Innenstadt innerhalb des geplanten Innenstadtrings**

Die Abgrenzung erfolgt über den geplanten Innenstadtring. Dieser innerstädtische Bereich Pforzheims ist ebenfalls durch eine dichte Baustruktur gekennzeichnet. Auch wenn die Grundstücke über das Straßennetz erreichbar sind, ist eine Unterbringung von Stellplätzen auf den meisten Grundstücken schwierig. Die ÖPNV-Anbindung ist ebenfalls sehr gut. I. d. R. sind zentrale Haltestellen des ÖPNV fußläufig erreichbar, in jedem Fall aber sonstige ÖPNV-Haltestellen. Die Stellplatzforderung wird daher in dieser Zone ebenfalls reduziert und entspricht mit 40 % der aus Tabelle B im Anhang zur VwV Stellplätze ermittelten Anzahl von Stellplätzen dem zweitbesten ÖPNV-Bonus aus der VwV Stellplätze.

## **3. Übriges Stadtgebiet**

Die 3. Zone umfasst das übrige Stadtgebiet. Hier wird keine generelle Reduzierung der Stellplatzpflicht vorgenommen, so dass - wie bisher - die Verwaltungsvorschrift über die Herstellung von Stellplätzen Anwendung findet. Ergänzend gelten die Vorschriften für das gesamte Stadtgebiet. In weiteren Schritten kann geprüft werden, inwieweit eine Reduzierung der Stellplatzpflicht in bestimmten Quartieren zielführend ist.

In Zone 1 und 2 kann bei Vorhaben, deren Realisierung im öffentlichen Interesse steht, die Stellplatzpflicht entfallen, wenn städtebauliche oder verkehrliche Belange nicht entgegenstehen. Diese Vorschrift zielt darauf ab, qualitativ besonders hochwertige Vorhaben, die auf ihr Umfeld ausstrahlen und maßgeblich zur Attraktivierung der Innenstadt beitragen, nicht durch hohe Stellplatzforderungen zu verhindern. Das öffentliche Interesse liegt in einer besonderen Aufwertung der Innenstadt durch eine Belebung und Durchmischung, verbunden mit einer Nutzung, die von einer breiten Öffentlichkeit in Anspruch genommen wird. Die Anforderungen an Vorhaben „im öffentlichen Interesse“ zu stehen sind hier weniger hoch als bei der Befreiung, die das Wohl der Allgemeinheit oder eine offenbar nicht beabsichtigte Härte erfordern muss.

## **Vorschriften für das gesamte Stadtgebiet**

Bei Vorhaben, die nach Anwendung der VwV Stellplätze in Verbindung mit dieser Satzung nicht mehr als zwei notwendige Stellplätze nachweisen müssen, soll von der Stellplatzpflicht abgesehen werden, wenn städtebauliche und verkehrliche Belange nicht entgegenstehen (Bagatellgrenze). Durch diese Bagatellgrenze soll die Ansiedlung kleiner Unternehmen erleichtert werden, um eine Belebung der Zentren und Quartiere durch kleine Läden und Gastronomiebetriebe zu erreichen und eine Nutzungsmischung, d. h. das verträgliche Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten im Sinne eines nachhaltigen Städtebaus, zu fördern.

Die Bagatellgrenze gilt nicht für Erweiterungen von Anlagen, wenn für die Gesamtanlage inklusive des Bestandes mehr als zwei notwendige Stellplätze nachgewiesen werden müssen. Damit soll eine schrittweise Erweiterung von Anlagen durch mehrere kleine Erweiterungen („Salamitaktik“) ausgeschlossen werden.

## **Anbindung an öffentliche Verkehrsflächen**

Die Regelungen zur Anbindung von Stellplätzen an öffentliche Verkehrsflächen begrenzen Anzahl und Breite von Zufahrten zu öffentlichen Verkehrsflächen. Diese Regelung gilt für alle notwendigen Stellplätze, also auch für Wohnen. Damit soll die Bodenversiegelung im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung minimiert werden und das Stadtbild durch eine attraktivere Gestaltung des Straßenraums verbessert werden. Weiteres Ziel ist die Erhaltung öffentlicher Stellplätze im Straßenraum. In der Vergangenheit kam es häufiger vor, dass durch private Einzelstellplätze, die direkt von öffentlichen Straßen erschlossen wurden, zahlreiche öffentliche Stellplätze entfallen sind.

Die Begrenzungen sind so gewählt, dass sie einerseits die genannten Belange des Bodenschutzes und der Stadtgestaltung berücksichtigen und andererseits eine gute Ausnutzbarkeit der Grundstücke ermöglichen.

## **Abweichende Regelungen**

Mit § 5 Abs. 1 wird ein Befreiungstatbestand in die Stellplatzsatzung aufgenommen, um Gründe des Wohls der Allgemeinheit zu berücksichtigen und in unvorhergesehenen Fällen eine unzumutbare Härte zu vermeiden.

Mit § 5 Abs. 2 wird klargestellt, dass abweichende Regelungen eines Bebauungsplans als konkretere Vorschrift dieser Satzung vorgehen.

## **Auswirkungen der Stellplatzsatzung**

Eine befürchtete Auswirkung der Stellplatzsatzung sind Mindereinnahmen für die Stadt durch geringere Ablöseforderungen. Allerdings wurde in der Vergangenheit nur sehr selten von der Stellplatzablösung Gebrauch gemacht, da die Ablösesummen sehr hoch sind. Die Reduzierung der Stellplatzpflicht ist ein Investitionsanreiz, wodurch zusätzliche Vorhaben realisiert werden. Zusätzliche Vorhaben bedeuten zusätzliche Ablöseeinnahmen (auch mit „Rabatt“) und zusätzliche Steuereinnahmen. Daher kann die Stellplatzsatzung auch Mehreinnahmen für die Stadt generieren.

Grundsätzlich könnte die Gefahr einer Verminderung vorhandener Stellplätze nach einer Neuberechnung der erforderlichen Stellplätze oder keiner Herstellung zusätzlicher Stellplätze bei Erweiterung von baulichen Anlagen in der Innenstadt bestehen. Die Verminderung bereits vorhandener Stellplätze ist theoretisch möglich, dürfte jedoch nur selten erfolgen, da vorhandene Stellplätze auch einen wirtschaftlichen Vorteil für Betriebe bedeuten. Dass u. U. keine zusätzlichen Stellplätze bei Erweiterung von baulichen Anlagen hergestellt werden müssen, ist auf die Innenstadt beschränkt (Zone 1 und 2). Hier ist eine solche Begünstigung ein gewollter Investitionsanreiz für Betriebe und entspricht somit den Zielen der Stellplatzsatzung.

Es besteht die Möglichkeit, dass vorhandene Stellplätze für bestehende Anlagen nicht mehr notwendig sind und somit als notwendige Stellplätze für neue unerwünschte Vorhaben zur Verfügung stehen. Die Stellplatzsatzung kann allerdings kein Instrument zur Steuerung städtebaulich problematischer Vorhaben sein.

Die Stellplatzsatzung führt u. U. zu einer Verschärfung von Problemen in dicht bebauten Misch- und Wohngebieten, in denen schon heute ein Stellplatzdefizit besteht. Die Stellplatzsatzung zielt vor allem auf eine Erleichterung von Vorhaben in der Innenstadt ab, da dort die Herstellung von Stellplätzen i. d. R. faktisch unmöglich ist. Außerhalb der Innenstadt ist, abgesehen von der Bagatellgrenze, keine Reduzierung der notwendigen Stellplätze möglich. In einigen Wohn- und Mischgebieten ist zwar eine gewisse Verschärfung der angespannten Stellplatzsituation möglich, Ziel ist jedoch Begünstigung kleiner Unternehmen auch im dichten Bestand, wie z. B. in der Nordstadt. Aufgrund der geringen absoluten Anzahl der Stellplätze fällt die Bagatellgrenze jedoch im Verhältnis zum Gesamtproblem weniger ins Gewicht.