

**MINISTERIUM FÜR
LANDESENTWICKLUNG UND WOHNEN
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 01 41 70001 Stuttgart
E-Mail: poststelle@mlw.bwl.de
Telefax: 0711 123-3131

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Straße 3
70173 Stuttgart

Stuttgart 05.09.2024

nachrichtlich – ohne Anlagen –

Staatsministerium

Ministerium für Verkehr

**Antrag des Abgeordneten Friedrich Haag u.a. FDP/DVP
- Verkehrsminister Hermann und der Stellplatzschlüssel
- Drucksache 17/7311**

Ihr Schreiben vom 13.08.2024

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen nimmt zu dem Antrag im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr wie folgt Stellung:

- 1. wie sie den derzeit geltenden § 37 der Landesbauordnung (LBO) bewertet, insbesondere wie sich die Regelungen der LBO bezüglich der Stellplatzverordnung in der Praxis auswirken, bzw. ob sich die derzeitigen Regelungen zu Stellplätzen in der Praxis als zu starre Vorgaben ohne konkreten Standortbezug erwiesen haben;*

Zu 1.:

Die geltende Fassung des § 37 LBO legt fest, welche Anforderungen an Kfz- und Fahrradstellplätze bei Wohngebäuden und sonstigen baulichen Anlagen zu stellen sind. Die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) gibt Vollzugshinweise zu den einzelnen Absätzen des § 37 LBO; sie legt dabei Kriterien fest, wie die Zahl notwendiger Kfz-Stellplätze bei sonstigen baulichen Anlagen (ohne Wohngebäude) zu ermitteln ist und enthält Richtzahlen für Fahrradstellplätze. Die Gemeinden können nach § 74 Abs. 2 LBO in kommunalen Bausatzungen – allerdings nur begrenzt – abweichende Regelungen von diesen landesweit geltenden Vorgaben für ihr Gemeindegebiet oder Teile davon festlegen, um der konkreten Situation vor Ort Rechnung zu tragen.

Sollte im Einzelfall die Einhaltung der Stellplatzvorgaben Schwierigkeiten hervorrufen, steht der Baurechtsbehörde grundsätzlich noch die Möglichkeit offen, Abweichungen, Ausnahmen und Befreiungen auszusprechen. § 37 LBO sieht zudem – außer bei Wohnungen – für notwendige Kfz-Stellplätze unter gewissen Voraussetzungen eine ersatzweise Erfüllung durch Zahlung eines Geldbetrages vor.

2. *in wie vielen Fällen innerhalb der letzten fünf Jahre von der Regelung nach § 37 Absatz 1 Gebrauch gemacht wurde und bei Bauvorhaben bis zu einem Viertel der notwendigen Kfz-Stellplätze durch Fahrradstellplätze ersetzt wurden;*

Zu 2.:

Hierzu liegen dem Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen keine Erkenntnisse vor.

3. *welche Rückmeldungen der Gemeinden und des Gemeindetags ihr zum § 37 LBO bekannt sind, bzw. wie die Gemeinden sowie der Gemeindetag eine vollständige Kommunalisierung der Stellplatzpflicht beurteilen;*
4. *welche Rückmeldungen der Städte und des Städtetags ihr zum § 37 LBO bekannt sind, bzw. wie die Städte sowie der Städtetag eine vollständige Kommunalisierung der Stellplatzpflicht beurteilen;*

5. *welche Rückmeldungen der Bauunternehmen und der Bauwirtschaft zu den Regeln sowohl für Kfz- als auch Fahrradstellplätze nach § 37 LBO ihr bekannt sind, bzw. wie die Bauwirtschaft eine vollständige Kommunalisierung der Stellplatzpflicht beurteilt;*

Zu 3. – 5.:

Wegen des Sachzusammenhangs wird zu den Ziffern 3 bis 5 gemeinsam Stellung genommen.

Dem Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen sind keine Rückmeldungen der besagten Akteure bekannt, die explizit auf die Ausgestaltung des bestehenden § 37 LBO abstellen. Ihnen steht es frei, sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens, das zum Zeitpunkt der Beantwortung noch läuft, zum aktuellen Gesetzentwurf zur Reform der LBO zu äußern. Soweit vereinzelt die mögliche Kommunalisierung der Stellplatzverpflichtung in der Vergangenheit thematisiert wurde, zeigt sich dem Ministerium ein heterogenes Meinungsbild, welches von der kritischen Betrachtung bis hin zur uneingeschränkten Befürwortung reicht. Aufgrund des noch laufenden Anhörungsverfahrens liegt eine Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen noch nicht vor.

6. *ob ihr bekannt ist, welche Erfahrungen andere Bundesländer mit der Kommunalisierung der Stellplatzverpflichtung gemacht haben;*

Zu 6.:

Hierzu liegen dem Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen keine Erkenntnisse vor.

7. *wie viele Kommunen nach ihrer bisherigen Kenntnis Gebrauch vom § 74 Absatz 2 Nummer 1 LBO machen und somit eigene, niedrigere Stellplatzschlüssel durch Satzung erlassen haben (bitte differenziert darstellen nach Gemeinden, Städten und kreisfreien Städten);*
8. *wie viele Kommunen nach ihrer bisherigen Kenntnis Gebrauch vom § 74 Absatz 2 Nummer 2 LBO machen und somit eigene, höhere Stellplatzschlüssel durch Satzung erlassen haben (bitte differenziert darstellen nach Gemeinden, Städten und kreisfreien Städten);*

Zu 7. und 8.:

Wegen des Sachzusammenhangs wird zu den Ziffern 7 und 8 gemeinsam Stellung genommen.

Hierzu liegen dem Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen keine Erkenntnisse vor.

- 9.** *wie sie die Praxis einiger Kommunen bewertet, den § 74 Absatz 2 Nummer 1 LBO zu nutzen und den Stellplatzschlüssel durch Satzung auf bis zu 0,2 herabzusenken;*

Zu 9.:

Die Absenkung des Stellplatzschlüssels durch Satzung ist von der Ermächtigungsgrundlage nach § 74 Absatz 2 Nummer 1 LBO gedeckt. Mit Blick auf die kommunale Selbstverwaltung ist es nicht Aufgabe der Landesregierung, kommunale Planungstätigkeiten im Einzelfall nach deren Zweckmäßigkeit zu beurteilen.

- 10.** *bei welcher rechtlichen Konstellation Abweichungen von dem Stellplatzschlüssel 1,0 durch Anwendung des § 74 Absatz 2 Nummer 1 LBO unzulässig sind;*

Zu 10.:

§ 74 Absatz 2 LBO legt die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für den Erlass einer (Stellplatz-)Satzung fest. Erforderlich ist, dass Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung den Erlass rechtfertigen. Gemeinden können dann für das Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets die abschließend in § 74 Absatz 2 LBO genannten Maßnahmen mittels Satzung festlegen. Bei Vorliegen der vorgenannten gesetzlichen Voraussetzungen kann je nach kommunalem Gesamtkonzept jede Reduzierung des Stellplatzschlüssels unter 1,0 vorgenommen werden.

- 11.** *in welcher rechtlichen Konstellation eine Kommune zur Beseitigung eines Parkplatznotstands verpflichtet werden kann, wenn sie einen zu niedrigen Stellplatzschlüssel festgelegt hat, bzw. welche Rechtsfolgen sich für eine Kommune in einem solchen Fall ergeben;*

Zu 11.:

Grundsätzlich obliegt es der Kommune, im Rahmen der ihr zustehenden Selbstverwaltungsgarantie über Erlass und Ausgestaltung von Satzungen eigenständig zu entscheiden.

Soweit die Gemeindeordnung Baden-Württemberg dies vorsieht, kann die kommunale Planungshoheit durch plebiszitäre Mittel durchbrochen werden. So sind etwa verfahrenseinleitende Beschlüsse von Bauleitplänen oder örtlichen Bauvorschriften dem Bürgerentscheid zugänglich.

12. weshalb sie bei dem nun vorgelegten „Entwurf zur Reform der Landesbauordnung“ von einer Änderung des § 37 absieht, insbesondere weshalb sie auf die durch Ministerin Razavi angekündigte „Kommunalisierung“ der Stellplatzpflicht verzichtet;

13. inwiefern der Verkehrsminister bzw. das Verkehrsministerium eine Änderung der Stellplatzpflicht in der Ressortabstimmung verhindert hat;

14. inwiefern für die Streichung der Änderung des § 37 ein Streit um die Vorschrift für die Errichtung von Stellplätzen für Fahrräder, insbesondere Lastenfahrräder, ursächlich ist.

Zu 12. – 14.:

Wegen des Sachzusammenhangs wird zu den Ziffern 12 bis 14 gemeinsam Stellung genommen.

Ziel der LBO-Reform ist es, insbesondere baurechtliche Verfahren zu beschleunigen und bauliche Standards abzubauen. Der Standardabbau zielt unter anderem auf eine einfachere Rechtsanwendung ab, die durch eine einheitliche und übersichtliche Regelungsmaterie gewährleistet werden kann. Rechtssicherheit und Planbarkeit haben hierbei höchste Priorität. Dies setzt voraus, dass Neuschaffungen und Änderungen von Rechtsvorschriften – insbesondere der Landesbauordnung – die erforderliche und erwartbare Kontinuität sicherstellen.

Am 28.05.2024 ist die neue EU-Richtlinie 2024/1275 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24.04.2024 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EU-Gebäudeenergieeffizienzrichtlinie) in Kraft getreten. Sie ist bis Ende Mai 2026 in nationales Recht umzusetzen und wird inhaltlich Auswirkung auf die Ausgestaltung

des § 37 LBO haben. Um eine unionsrechtskonforme Änderung des § 37 LBO sicherzustellen, ist im Anschluss daran eine gesonderte Betrachtung über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung erforderlich.

Aus diesem Grund wurde zur Wahrung der Rechtssicherheit und Sicherstellung der einheitlichen Rechtsanwendungspraxis von einer nur kurzzeitig währenden Änderung des § 37 LBO zunächst abgesehen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Nicole Razavi MdL
Ministerin für Landesentwicklung und Wohnen