



Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.

Dachverband der Natur-
und Umweltschutzverbände
in Baden-Württemberg
(§ 66 Abs. 3 Naturschutzgesetz)

Anerkannter Natur- und
Umweltschutzverband
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)

Bearbeitung:
Anke Trube
Joseph Michl
Hermann Krafft

Stuttgart, 11.10.2013

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg
Frau Kristin Keßler
Hauptstätter Str. 67
70178 Stuttgart

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom
41-2600.0/177 vom 23.07.2013

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom
mvi-lbauo2013

Telefon/E-Mail
0711/248955-23, anke.trube@lnv-bw.de

Gesetz zur Änderung bauordnungsrechtlicher Vorschriften (Landesbauordnung)

Hier: Verbandsanhörung

Sehr geehrte Frau Keßler,

der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV) dankt für die Zusendung der oben genannten Unterlagen und die damit verbundene Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Landesbauordnung (LBO) soll laut Koalitionsvertrag und Gesetzesbegründung nach sozialen und ökologischen Kriterien überarbeitet werden.

Der LNV begrüßt die vorgesehenen Änderungen zu barrierefreien Wohnungen sowie die Einführung von Pflichten zur Herstellung von Abstellflächen für Kinderwagen, Gehhilfen und Fahrräder bei Wohnbauten sowie für Fahrräder bei Gewerbebauten ausdrücklich. Auch die Einführung der Möglichkeit für Gemeinden zum teilweisen Ersatz von Pkw-Stellplätzen durch Fahrradstellplätze geht in die richtige Richtung.

Insgesamt aber widerspricht die geltende und auch die im Entwurf vorliegende LBO mit ihrer Kfz-Stellplatzpflicht den gesetzlichen Vorgaben zum Flächensparen¹ sowie

¹insbesondere § 1 Abs. 2 BauGB, § 2 Abs. 1 Nr. 4 LBauO

sozialen Kriterien zum Schutz vor Lärm, Luftverunreinigung² und vor Unfällen. Sie widerspricht auch den Zielen der Landesregierung für eine nachhaltige Mobilität³ sowie dem Ziel der Verbesserung der Qualität des öffentlichen Aufenthaltsraums, denn sie schreibt stattdessen die Schaffung von Pkw-Abstellplätzen vor.

Die geplante Gesetzesänderung ist daher aus LNV-Sicht bei weitem nicht ausreichend, um die erheblichen Defizite der geltenden LBO zu beheben.

Wir bitten daher, grundlegende Änderungen am Gesetz vorzunehmen. Die wichtigsten Forderungen des LNV lauten:

- Grundsätzlich werden keine Auto-Stellplätze mehr vorgeschrieben, auch nicht bei öffentlichen oder Funktionsbauten. Dies zu regeln, ist den Gemeinden zu überlassen (zu § 37 Abs. 1 u. 2 LBO, siehe auch Anm. zu § 74).
- Kostenlose Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum sind im Rahmen einer weitgehenden kommunalen Parkraumbewirtschaftung zu überprüfen und zu reduzieren (Änderung von § 37 Abs. 5).
- Stattdessen werden überdachte und barrierefreie Stellplätze für Fahrräder, Rollatoren etc. - wie im Gesetzentwurf vorgesehen – vorgeschrieben (zu § 35 Abs. 4 Nr. 1 und § 37 Abs. 2 neu)
- Die Ablöseabgabe nach § 37 Abs. 5 wird gestrichen und statt deren eine Nahverkehrs- oder Flächenverbrauchsabgabe bei Autokauf bzw. -anmeldung eingeführt sowie bei Gewerbebetrieben für den Flächenverbrauch durch Stellplätze für Kunden (Einkaufsmärkte) bzw. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Die Nahverkehrs- oder Flächenverbrauchsabgabe soll den Gemeinden vorrangig für die Förderung und Verdichtung des ÖPNV zur Verfügung stehen.
- Der Abstand der Wohn- bzw. Arbeitsstätte zur nächsten ÖV-Haltestelle sollte 250 m nicht überschreiten (zu § 37 Abs. 4 Nr. 1).
- Parkplatz und Wohnung sind als getrennte Einheiten zu beachten, sowohl planerisch als auch ökonomisch (Verbot von Koppelungsgeschäften, d.h. jede Wohnung muss auch ohne Parkplatz zu kaufen sein) (zu § 37 Abs. 1 und 2)

² siehe entsprechende EU-Richtlinien und deren Umsetzung in Bundes- und Landesrecht

³ Z.B. Koalitionsvertrag, „Wir wollen deshalb bis 2020 durch aktive Gestaltung den Anteil umweltvertraglicher Verkehrsarten am Verkehrsaufkommen spürbar steigern. Klimaschutz und demografischer Wandel erfordern verkehrsträgerübergreifende Konzepte, die die negativen Folgen des Verkehrs für Mensch und Umwelt überwinden. Wir wollen Baden-Württemberg zu einem fußgänger- und fahrradfreundlichen Land machen. Den Radverkehr wollen wir im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik aufwerten, nicht nur in der Freizeit und beim Tourismus, sondern auch als Verkehrsmittel im Alltag.“

Begründung:

Untersuchungen zeigen, dass für die Auswahl der motorisierten Verkehrsmittel, d.h. zwischen Öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr, die Länge des Fußweges zum Parkplatz bzw. zur Haltestelle von wesentlicher Bedeutung ist.

Bedingt durch die Stellplatzpflichten in § 37 LBO, die auf der Reichsgaragenordnung beruhen, sind alle Funktionen mit Parkplätzen verbunden. Wohnungen, Arbeitsstätten, Schulen, Kirchen, Krankenhäuser, Theater und Wirtshäuser dürfen i.d.R. nicht errichtet werden, ohne eine bestimmte Anzahl Parkplätze in nächster Nähe vorzusehen.

Eine entsprechende Vorschrift für die ÖV-Versorgung aber gibt es nicht, weshalb die nächste Haltestelle meist deutlich weiter entfernt ist als der nächste Parkplatz. Dadurch ist das Auto i.d.R. sehr viel einfacher zu erreichen als der ÖV. Dies verhindert die freie Wahl der Verkehrsmittel, weil der ÖV schon von Anfang an die unbequemere Alternative ist. Das Auto wird somit bevorzugt als Verkehrsmittel gewählt.

Weitere Ausführungen zu geplanten Änderungen entnehmen Sie bitte dem anhängenden ausführlichen Teil der LNV-Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Reiner Ehret
Vorsitzender

**LNV-Stellungnahme vom 11.10.2013 zum
Gesetz zur Änderung bauordnungsrechtlicher Vorschriften
(Landesbauordnung)
hier: Verbandsanhörung**

Inhaltsverzeichnis:

§ 37 Stellplätze und Garagen	4
§ 9 Nichtüberbaute Flächen der bebauten Grundstücke, Kinderspielplätze	6
§ 15 Brandschutz	6
§ 20 Nachweis der Verwendbarkeit von Bauprodukten im Einzelfall	6
§ 26 Allgemeine Anforderungen an das Brandverhalten von Baustoffen und Bauteilen	6
§ 35 Wohnungen	7
§ 51 Kenntnisgabeverfahren und § 59 Baubeginn	7
§ 56 Abweichungen, Ausnahmen, Befreiungen	7
§ 74 Örtliche Bauvorschriften	7
§ 75 Ordnungswidrigkeiten	8
Anhang zu § 50 Abs. 1	8
Weitere Regelungsnotwendigkeiten inner- oder außerhalb dieses Gesetzes	9

§ 37 Stellplätze und Garagen

In Absatz 1 lehnt der LNV die Kopplung von Herstellungspflichten für Pkw-Stellplätze an Gebäude, insbesondere auch an Wohngebäude ab. Stellplatzpflichten müssen an den Besitz eines Pkw und nicht an den einer Wohnung gekoppelt werden, weil dies die Wohnungen unnötig verteuert, sozial ungerecht ist und nicht dem Verursacherprinzip entspricht. Nicht jeder Wohnungsbesitzer verfügt über ein Auto. Grundsätzlich sollen keine Auto-Stellplätze mehr vorgeschrieben werden, auch nicht bei öffentlichen oder Funktionsbauten. Ausgenommen von diesen Regelungen dürfen nur Behindertenparkplätze sein sowie Kurzzeit-Stellplätze für Ärzte/Einsatzfahrzeuge, Handwerker oder das Be- und Entladen.

Parkplatz und Wohnung sind als getrennte Einheiten zu beachten, sowohl planerisch als auch ökonomisch (Verbot von Koppelungsgeschäften, d.h. jede Wohnung muss auch ohne Parkplatz zu kaufen sein).

Der Absatz 2 neu mit der Verpflichtung von mindestens zwei wettergeschützten Fahrradabstellplätzen mit Diebstahlsicherung wird ausdrücklich begrüßt. Dieses umweltfreundliche, flächensparende und gesundheitsfördernde Verkehrsmittel muss endlich Vorrang vor motorisierten Fahrzeugen genießen.

Die Abweichungsmöglichkeit nach „Art, Größe und Lage der Wohnung“ sieht der LNV kritisch und bittet um Ersatz durch „Ausnahmen dürfen nur im begründeten Einzelfall erteilt werden.“

Für die folgenden Absätze gelten die LNV-Anmerkungen zu Absatz 1 entsprechend.

Absatz 4 ist zu ändern. Die Nr. 1 mit der Pflicht, die Stellplätze auf dem Baugrundstück zu errichten, läuft aus LNV-Sicht dem Ziel, möglichst den flächen- und energie-sparsameren Öffentlichen Verkehr zu nutzen, zuwider.

Die Pflicht verhindert die freie Wahl der Verkehrsmittel, weil der ÖV schon von Anfang an die unbequemere Alternative ist. Das Auto wird bevorzugt als Verkehrsmittel gewählt, solange der Pkw-Stellplatz nicht mindestens ebenso weit wie die nächste ÖPNV-Haltestelle vom Grundstück (Wohnen oder Arbeiten) entfernt ist. Verhaltensänderungen setzen allerdings Strukturveränderungen voraus. Der LNV fordert das MVI auf, diese Strukturveränderungen endlich anzugehen. Die LBO-Novelle bietet eine der größten Chancen dazu.

Bewegungsarmut ist im Übrigen eine der Hauptursachen für Übergewicht und in der Folge Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Zu Absatz 5 (alt): Die Einführung von gemeinschaftlichen Parkplätzen (für Car Sharing) als Ersatzmöglichkeit für die Stellplatzverpflichtung wird zwar begrüßt. Dies reicht aber nicht aus. So vermisst der LNV eine Pflicht für Gemeinden, den ÖPNV-Takt und seine Haltestellen zu verdichten.

Um kostenlose Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum abzuschaffen, sollte insbesondere eine Pflicht für Gemeinden zur Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden. Anstelle der Ablöseabgabe nach § 37 Abs. 5, die ebenfalls entfallen muss, sollte eine Nahverkehrs- oder Flächenverbrauchsabgabe pro Kfz eingeführt werden, die mit der Kfz-Anmeldung beim LRA erhoben wird. Die Nahverkehrsabgabe ist jährlich zu entrichten. Bei Gewerbebetrieben ist die Nahverkehrsabgabe zusätzlich entsprechend dem Flächenverbrauch durch Kfz-Stellplätze für Kunden (z.B. Einkaufsmärkte) bzw. für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu entrichten.

Die Nahverkehrsabgabe soll den Gemeinden vorrangig für die Förderung und Verdichtung des ÖPNV zur Verfügung stehen. Im Ausnahmefall können damit auch öffentliche Stellplätze, Garagen, Parkhäuser am Rande von Wohngebieten und andernorts im Innenbereich teilfinanziert werden, wobei zunächst eine kostendeckende Parkraumbewirtschaftung anzustreben ist.

Zu Absatz 6 (alt): Die Beibehaltung des Absatzes 6 mit seiner Aussage, dass keine Abweichungsmöglichkeit bei Stellplätzen für Wohnungen gilt, lehnt der LNV ab.

Zu Abs. 7 (alt): Auf den Absatz 7 ist besonders Wert zu legen: Er legt fest, dass Pkw-Stellplätze die Anlage von Kinderspielplätzen nicht verhindern, die Gesundheit nicht schädigen und die Ruhe und Erholung in der Umgebung durch Lärm, Abgase oder Gerüche nicht erheblich stören dürfen. Daraus ist abzuleiten, dass jeder Stellplatz im Freien auf seine Umweltauswirkung zu überprüfen ist, u.a. auf die Aufenthaltsqualität und das Spielen von Kindern, auf Beeinträchtigung durch Lärm und Abgase. Konsequenterweise bedeutet das in den meisten Fällen die Verlegung von Stellplätzen an den Rand der Wohngebiete. Eine Stellplatzverpflichtung in nächster Wohnnähe ist auch aus diesem Grund abzulehnen.

Zu Absatz 8: Dieser lässt bisher schon das Abstellen von Wohnwagen und anderen Kraftfahrzeuganhängern in Garagen zu. Im Sinne des Flächensparens müssten für diese jedoch eigene Stellplätze/Garagen nachgewiesen werden, denn die Belegung einer Garage hat das kostenfreie Abstellen des Pkw auf einer öffentlichen Fläche zur Folge. Warum die Allgemeinheit diese Kosten tragen soll, erschließt sich dem LNV nicht.

§ 9 Nichtüberbaute Flächen der bebauten Grundstücke, Kinderspielplätze

Die Einführung einer Pflicht zur Fassaden- bzw. Dachbegrünung bei eingeschränkten Möglichkeiten der Grundstücksbepflanzung wird vom LNV begrüßt.

Wir weisen darauf hin, dass es oftmals die Stellplatzverpflichtungen sind, die eine Bepflanzung der Grundstücke verhindern, so etwa in den Innenhöfen der Wohnblöcke in Städten.

§ 15 Brandschutz

Die Einführung von Rettungsmöglichkeiten für Tiere im Fall von Ställen wird von uns begrüßt.

§ 20 Nachweis der Verwendbarkeit von Bauprodukten im Einzelfall

Der LNV bittet um eine Regelung auch zur Recyclingfähigkeit von Bauprodukten einschließlich Wärmedämmungen usw.

§ 26 Allgemeine Anforderungen an das Brandverhalten von Baustoffen und Bauteilen

Die Einführung des neuen Absatzes 3, der auf bessere Möglichkeiten des Holzeinsatzes im Hausbau abzielt, wird vom LNV begrüßt.

§ 35 Wohnungen

Der LNV begrüßt die geplanten Neuregelungen zur Barrierefreiheit von Wohnungen, zu Flächen zum Abstellen von Kinderwagen und Gehhilfen sowie die Bündelung der Regelung zu Fahrradabstellplätzen in § 37.

§ 51 Kenntnisgabeverfahren und § 59 Baubeginn

Die Einschränkung des Kenntnisgabeverfahrens wird vom LNV begrüßt.

§ 56 Abweichungen, Ausnahmen, Befreiungen

Die Ergänzung der Abweichungsmöglichkeit in Abs. 2 Nr. 3 „zur Nutzung erneuerbarer Energien“ wird begrüßt. Unsere Anmerkungen zur Beachtung des Artenschutzes (siehe zum Anhang zu § 50 Abs. 1) gelten auch hier.

§ 74 Örtliche Bauvorschriften

Zu Abs. 1: Der LNV begrüßt die Einschränkung der gemeindlichen Rechte zum Erlassen von örtlichen Bauvorschriften, so dass diese nicht die Nutzung erneuerbarer Energien ausschließen oder unangemessen beeinträchtigen dürfen.

Zu Abs 2: Die Erweiterung der Regelungsmöglichkeit der Gemeinden „aus Gründen sparsamer Flächennutzung“ wird vom LNV begrüßt. Die *Regelungsmöglichkeiten* sollte jedoch zum Teil in *Regelungspflichten* geändert werden, wenn Gründe des Flächensparens, des Lärm-, Luft-, Erholungs- und Unfallschutzes insbesondere auch von Kindern greifen, was aus LNV-Sicht grundsätzlich gegeben ist.

Zu Nr 1: Wir begrüßen im Grundsatz, dass die Möglichkeit der Einschränkung der Stellplatzverpflichtung künftig auch für diejenige von Wohnungen gelten soll. Die geplante Neuerung reicht aber nicht aus. Wir fordern die Aufhebung der Stellplatzpflicht nach der LBO. Vielmehr sollten Gemeinden innerhalb von Bebauungsplänen auch die Stellplatzfrage klären, wobei ÖPNV-Haltestellen und Taktverdichtung ebenso wie Carsharingplätze Vorrang vor Pkw-Stellplätzen einzuräumen ist, und der öffentliche Parkraum möglichst zu bewirtschaften ist (siehe auch unsere Anmerkungen zu § 37 Abs. 5), so dass nicht die Allgemeinheit die Stellplatzkosten für die Pkw-Nutzer tragen muss (Verursacherprinzip einhalten!).

Entsprechend sollte die Nr. 1 umformuliert werden und die gemeindliche Stellplatz-Regelung auf maximal einen Stellplatz pro Wohnung begrenzt werden.

Zu Nr. 2: Der LNV fordert die ersatzlose Streichung der Nr. 2, die die Erhöhung der Stellplatzpflicht auf zwei Stellplätze pro Wohnung ermöglicht.

Vielmehr muss bei Überschreitung der Grenze von einem Stellplatz pro Wohnung eine jährliche Verkehrserreger- oder Flächenverbrauchsabgabe im Gesetz verankert werden.

Ähnliches sollte für die Stellplätze von Gewerbe- und anderen Bauten für deren Kunden oder Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gelten. Hierzu ist auch die VwV Stellplätze⁴ zu ändern.

Nr. 7 neu: Ferner bittet der LNV um Aufnahme einer Mindestwohndichte für neue Baugebiete und begründet dies ebenfalls mit den Flächenspargeboten des BauGB.

Nr. 8 neu: Aus Gründen des Minderheitenschutzes (Personen ohne Führerschein oder ohne Pkw-Verfügbarkeit) und aus städtebaulichen Gründen (Sicherung der Grundversorgung) sollten die Stellplätze für Einzelhandelsbetriebe zahlenmäßig beschränkt und einer jährlichen Abgabe unterworfen werden, die aus derzeitiger LNV-Sicht von den Gemeinden zweckgebunden als Nahverkehrsabgabe für die Verbesserung der ÖPNV-Angebote genutzt werden sollte.

In Abs. 3 reicht die derzeitige Kann-Bestimmung zur Versickerung von Niederschlagswasser aus LNV-Sicht nicht aus und sollte in eine Soll-Bestimmung geändert werden.

§ 75 Ordnungswidrigkeiten

Verstöße gegen das Flächenspargebot des BauGB fehlen bislang unter den Ordnungswidrigkeiten gänzlich. Der LNV bittet um eine Einführung, dass künftig Verstöße gegen die Vorgaben in § 37 Abs. 2 zu Fahrradabstellplätzen als Ordnungswidrigkeit geahndet werden können.

Anhang zu § 50 Abs. 1

Wir bitten, nach der Konkretisierung zu verfahrensfreien Solaranlagen einen Hinweis zur notwendigen Beachtung der Artenschutzvorschriften nach § 44 BNatSchG für gebäudebewohnende Tierarten wie Fledermäuse, Schwalben, Mauersegler, Eulen, Falken, Bilche (Sieben-, Gartenschläfer) usw. zu ergänzen und auf die unteren Naturschutzbehörden in den Landratsämtern für weitere Informationen hinzuweisen.

Begründung: Die Freistellung von Solaranlagen stellt ein artenschutzrechtliches Problem dar, weil sich häufig z.B. Zwergfledermausquartiere in den Zwischendächern befinden, so dass das Quartier bei einer nachträglichen Nachrüstung von Solaranlagen im Frühjahr/Sommer/Herbst zerstört werden kann oder sich durch die Beschattung des Daches das Klima für die Tiere negativ verändert. Auch können die

⁴ VwV Stellplätze: zu den §§ 37 und 74 Abs. 2 LBO

Ultraschallemissionen der Wechselrichter die Fledermauskolonien vertreiben. Das Problem stellt sich insbesondere auch bei Kirchendächern.

Weitere Anregungen des LNV

Der LNV bittet um ein Verbot, (Wohn-)Bauten zur Innenbereichsverdichtung nach § 34 Abs. 1-3 BauGB zuzulassen, also ohne Bebauungsplan, womit der § 13a BauGB umgangen wird.

Sofern die Baunutzungsverordnung des Bundes (hier § 19⁵) eine Regelungsmöglichkeit in der LBO erlaubt, bittet der LNV darum, das zulässige Überschreiten der überbaubaren Grundfläche für Kfz-Stellplätze zu untersagen.

Wir bitten um Prüfung, ob rechtlich vorgeschrieben werden kann, dass die Abwärme von Rechenzentren oder Industrieabwärme ab einer bestimmten Größenordnung für Heizzwecke (Warmwasser) genutzt werden muss. Größere Rechenzentren z.B. können weitgehend ortsunabhängig gebaut werden und bieten sich daher für den Bau in der Nähe von Wärme-Abnehmern (Wohngebiete) an.

Stuttgart, den 11.10.2013 Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg

⁵ § 19 Abs. 4 der Baunutzungsverordnung besagt:

(4) Bei der Ermittlung der Grundfläche sind die Grundflächen von

1. Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten,
2. Nebenanlagen im Sinne des § 14,
3. baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird,

mitzurechnen. Die zulässige Grundfläche darf durch die Grundflächen der in Satz 1 bezeichneten Anlagen bis zu 50 vom Hundert überschritten werden, höchstens jedoch bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8. ...