

## **Einschätzung BFW Bundesverbands zur Argumentation der Stadtverwaltung Leipzig betr. PKW-Stellplätze**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
vielen Dank für Ihre Rückmeldung zu unserer Stellungnahme zur Stellplatzsatzung der Stadt Leipzig. Unseres Erachtens sollten weitere Argumente geprüft werden, um die Stellplatzpflichten praxisgerecht im Einklang mit den Erfordernissen des Wohnungsbaus auszugestalten.

### **Grundsätzliches**

Gem. § 49 Abs. 1 S.3 SächsBO ist die Zahl, Größe und Beschaffenheit der notwendigen Stellplätze und Garagen, Fahrradabstellplätze sowie Gebäude für Fahrradabstellplätze einschließlich des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs sowie der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs zu bestimmen. § 49 Abs.1 S.3 SächsBO eröffnet insofern einen weiten Ermessensspielraum, der im Satzungsentwurf auch unter Berücksichtigung der VwVSächsBO nicht in einem für die Praxis erforderlichen Umfang umgesetzt wurde. Wir bitten um eine entsprechende Anpassung auf der Grundlage der nachfolgenden Prämissen.

### **Im Einzelnen**

Die Richtzahlen gem. Nr. 49.1.2 S.2 VwVSächsBO legen lediglich den durchschnittlichen Bedarf für bestimmte bauliche Anlagen fest. Der durchschnittliche Bedarf kann begriffsnotwendig nur ein Mittelwert oder maximal ein Orientierungswert innerhalb einer Spanne sein. Es handelt sich damit um keinen punktgenauen Wert, der generell angewendet werden darf.

Es handelt sich bei den Richtwerten auch nach dem Wortlaut von Nr. 49.1.2 S.3 VwVSächsBO lediglich um einen durchschnittlichen Zahlenwert auf Grund von Erfahrungswerten. Die Richtzahlen dienen lediglich als Orientierungswert, von denen im Einzelfall und mit Begründung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs, der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs abgewichen werden kann (siehe 49.1.2 S.4 VwVSächsBO).

Da es sich auch bei den Richtzahlen maximal um abstrakt generelle Orientierungswerte innerhalb einer Spanne handelt, können Richtwerte auch nicht die einzelfall- oder teilmarktbezogene Bedarfsprognose ersetzen.

Die Richtwerte geben auch nicht einen pauschalierten Mindestbedarf an Stellplätzen wieder, weil es sich bereits nach dem Wortlaut von Nr. 49.1.2 S.4 VwVSächsBO nur um einen Mittel- und Orientierungswert innerhalb einer Spanne handeln kann.

Bitte prüfen Sie auch, ob für den Entwurf der Stellplatzsatzung Nr. 49.1.5.1 VwVSächsBO adäquat berücksichtigt worden ist. Danach kann sich eine erhebliche Reduzierung der Stellplatzzahl aus der vom Gesetz geforderten Berücksichtigung der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ergeben (Nr. 49.1.5.1 S. 1 VwVSächsBO).

Die Berücksichtigung des ÖPNV setzt einen gesicherten Anschluss an den ÖPNV voraus, das heißt, dass im Einzugsgebiet der stellplatzpflichtigen Anlage ein entsprechendes Verkehrsnetz vorhanden sein muss. Für das Maß der Reduzierung kommt es dann auf Ausbau, Zustand und Leistungsfähigkeit des ÖPNV und auf die Entfernung der Anlage zu der oder den Haltestellen an (Nr. 49.1.5.1 S.2 und S.3 VwVSächsBO).

Bei gesichertem und leistungsfähigem Anschluss an den ÖPNV in zumutbarer fußläufiger Entfernung zur Anlage (bis zu 500 m) kann die Stellplatzverpflichtung regelmäßig um bis zu 30 Prozent verringert werden (Nr. 49.1.5.1 S.4 VwVSächsBO).

Bei einem Straßenbahnanschluss in unmittelbarer Nähe zur Anlage ist die Stellplatzverpflichtung zu verringern (Nr. 49.1.5.1 S.5 VwVSächsBO).

Darüber hinaus ist im gewerblichen Bereich bei Nachweis eines Großkundenabonnements eine weitere Reduzierung um bis zu 45 Prozent möglich, zum Beispiel bei Vorliegen von sogenannten Job-Tickets bei Gebäuden mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen, Kulturtickets bei Versammlungs- und Sportstätten, wenn die Eintrittskarte ein kostenloses ÖPNV-Ticket enthält, oder Semester-Tickets bei Fach- und Hochschulen (Nr. 49.1.5.1 S.6 VwVSächsBO).

Demgegenüber regelt Nr. 49.1.5.3 VwVSächsBO gleichheitswidrig (Art. 3 GG), dass generell für alle Wohngebäude eine Reduzierung der Stellplatzzahl nicht in Betracht kommen soll. Dies dürfte jedoch eine willkürliche Ungleichbehandlung mit anderen vergleichbaren Sachverhalten sein. Denn die in der VwVSächsBO beschriebenen Sachverhalte für eine Verringerung von Stellplätzen treffen auch für den Wohnungsbau zu, weil die in Nr. 49.1.5.1 VwVSächsBO beschriebenen Sachverhalte auch für den Wohnungsbau die Stellplatzbedarfe objektiv reduzieren.

Auch die in dieser Regelung enthaltene Pauschalierung differenziert nicht nach Einzelfällen und dürfte auch aus diesem Grund gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung von vergleichbaren Sachverhalten verstoßen.

Eine Folgenbetrachtung fehlt und ist nachzuholen. Denn die bauordnungsrechtliche Stellplatzpflicht treibt die Baukosten in die Höhe, reduziert verfügbare Flächen und erfordert zusätzlichen Planungsaufwand. Die hieraus resultierende Folgenbetrachtung sollte in die praxisgerechte Ausgestaltung der SächsBO, der VwVSächsBO und der Stellplatzsatzung einbezogen werden.

- Die Bereitstellung von Tiefgaragenstellplätzen kostet zwischen 20.000 und 30.000 Euro pro Einheit (Arge Kiel, „Wohnungsbau 2024 in Deutschland: Kosten – Bedarf – Standards“, 2024, S. 45-52). Oberirdische Stellplätze kosten zwischen 5.000 und 10.000 Euro pro Stellplatz (Arge Kiel, „Bezahlbarer Wohnraum 2021“, 2021, S. 12-16).
- Flächennutzung: Die Bereitstellung von Stellplätzen reduziert die verfügbare Fläche für Wohnraum. Dies kann die Bebauungsdichte verringern und die Effizienz der Flächennutzung beeinträchtigen. Diese Auswirkungen werden in der Studie „Bezahlbarer Wohnraum 2021“ (Arge Kiel, 2021, S. 14) beschrieben.

- **Planungsaufwand:** Die Einhaltung der Stellplatzsatzungen erfordert zusätzlichen Planungsaufwand und kann die Genehmigungsverfahren verlängern.
- **Durch Deregulierung** können in vielen Fällen bedarfsgerechte Anforderungen für Stellplätze verstärkt in städtebaulichen Verträgen vereinbart werden. Diese Verträge ermöglichen es Gemeinden, gemeinsam mit den Immobilienunternehmen, spezifische Anforderungen an die Infrastruktur, einschließlich Stellplätze, wirtschaftlich tragfähig (angemessen) festzulegen. Bauherren haben mehr Flexibilität bei der Planung und können alternative Mobilitätskonzepte umsetzen. Baukosten werden gesenkt, da keine unnötig teuren Tiefgaragen oder Stellplätze mehr gebaut werden müssen. Es kann mehr Fläche für Wohnraum genutzt werden.
- **Gesamtkostensteigerung:** Die Pflicht zur Bereitstellung von Stellplätzen kann die Gesamtkosten eines Bauprojekts erheblich erhöhen. Bei einem Wohngebäude mit 50 Wohneinheiten und einer Stellplatzpflicht von einem Stellplatz pro Einheit könnten die zusätzlichen Kosten für Tiefgaragenstellplätze zwischen 1 und 1,5 Millionen Euro liegen. Diese Zahlen sind ebenfalls in der Studie „Wohnungsbau 2024 in Deutschland: Kosten – Bedarf – Standards“ (Arge Kiel, 2024, S. 47) zu finden.

#### **BFW-Forderungen an die Landes- und Kommunalpolitik**

- **Reduzierung oder Abschaffung der Stellplatzpflicht.**  
Das erhöht Spielräume für bedarfsgerechte Regelungen in städtebaulichen Verträgen.
- **Flexibilisierung der Stellplatzsatzungen.**  
Anpassung der Vorgaben an den tatsächlichen Bedarf vor Ort, um unnötige Kosten zu vermeiden.
- **Förderung alternativer Mobilitätskonzepte.**  
Unterstützung von Carsharing, Fahrradverleihsystemen und öffentlichem Nahverkehr, um den Bedarf an privaten Stellplätzen zu reduzieren.

#### **Wie wirkt sich die Reduzierung oder Abschaffung der Stellplatzpflicht aus?**

- **Kosteneinsparungen:** Die Abschaffung der Stellplatzpflicht kann zu erheblichen Kosteneinsparungen führen. Bauherren können die eingesparten Mittel in die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum oder in die Verbesserung der Bauqualität investieren. Diese Vorteile werden in der Studie „Wohnungsbau 2024 in Deutschland: Kosten – Bedarf – Standards“ (Arge Kiel, 2024, S. 50) erläutert.
- **Flexibilität:** Bauherren haben mehr Flexibilität bei der Planung und können alternative Mobilitätskonzepte umsetzen, die den tatsächlichen Bedarf besser widerspiegeln. Diese

Flexibilität wird in der Studie „Bezahlbarer Wohnraum 2021“ (Arge Kiel, 2021, S. 16)<sup>2</sup> hervorgehoben.

- **Stärkung des Wohnungsbaus:** Durch die Reduzierung der Baukosten und die Erhöhung der Flächeneffizienz kann die Abschaffung der Stellplatzpflicht zur Schaffung von mehr bezahlbarem Wohnraum beitragen. Dies wird auch in der Studie „Wohnungsbau 2024 in Deutschland: Kosten – Bedarf – Standards“ (Arge Kiel, 2024, S. 52) beschrieben.