

BESCHLUSSVORLAGE

Dezernat / Amt	Verantwortlich	Tel.Nr.	Datum
V / Baurechtsamt	Herr Ratzel	4300	26.06.2025

Betreff:

Satzung der Stadt Freiburg i. Br. über die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen für Wohnungen (Stellplatzsatzung)

- a) Entscheidung über die im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung (Offenlage) eingegangenen Stellungnahmen
b) Satzungsbeschluss

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
1. BaUStA	16.07.2025		X	X	
2. HFA	21.07.2025	X		X	
3. GR	29.07.2025	X			X

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO): ja, durchgeführt in
 - Opfingen am 07.07.2025
 - Tiengen am 08.07.2025
 - Munzingen am 09.07.2025
 - Hochdorf am 21.07.2025
 - Ebnet am 22.07.2025
 - Kappel am 22.07.2025
 - Waltershofen am 22.07.2025
 - Lehen am 23.07.2025

Abstimmung mit städtischen Gesellschaften: ja, abgestimmt mit
 Freiburger Stadtbau (FSB)

Finanzielle Auswirkungen: nein

Auswirkungen auf den Klima- und Artenschutz: ja, siehe Anlage 4

Beschlussantrag:

1. Der Gemeinderat beschließt über die zur Satzung über die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung) während der förmlichen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung (Offenlage) eingegangenen Stellungnahmen entsprechend den Entscheidungsvorschlägen in der Anlage 3 zur Drucksache G-25/128.
 2. Der Gemeinderat beschließt die Satzung über die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung) gemäß Anlage 1 und die Begründung gemäß Anlage 2 der Drucksache G-25/128.
-

Anlagen:

1. Stellplatzsatzung mit den Anlagen
 1. Übersicht über die Zonen
 2. Tabelle mit der Anzahl herzustellender Kfz-Stellplätze pro Wohnung
 3. Teilkarten im Maßstab 1:8.830 (im Ratsinformationssystem zusätzlich im Maßstab 1:12.000 ohne Blattschnitte)
2. Begründung
3. Übersicht der eingegangenen Stellungnahmen und Entscheidungsvorschläge
4. KLAR-Check (Prüfung der Klima- und Artenschutzrelevanz)
5. Informatorisch und nur im Ratsinformationssystem abrufbar zusätzlich die Übersichtskarte über die Zonierung im Maßstab 1:12.000 ohne Blattschnitte

1. Ausgangslage und bisheriger Verfahrensablauf

Der Gemeinderat hat am 22.10.2024 die Offenlage des Entwurfs zur Neufassung der Stellplatzsatzung (Satzung zur Herstellung von Stellplätzen für Wohnungen) beschlossen (Drucksache G-24/134), die die bislang gültige Stellplatzsatzung von 2016 ersetzen soll. Vorausgegangen war eine Evaluation der bisherigen Satzung, die 2022 dem Gemeinderat vorgestellt wurde (Drucksache G-22/047). Auf Grundlage dieser Evaluation beschloss der Gemeinderat die Neukonzeption der städtischen Stellplatzsatzung mit den folgenden Leitlinien:

- Einteilung des Stadtgebiets in Zonen, für die an den Bedarf und die Lage angepasste Kraftfahrzeug (Kfz)-Stellplatzschlüssel festgesetzt werden (Zonierung)
- Berücksichtigung des Fahrradverkehrs (in Qualität und Quantität),
- Absenkung der Stellplatzzahl im Regelfall (ohne Mobilitätskonzepte) zur Reduktion des Flächenverbrauchs

Die Neufassung verfolgt das Ziel, den Flächenverbrauch und die Bodenversiegelung durch Stellplätze auf den notwendigen Bedarf zu senken. Mit den qualitativ guten und in quantitativ ausreichender Anzahl an Fahrradstellplätzen sollen die Rahmenbedingungen für eine umweltorientierte Stadt- und Mobilitätsentwicklung geschaffen werden, um klimafreundliche Mobilitätsformen und den öffentlichen Personennahverkehr zu stärken und gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Die sparsame Flächennutzung soll zudem wertvolle Freiflächen zur Verbesserung des Stadtklimas und der Lebensqualität der Bewohner*innen sichern.

Die bedarfsangepassten Stellplatzschlüssel führen zu einer effizienteren Flächennutzung, so dass mittelbar mehr Wohnraum mit weniger Bürokratieaufwand geschaffen werden kann und die Baukosten sinken.

Kern der Neufassung ist die Einteilung des Stadtgebiets in Zonen, nach denen sich die jeweils benötigte Stellplatzanzahl richtet. Die Zonierung spiegelt die vorhandene Infrastruktur und Mobilitätsangebote sowie den Pkw-Besitz wieder, so dass je nach Lage des Baugrundstücks eine an die örtlichen Gegebenheiten bedarfsangepasste Reduktion der Stellplatzzahlen erfolgt. Dies ermöglicht es, den tatsächlichen Bedarf passgenauer

widerzuspiegeln und ein Überangebot zu vermeiden. Zugleich beugt die bedarfsorientierte Reduktion eine Überlastung des öffentlichen Straßenraums vor.

Die Satzung soll dem Mobilitätsbedarf der Bewohner*innen gerecht werden und diesen gleichzeitig in Einklang mit dem Ziel bringen, Flächen einzusparen. Flächeneinsparungen ermöglichen mehr Wohnraum zu schaffen und die Baukosten zu senken. Daneben sichern erstmals Regelungen die Qualität und Quantität der Fahrradstellplätze. Diese fördern das Fahrrad als Verkehrsmittel und die Erreichung der Klimaschutzziele.

Die Satzung soll dem Mobilitätsbedarf der Bewohner*innen gerecht werden und diesen gleichzeitig in Einklang mit dem Ziel bringen, klimafreundliche Mobilitätsformen zu fördern und Flächen einzusparen. Erstmals sichern Regelungen die Qualität und Quantität der Fahrradstellplätze und schaffen die erforderlichen Rahmenbedingungen für den Verzicht auf das eigene Fahrzeug. Neben der Förderung des Fahrrads wird auch die Auslastung und Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs und die Erreichung der Klimaschutzziele gestärkt. Flächeneinsparungen ermöglichen es zudem mehr Wohnraum zu schaffen und senken mittelbar die Baukosten.

Der Satzungsentwurf wurde frühzeitig mit den Ortschaften abgestimmt und in allen Ortschaftsräten beraten. Die Ortschaften, die ausschließlich in Zone 4 liegen, sind von der Neufassung der Stellplatzsatzung ohnehin nur in sehr geringem Maße tangiert. Mit Ausnahme der Ortschaft Lehen stimmten alle Ortschaftsräte dem Satzungsentwurf zu.

2. Ergebnis der förmlichen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Die Offenlage des Satzungsentwurfs fand vom 20.01. bis 21.02.2025 statt. Eingegangen sind in diesem Zeitraum 12 Stellungnahmen, von denen 5 keine Einwendungen vorbrachten. Es liegen somit 7 Stellungnahmen vor, die sich im Wesentlichen wie folgt zusammenfassen lassen:

- **Architektenkammer und Freiburger Stadtbau**

Begrüßen die Neufassung mit den örtlich angepassten Reduktionsmöglichkeiten und sehen in ihr eine sinnvolle Maßnahme zur Reduktion der Baukosten und der Förderung des Wohnungsbaus. Angeregt wird vertikale Hängesysteme und sämtliche Abstellplätze für Fahrräder in Doppelparksystemen zuzulassen und die Abschließbarkeit der Fahrradräume entfallen zu lassen. Die Freiburger Stadtbau empfiehlt zudem pauschal 10 % der Kfz-Stellplätze als Stellplätze für Motorroller und Motorräder herstellen zu dürfen.

- **Industrie- und Handelskammer (IHK) Südlicher Oberrhein**

Äußert die Sorge vor zu gering dimensionierten Pkw-Stellplätzen und einem zunehmenden Parkdruck im öffentlichen Raum und regt daher flankierende Maßnahmen an (u.a. mehr Lieferzonen, stärkere Überwachung von Parkverstößen) sowie eine Evaluation, um bei Bedarf gegensteuern zu können.

- **Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) und Verkehrsclub Deutschland (VCD)**
Werten die neue Satzung und die Regelungen zu den Fahrradabstellplätzen positiv und betonen deren Bedeutung für die Attraktivität des Fahrrads, die sie für einen wichtigen Schritt für die Verkehrswende halten. Anregungen zielen auf noch höhere Standards für Fahrradabstellplätze und Maßnahmen zur Klimawandelanpassung ab. Empfohlen wird die Verdopplung der Flächen für Lasten- und Sonderräder auf 1 je 10 Fahrradstellplätzen sowie den Anteil an Doppelstockparksystemen zu reduzieren und nur mechanisch oder hydraulisch unterstützte Systeme zuzulassen. Die Gewichtung des Fahrradnetzes und die Ausweitung der niedrigsten Zone 1 wird ferner angeregt.
- **Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald und Gemeinde Merzhausen**
Äußern die Sorge vor Verlagerung des Parksuchverkehrs auf die Nachbargemeinden und bemängeln, dass die Belange der Nachbargemeinden nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Merzhausen befürchtet zusätzlichen Parkdruck (u. a. aus Vauban) und regt eine Erhöhung der Stellplatzschlüssel im angrenzenden Stadtteil an.

3. Weiterentwicklung der Stellplatzsatzung gegenüber dem Offenlage-Entwurf

Die eingegangenen Stellungnahmen werten die Neufassung der Satzung überwiegend positiv. Die geäußerten Befürchtungen beziehen sich in erster Linie auf eine zusätzliche Erhöhung des Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum. Die gestellten Anforderungen an die Pkw- und Fahrradstellplätze werden den jeweiligen Interessen entsprechend entweder als zu strikt oder nicht weitreichend genug bewertet. Höhere Anforderungen gehen mit einem höheren Flächenverbrauch und zusätzlichen Einschränkungen sowie Bürokratie- und Kostenaufwand einher.

Das Konzept der Satzung versucht vor diesem Hintergrund ein verträgliches Maß aus verkehrspolitischen Forderungen und zumutbaren Einschränkungen sowie Flächenverbrauch zu finden. Die gegenläufigen Anregungen bestärken, dass mit dem vorgelegten Entwurf eine gelungene Abwägung der Interessen und ein verträglicher Mittelweg gefunden wurde. In die Satzung aufgenommen werden daher lediglich die nachfolgenden geringfügigen Anpassungen:

- Änderung von § 4 Abs. 3: die Mindestgrenze für die Ausgestaltung von Kfz-Stellplätzen als Stellplätze für Motorräder und Motorroller von 0,4 entfällt. Dies führt zu einer sinnvollen Vereinfachung der Berechnung, ohne die erforderliche Anzahl an Kfz-Stellplätzen in relevanter Anzahl zu verknapen. Somit können bis zu 10 % der insgesamt notwendigen Kfz-Stellplätze als Stellplätze für Motorräder und Motorroller hergestellt werden.
- Änderung von § 6 Abs. 3 Nr. 3: Der vorgeschriebene Maximalwert an Fahrradstellplätzen, die in Doppelparksystemen untergebracht werden dürfen, wird von 50 % der Fahrradstellplätze auf 67 % erhöht. Die Unterbringung in Doppelparksystemen erlaubt eine effizientere Flächennutzung. Gleichzeitig werden durch die lediglich anteilige Zulassung der Doppelstockparksysteme die Qualitätsansprüche gesichert, indem

die Fahrradstellplätze überwiegend ebenerdig verbleiben und zusätzlich vorgeschrieben wird, dass nur Systeme mit Kraftunterstützung zulässig sind.

- Anpassung der Zonierung an der Grenze zu der Gemeinde Merzhausen hin von Zone 1 zu Zone 2, um Parkverlagerungen auf das benachbarte Gemeindegebiet auszu-schließen. Weitere marginale Anpassungen einzelner Baublöcke in Haslach-Schild-acker sowie im südlichen Teil von Herdern, die bei Detailbetrachtungen aus fachlichen Gründen in Zone 1 anzusiedeln sind.

Die von der Verwaltung nach Auswertung der Offenlage vorgeschlagenen Änderungen erfordern keine erneute Offenlage. Die einzelnen Stellungnahmen sind ausführlich mit den Abwägungsgründen und Entscheidungsvorschlägen in Anlage 3 aufgeführt.

4. Fazit und weiteres Vorgehen

Die Neufassung der Stellplatzsatzung enthält erstmals einheitliche Regelungen für Kfz- und Fahrradstellplätze im gesamten Stadtgebiet. Die neue Satzung entwickelt die Satzung von 2016 anhand der gewonnen Erfahrungen, den Erkenntnissen aus der Evaluation und dem heutigen fachlichen Standpunkt weiter und kann einen sinnvollen Beitrag zur Erreichung der Ziele des sparsamen Flächenverbrauchs, dem Klimaschutz, der Schaffung von zusätzlichem Wohnraum und der Senkung der Baukosten auf kommunaler Ebene leisten.

Bei einem Satzungsbeschluss tritt die Satzung am Tag nach ihrer Bekanntmachung im Amtsblatt in Kraft.

Ansprechpartner sind Herr Kottmann, Baurechtsamt, Tel.: 0761/201-4305, und Herr Dr. Schick, Garten- und Tiefbauamt, Tel.: 0761/201-4681.

**Satzung
der Stadt Freiburg im Breisgau
über die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen für Wohnungen
(Stellplatzsatzung)**

vom [Datum des Satzungsbeschlusses]

Aufgrund des § 4 Abs. 1 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Juli 2000 (GBL. S. 582, ber. S. 698), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. November 2024 (GBL. 2024 Nr. 98), in Verbindung mit § 74 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 6 sowie § 37 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 05. März 2010 (GBL. S. 358, ber. S. 416), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. März 2025 (GBL. S. 422) hat der Gemeinderat der Stadt Freiburg i.Br. in der Sitzung am [Datum des Satzungsbeschlusses] beschlossen:

§ 1

Sachlicher und räumlicher Geltungsbereich

- (1) Der Geltungsbereich dieser Satzung umfasst das gesamte Stadtgebiet des Stadtkreises Freiburg im Breisgau einschließlich der Ortschaften. Das Stadtgebiet wird unter Beachtung der unterschiedlichen örtlichen Anforderungen und Gegebenheiten in vier Zonen eingeteilt, die im Lageplan und den Teilkarten in Anlage 3 zu dieser Satzung gekennzeichnet sind. Die Abgrenzungen der jeweiligen Zonen ergeben sich aus den beigefügten Teilkarten der Anlage 3 zu dieser Satzung. Anlagen 1 – 3 sind Bestandteil dieser Satzung.
- (2) Die Satzung gilt nicht für Vorhaben, die nach § 35 BauGB beurteilt werden. Ebenfalls nicht durch diese Satzung geregelt werden frei finanzierte Wohnungsbauvorhaben in Zone 4.
- (3) Diese Satzung findet bei der Errichtung von Gebäuden mit mehr als drei Wohnungen Anwendung. Im Übrigen gelten die Regelungen des § 37 LBO in ihrer jeweils gültigen Fassung.
- (4) Bei baulichen Anlagen, die unterschiedliche Nutzungsarten enthalten, erfolgt die Ermittlung getrennt nach den jeweiligen Nutzungsarten.
- (5) Örtliche Bauvorschriften, die nach Inkrafttreten dieser Satzung erlassen werden und abweichende Regelungen treffen, gehen dieser Satzung vor. Im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Satzung bereits geltende örtliche Bauvorschriften gehen dieser Satzung vor, soweit sie niedrigere Stellplatzschlüssel vorsehen.

§ 2

Berechnungsgrundlagen notwendiger Stellplätze

- (1) Bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen sind Fahrradstellplätze und Kfz-Stellplätze für Wohnungen entsprechend den Bestimmungen dieser Satzung herzustellen. Die Anzahl der jeweils herzustellenden Stellplätze wird für die notwendigen Fahrradstellplätze nach § 3 und für die notwendigen Kfz-Stellplätze nach § 4 und der Anlage 2 ermittelt. Anlage 2 ist Bestandteil dieser Satzung. Für alle anderen Nutzungsarten gelten die Regelungen des § 37 LBO in ihrer jeweils gültigen Fassung.
- (2) Die Berechnung der Wohnfläche erfolgt nach Wohnflächenverordnung (WoFlV) in der jeweils gültigen Fassung.
- (3) Bei der Ermittlung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen ist auf ganze Zahlen aufzurunden.
- (4) Bei Cluster-Wohnungen werden bis zu einschließlich 4 private Wohneinheiten mit Gemeinschaftsräumen bei der Berechnung der notwendigen Stellplätze als eine Wohnung angesehen. Bei einer Cluster-Wohnung im Sinne dieser Satzung handelt es sich um den Zusammenschluss mehrerer privater Wohneinheiten, die über gemeinschaftlich genutzte Wohnräume erschlossen sind.

§ 3

Ermittlung der Zahl notwendiger Fahrradstellplätze

- (1) Die Anzahl notwendiger Fahrradstellplätze (Stellplätze für Fahrräder und Sonderräder) für Wohnungen nach § 37 Absatz 2 Satz 2 LBO ermittelt sich nach der Gesamtwohnfläche. Je 30 m² Wohnfläche ist 1 Fahrradstellplatz herzustellen. Je 20 angefangene Fahrradstellplätze ist zusätzlich ein Sonderradstellplatz herzustellen.
- (2) Sonderräder im Sinne von Abs. 1 sind Sonderformen von Fahrrädern wie Lastenfahrräder, Liegefahrräder oder Tandems.

§ 4

Ermittlung der Zahl notwendiger Kfz-Stellplätze

- (1) Die Herstellungspflicht für Kfz-Stellplätze für Wohnungen nach § 37 Absatz 1 LBO wird dahingehend eingeschränkt, dass sich die Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze nach der jeweiligen Zone des Baugrundstücks und der Anlage 2 richtet.

- (2) Bei Wohnungen, die eine Wohnfläche von unter 35 m² haben, reduziert sich der nach Absatz 1 ermittelte Kfz-Stellplatzschlüssel weiter um den Abminderungsbetrag 0,2, muss aber nach Abzug mindestens noch 0,3 pro Wohnung betragen.
- (3) Bis zu 10 % der notwendigen Kfz-Stellplätze können als Stellplätze für Motorroller bzw. Motorräder ausgestaltet werden. Diese können bis zu einer Größe von 2,20 m Länge und 1,50 m Breite reduziert werden.
- (4) Geförderter Wohnungsbau im Sinne der Anlage 2 meint
 - 1. nach einem Landesprogramm geförderten Mietwohnungsbau mit einer Beschränkung der Miethöhe, der Beschränkung der Mieterhaushalte mit Nachweis eines Wohnberechtigungsscheines sowie einer festgelegten Mindestbindungsdauer von mindestens 20 Jahren oder
 - 2. nach einem Landesprogramm geförderten Eigentumswohnungsbau, dessen Einhaltung der jeweiligen Programmkriterien durch einen Nachweis der kommunalen Wohnraumförderstelle oder durch den Förderbescheid belegt ist.

§ 5

Beschränkung der Herstellung von Kfz-Stellplätzen

Es darf maximal der 1,5-fache Wert der nach § 4 ermittelten notwendigen Kfz-Stellplätze hergestellt werden. Eine darüber hinaus gehende Herstellung von Kfz-Stellplätzen ist unzulässig.

§ 6

Anforderungen an die Errichtung und Erhaltung von Stellplätzen

- (1) Notwendige Kfz-Stellplätze und Fahrradstellplätze sind dauerhaft so zu unterhalten, dass ihre Nutzbarkeit zum vorgesehenen Zweck nicht eingeschränkt ist.
- (2) Ein notwendiger Fahrradstellplatz ist mindestens mit einer Länge von 2 m und einer Breite von 0,7 m herzustellen. Bei Anlehnbügel und Abstellanlagen mit hoch-tief-Aufstellung kann die Breite eines Fahrradstellplatzes auf 0,5 m reduziert werden. Ein Sonderradstellplatz ist mindestens mit einer Fläche von 2,6 m² (z.B. 2,6 m x 1,0 m) herzustellen.

(3) Notwendige Fahrradstellplätze müssen jederzeit verkehrssicher und leicht erreichbar sein. Das setzt voraus, dass

1. sie von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig zugänglich sind. Sie können auch maximal ein Geschoss unter oder über der öffentlichen Verkehrsfläche angeordnet werden, wenn sie über Rampen mit einer Neigung von maximal 15 % zugänglich sind.
2. zwischen öffentlicher Verkehrsfläche und dem Stellplatz maximal zwei Türen mit einer Breite von mindestens 1,05 m liegen und diese Türen mühelos passierbar sind, z.B. indem sie über automatische Öffnungstasten verfügen.
3. sie über eine festverankerte Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen verfügen und in einem abschließbaren, überdachten Raum untergebracht sind. Reine Laufradhalter oder vertikale Hängevorrichtungen sind nicht zulässig. Maximal 67 % der Fahrradstellplätze dürfen in Doppelstockparksystemen angeordnet werden, wenn Systeme mit Kraftunterstützung (z.B. Gasdruckfedersysteme) verwendet werden, die eine Bedienkraft von maximal 15 kg während der laufenden Bewegung erfordern.
4. eine Fahrgasse im Sinne des § 4 Abs. 3 GaVO zwischen den Stellplätzen von mindestens 1,8 m, bei Doppelstockparksystemen von mindestens 2,1 m, besteht.
5. die Erreichbarkeit der Sonderradstellplätze mit Sonderrädern gewährleistet ist.

(4) 10 % der nach § 3 Abs.1 ermittelten notwendigen Fahrradstellplätze sind als Besucherstellplätze zu errichten. Die Besucherstellplätze sind auf dem Baugrundstück mit Nähe zum Eingangsbereich herzustellen und müssen über eine Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen verfügen. Besucherstellplätze müssen nicht in überdachten, abschließbaren Räumen untergebracht werden.

(5) Im Übrigen gelten die LBO, die GaVO (Verordnung des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über Garagen und Stellplätze), die VwV Stellplätze und das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetz – GEIG) in ihrer jeweils gültigen Fassung sowie sonstige gemeindliche Satzungen.

§ 7

Minderung des Kfz-Stellplatzbedarfs durch Mobilitätskonzepte

(1) Bei Wohnbauvorhaben, bei denen mehr als 20 Wohnungen geschaffen werden, kann die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Kfz-Stellplätze für Wohnungen nach § 4 über die Regelungen dieser Satzung hinaus durch Umsetzung eines multimodal angelegten Mobilitätskonzeptes mit dem Ziel einer Kfz-Verkehrsminderung weiter reduziert werden.

Elemente eines solchen Mobilitätskonzeptes können insbesondere sein:

1. Schaffung von Flächen für Carsharing-Angebote,
 2. Anschubfinanzierung des Carsharing-Angebots,
 3. Bereitstellung einer privaten Zweirad-Sharing-Fahrzeugflotte,
 4. Bereitstellung einer privaten Sonderrad-Sharing-Fahrzeugflotte (z.B. von Lastenrädern),
 5. Bereitstellung eines Mieter_innen-Tickets,
 6. höhere Qualität und Quantität der Fahrradstellplätze,
 7. Bündelung der Kfz-Stellplätze in einer Quartiersgarage,
 8. Sicherung von Flächen für weitere Mobilitätsangebote,
 9. Umsetzung von Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung.
- (2) Zur Sicherung der Inhalte des Mobilitätskonzeptes ist mit der Stadt Freiburg ein öffentlich-rechtlicher Vertrag über die konkrete Ausgestaltung abzuschließen. Ein Vorschlag für ein Mobilitätskonzept soll gemeinsam mit dem Bauantrag bei der Stadt Freiburg i.Br. eingereicht werden. Das vorgelegte Mobilitätskonzept ist in den entsprechenden Planunterlagen zu sichern und wird Gegenstand der baurechtlichen Entscheidung. Der vertragliche Abschluss eines Mobilitätskonzeptes liegt im Ermessen der Stadt Freiburg, die darüber unter vorwiegender Berücksichtigung verkehrlicher und städtebaulicher Belange entscheidet.
- (3) Soweit und sobald die vertraglich vereinbarten Bedingungen für die Reduktion nicht mehr gegeben sind, tritt die Verpflichtung nach § 4 wieder in Kraft.

§ 8

Minderung des Stellplatzbedarfs im überwiegenden öffentlichen Interesse und in besonderen Einzelfällen; Befreiung

- (1) Ergibt sich bei der Ermittlung der nachzuweisenden Stellplätze ein starkes Missverhältnis zwischen dem erwarteten Bedarf und den vorgeschriebenen Stellplatzzahlen, welches aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse oder besonderer, objektiv belegbarer Umstände zu erwarten ist, kann die Baurechtsbehörde die Zahl der erforderlichen Stellplätze dem erwarteten Zu- und Abfahrtsverkehr entsprechend verringern. Die Baurechtsbehörde kann verlangen, dass eine Einzelermittlung des Stellplatzbedarfs vorgenommen wird.
- (2) Die Baurechtsbehörde kann in Einzelfällen auf Antrag hin ganz oder teilweise von den Bestimmungen der § 5 und § 6 dieser Satzung, soweit sie über die Anforderungen der Landesbauordnung hinaus gehen, befreien, wenn
1. Gründe des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere Gründe des Klima-, Baum-, Brand- oder Denkmalschutzes oder der Barrierefreiheit die Befreiung erfordern oder

2. auf andere Weise dem Zweck der Bestimmung nachweislich mit gleicher Eignung entsprochen wird oder
3. die Einhaltung der Stellplatzvorschrift zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde

und städtebauliche, gestalterische oder verkehrliche Belange dem nicht entgegenstehen.

§ 9

Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 75 Abs. 3 Nr. 2 LBO handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
 1. notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge oder Fahrräder entgegen § 2 nicht oder nicht in ausreichender Anzahl gemäß § 3 oder § 4 in Verbindung mit § 7 herstellt, sofern nicht eine entsprechende Ausnahme/Befreiung gem. § 8 erteilt wurde,
 2. entgegen § 5 mehr als den 1,5-fachen Wert der notwendigen Stellplätze herstellt,
 3. die notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge oder Fahrräder nicht entsprechend den Anforderungen des § 6 herstellt oder deren Unterhaltung unterlässt.
 4. entgegen § 6 Abs. 1 die Stellplätze nicht dauerhaft unterhält.
- (2) Die Ordnungswidrigkeit kann nach § 75 Abs. 4 LBO mit einer Geldbuße bis zu 100.000,00 € geahndet werden.

§ 10

Schluss- und Übergangsvorschriften

Die Regelungen dieser Satzung gelten für alle Bauverfahren, die ab dem Tag des Inkrafttretens der Satzung nach § 11 bei der unteren Baurechtsbehörde eingereicht werden.

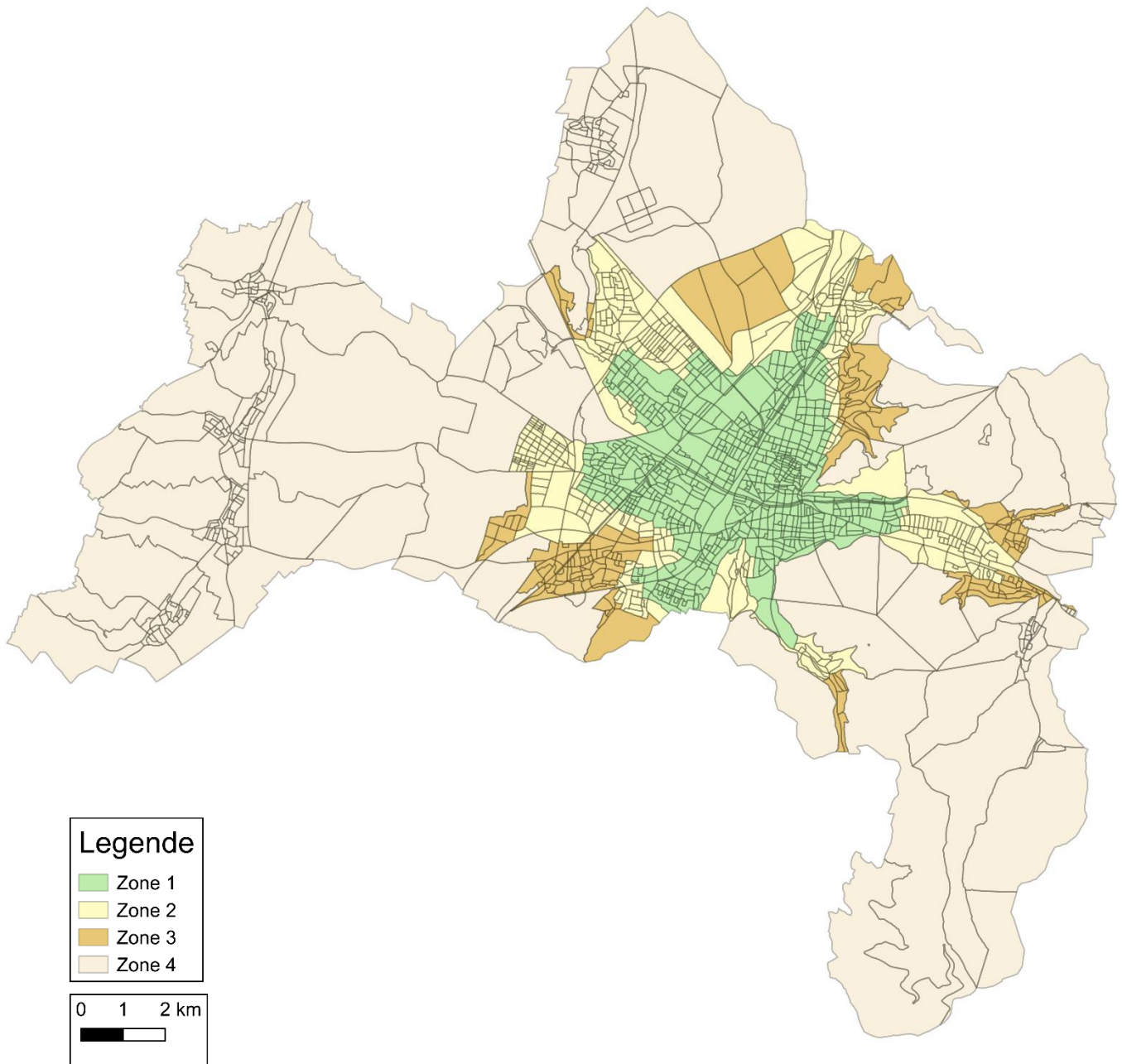
Für alle vor Inkrafttreten dieser Satzung bereits eingegangenen Anträge besteht ein Wahlrecht, ob die vorliegende Satzung Anwendung finden soll. Sollen die Regelungen der vorliegenden Satzung gelten, ist dies vom Antragsteller zu beantragen unter Vorlage eines Nachweises hinsichtlich der Anforderungen gemäß den Bestimmungen dieser Satzung.

§ 11

Inkrafttreten

- (1) Diese Satzung tritt am Tag ihrer Bekanntmachung in Kraft.
- (2) Mit Inkrafttreten dieser Satzung tritt die „Satzung der Stadt Freiburg i.Br. über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Kfz-Stellplatzsatzung)“ vom 27.09.2016 außer Kraft.

**Anlage 1 der Satzung
Übersicht über die Zonen**



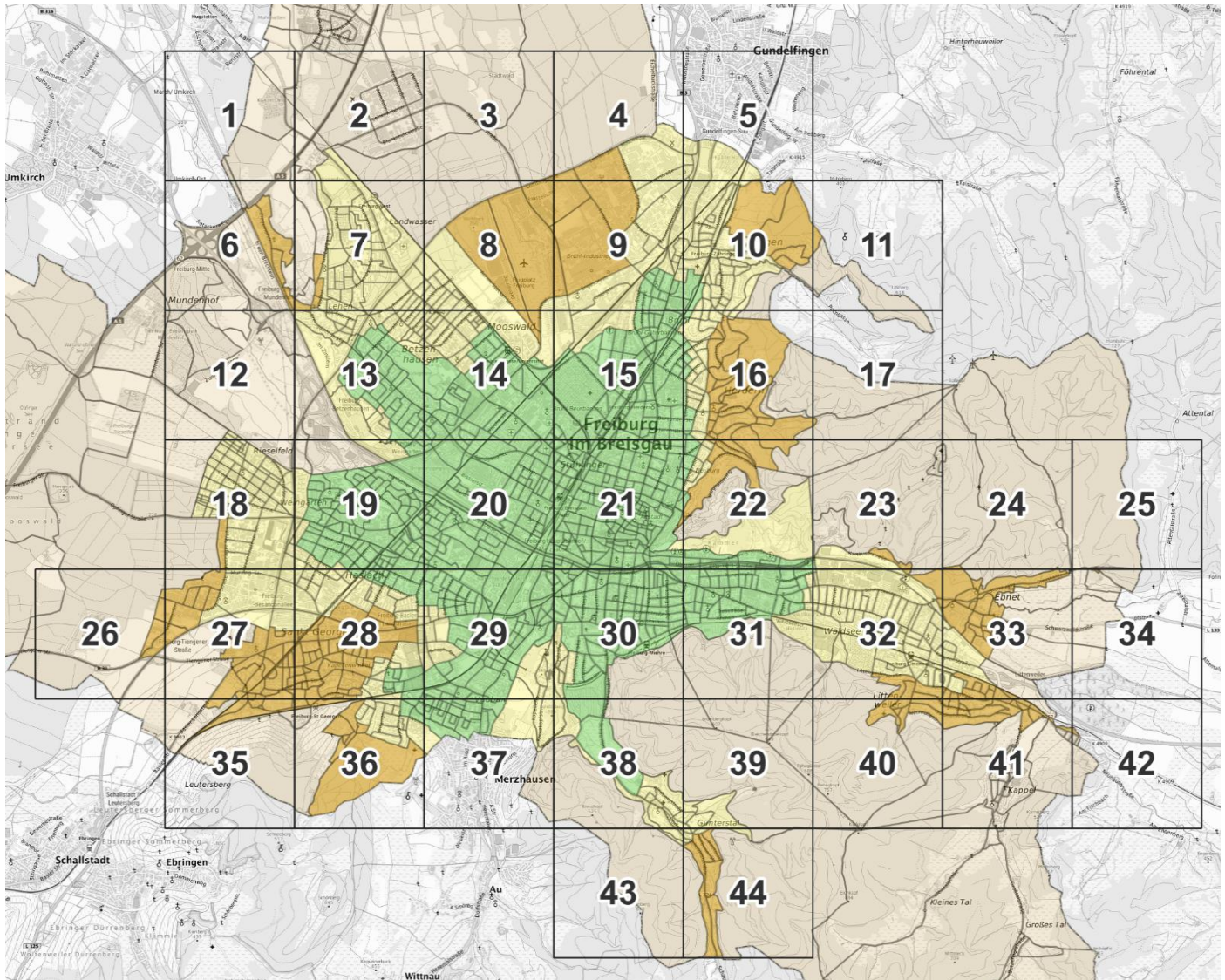
Der genaue Verlauf der Grenzen der Zonen ist im Detail in Teilkarten in der Anlage 3 dargestellt.

Anlage 2 der Satzung
Anzahl herzustellender Kfz-Stellplätze pro Wohnung nach Zonen

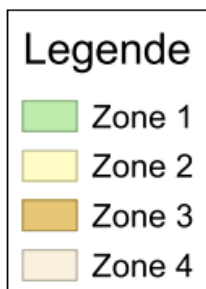
Zone	1	2	3	4
Frei finanziert	0,5	0,8	1,0	Nicht durch die Satzung geregelt
Gefördert	0,3	0,5	0,8	0,8

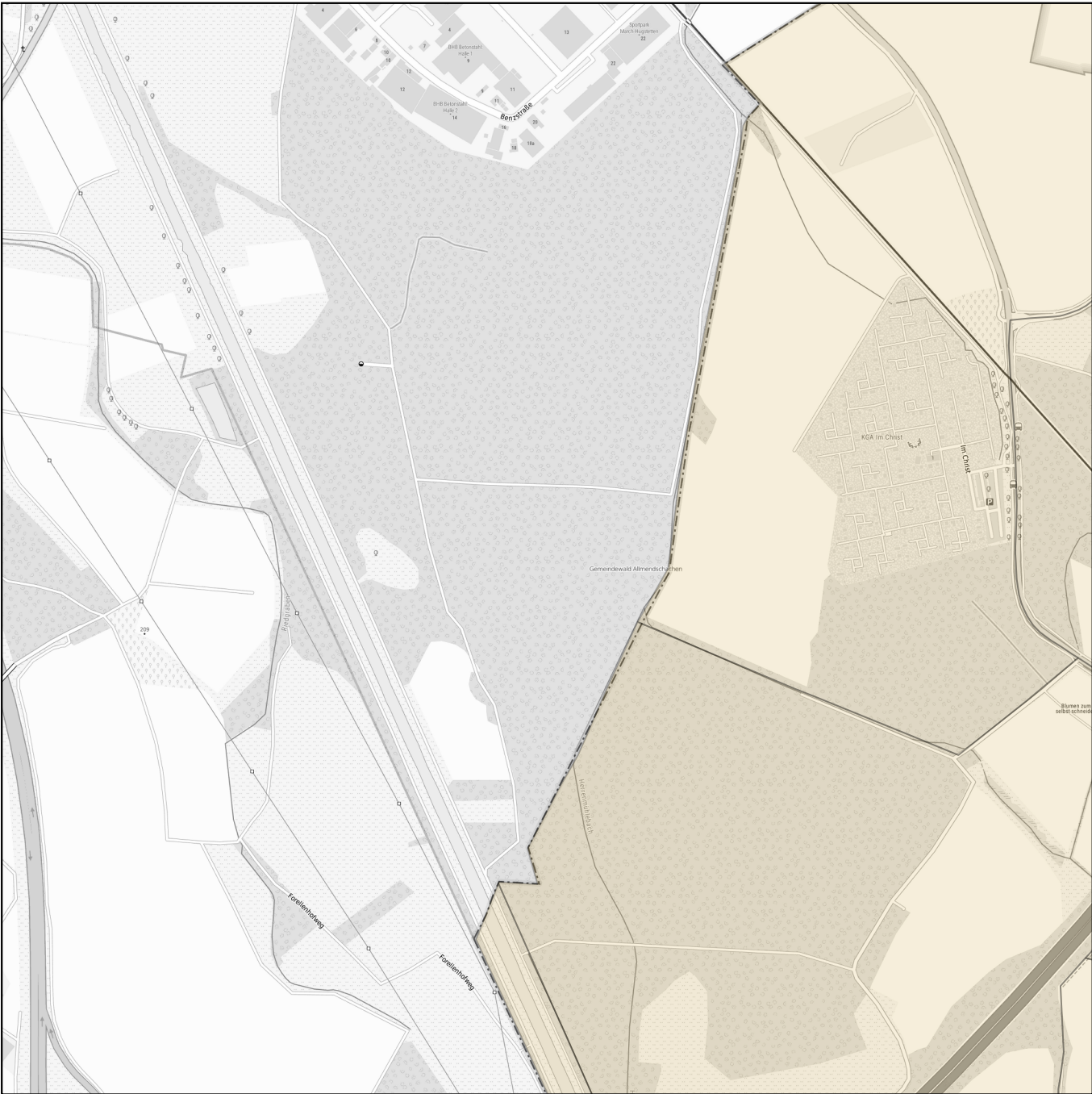
Anlage 3 der Satzung
Teilkarten mit Zonengrenzen im Maßstab 1:8.380

Übersicht Teilkarten



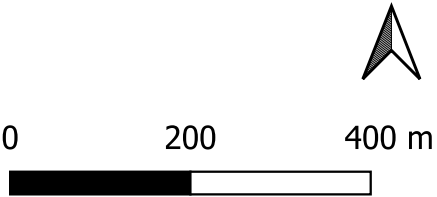
Teilkarten im Maßstab 1:8.380



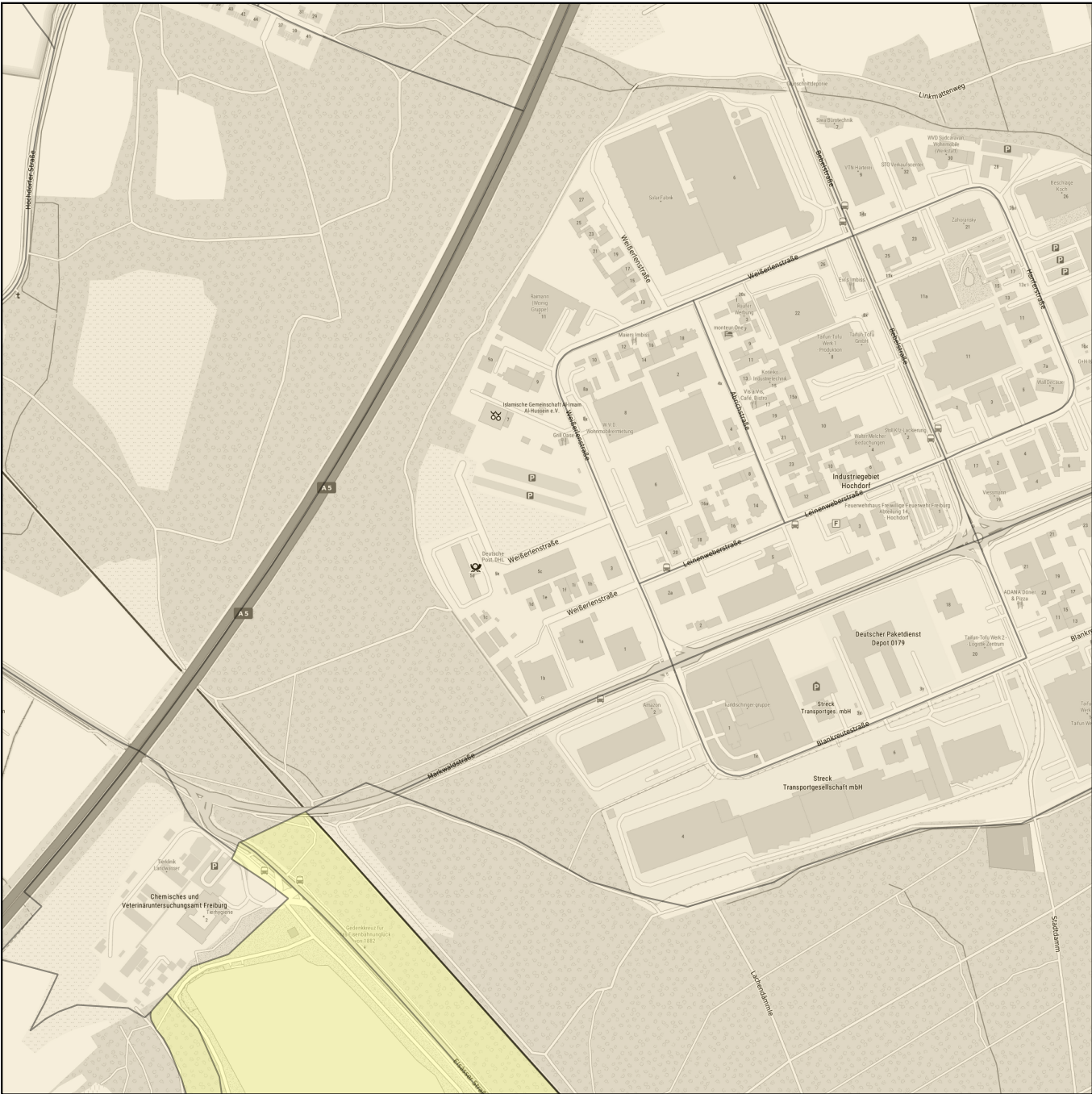


Legende

Zone 4



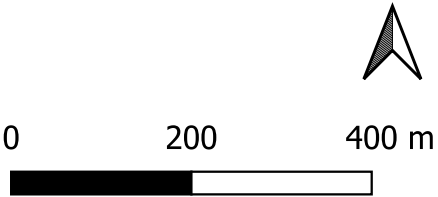
Maßstab 1:8.380



Legende

Zone 2

Zone 4



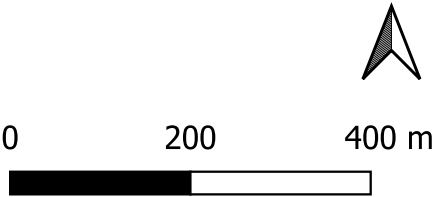
Maßstab 1:8.380



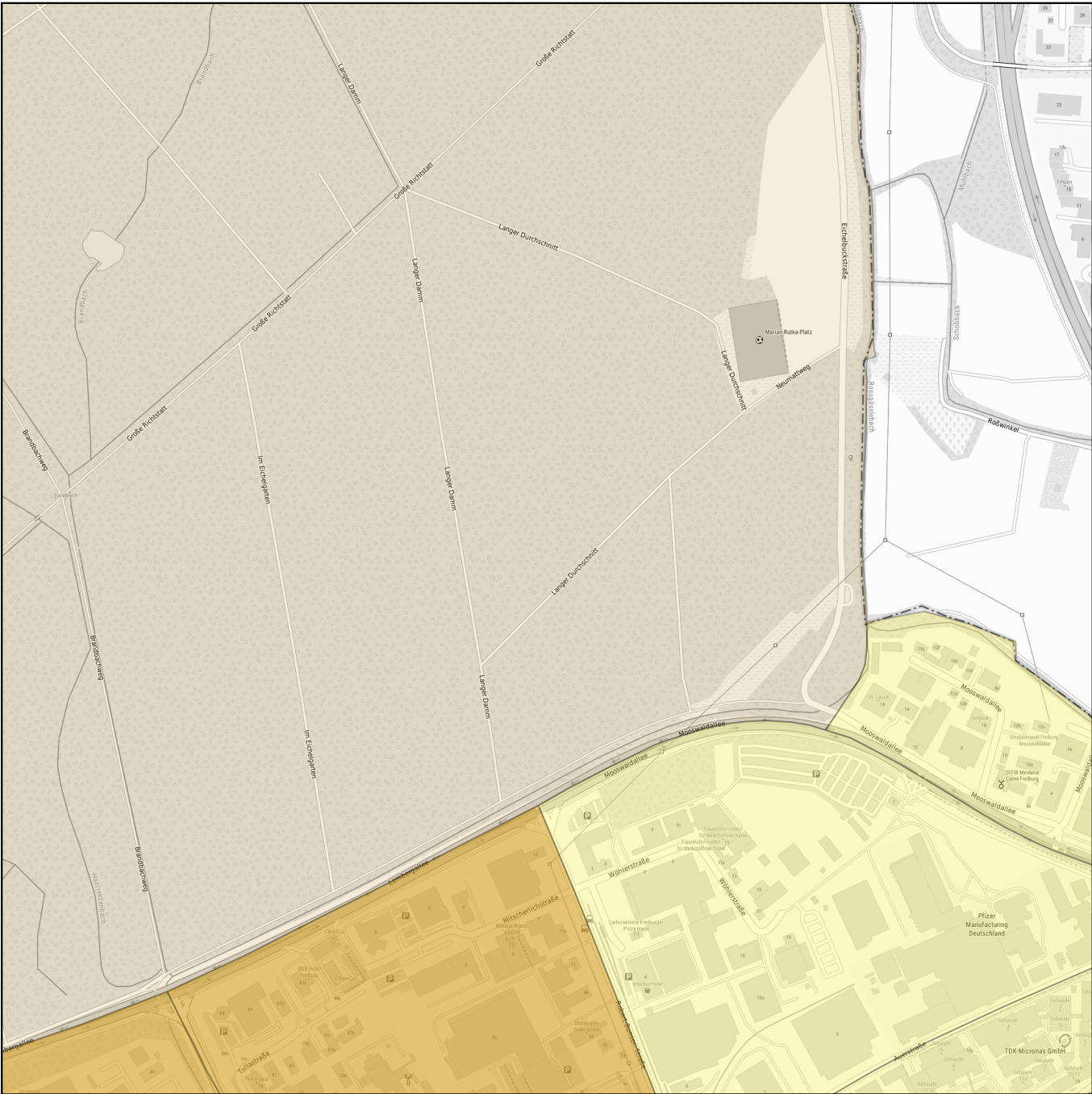
Legende

Zone 3

Zone 4



Maßstab 1:8.380



Legende

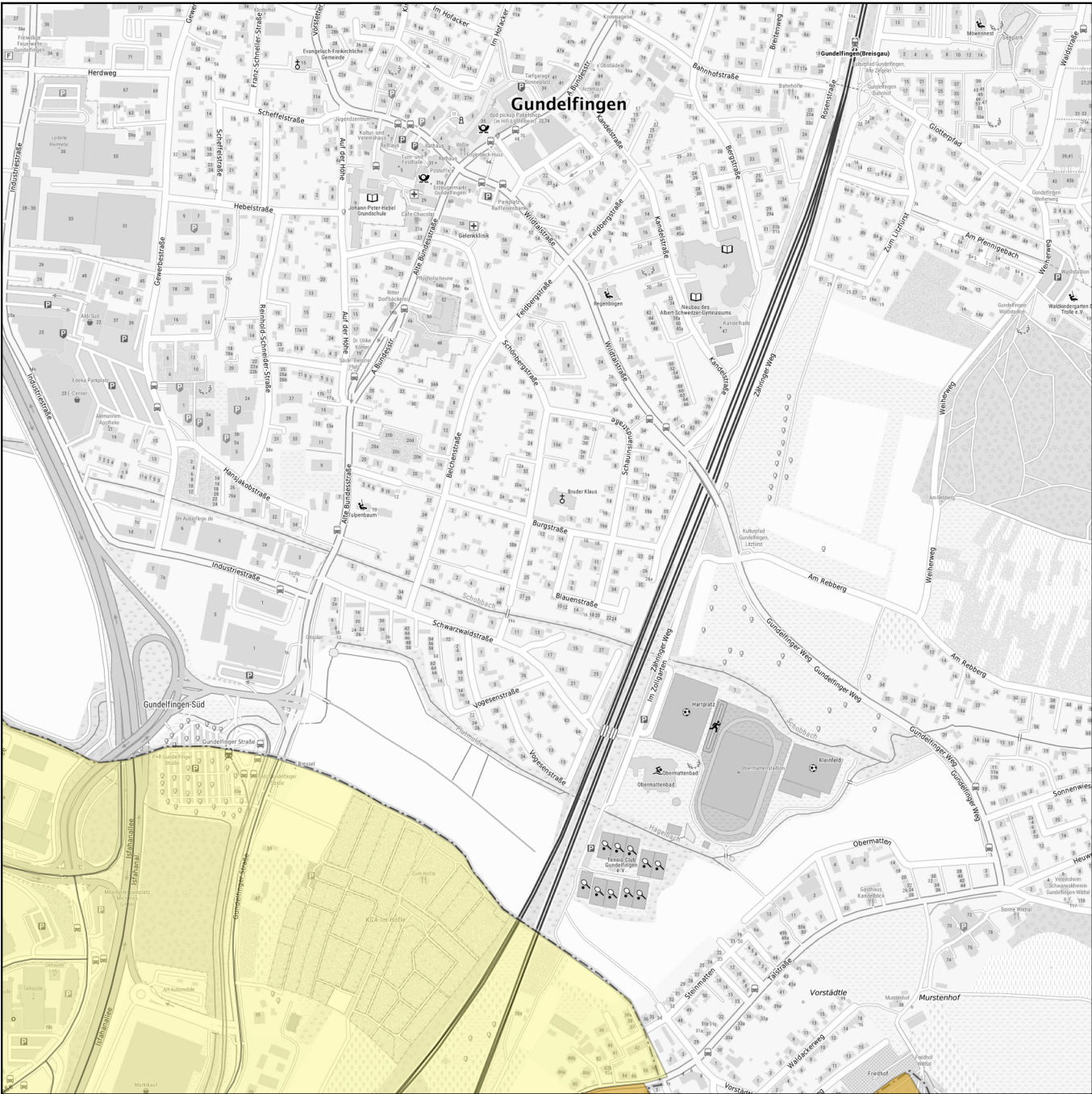
- Zone 2
- Zone 3
- Zone 4

0 200 400 m

Maßstab 1:8.380

Teilkarten zur Stellplatzsatzung Kachel Nr. 5

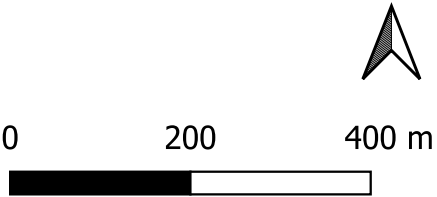
Anlage 3



Legende

Zone 2

Zone 3



Maßstab 1:8.380

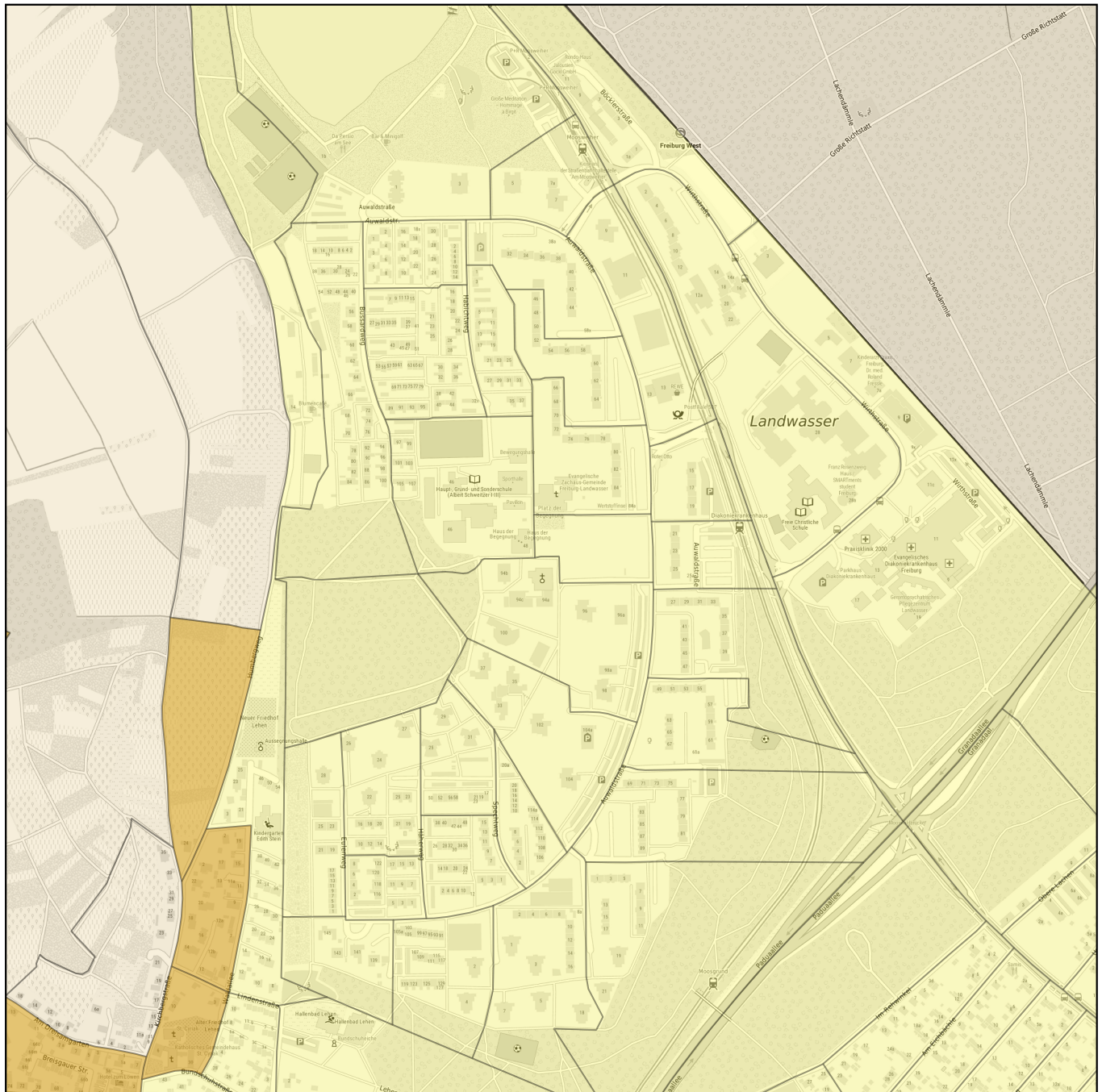


Legende

	Zone 2
	Zone 3
	Zone 4

0 200 400 m

Maßstab 1:8.380



Legende

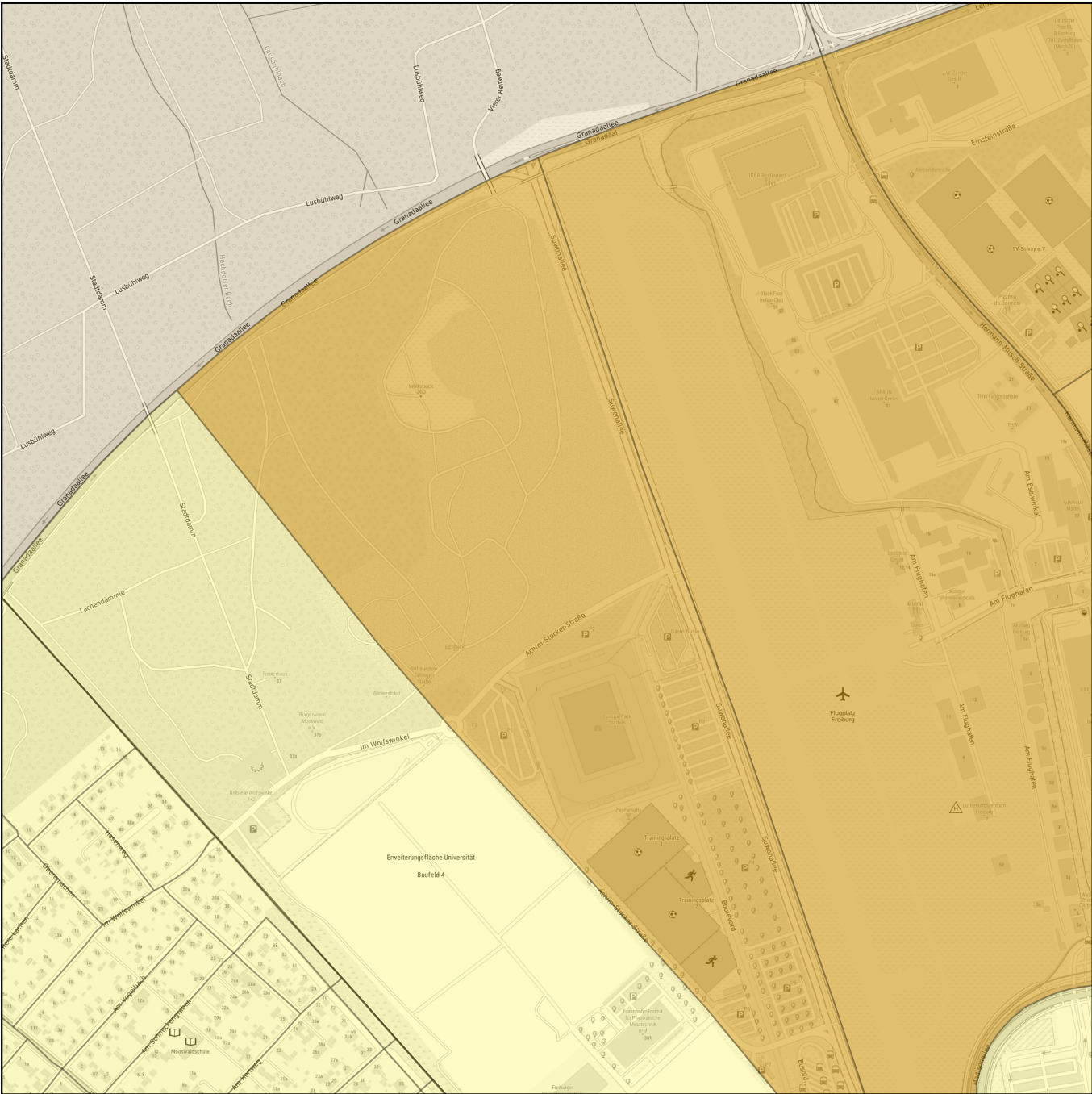
-  Zone 2
-  Zone 3
-  Zone 4



0 200 400 m



Maßstab 1:8.380



Legende

Zone 2

Zone 3

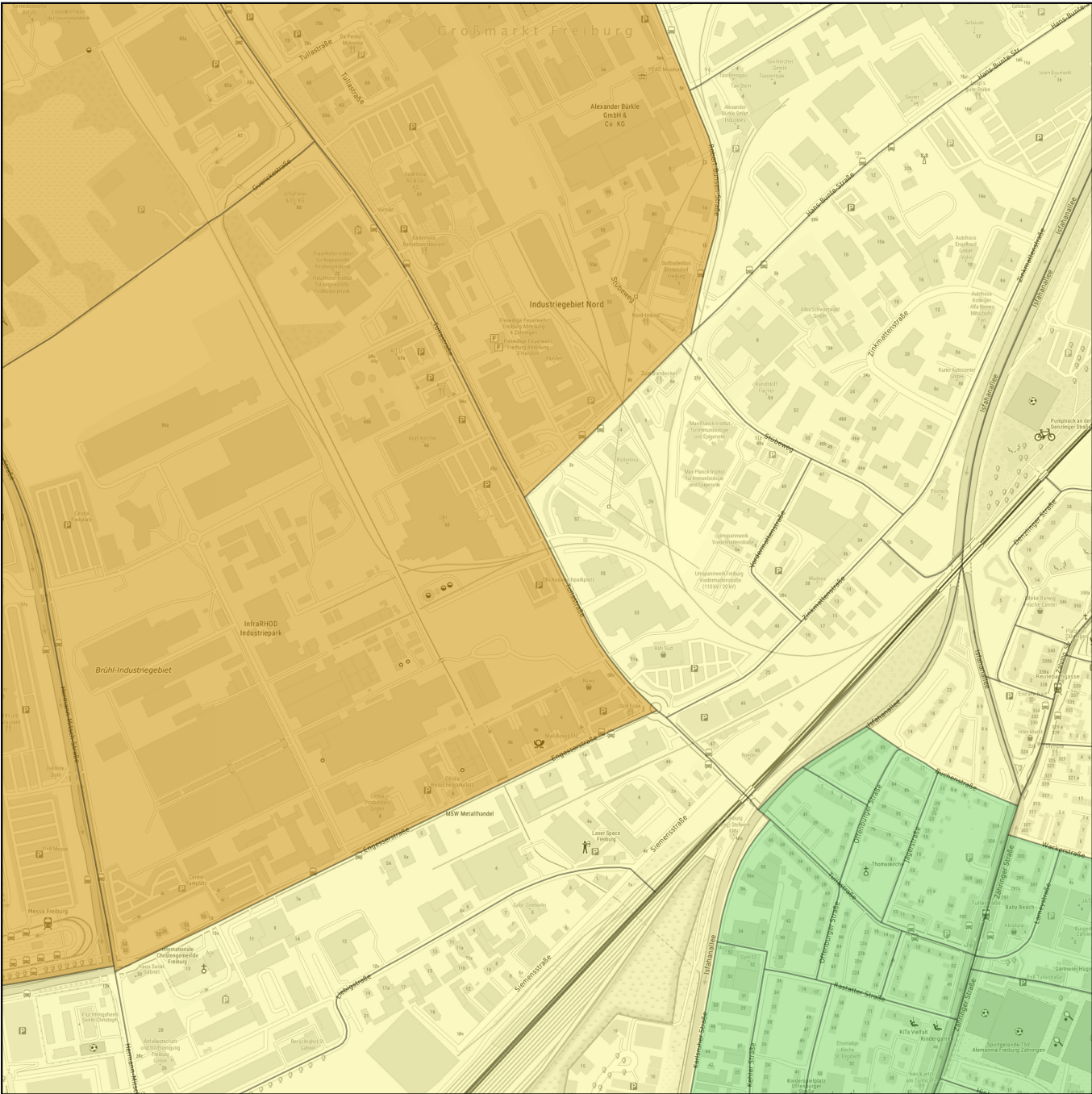
Zone 4

0

200

400 m

Maßstab 1:8.380

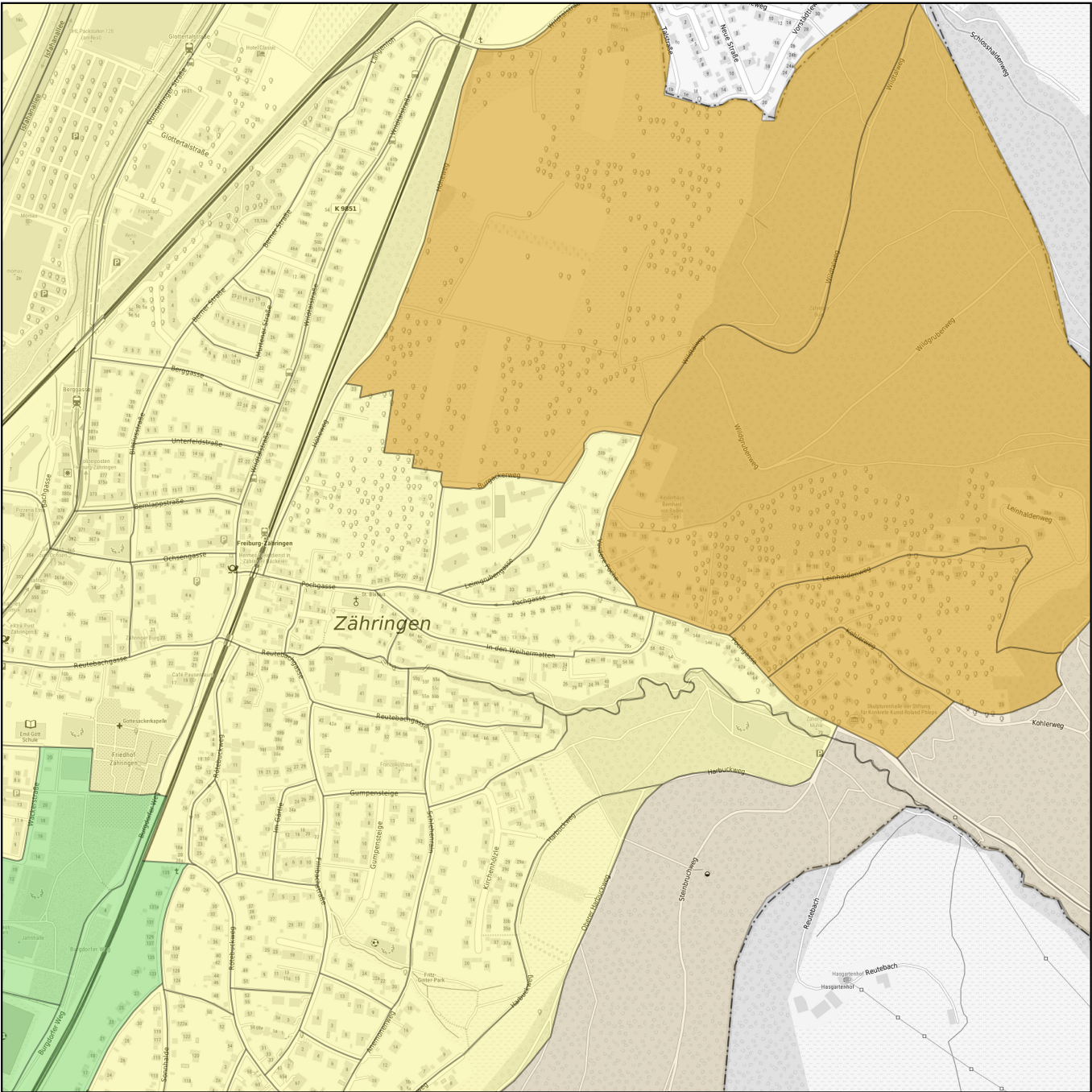


Legende

- Zone 1
- Zone 2
- Zone 3

0 200 400 m

Maßstab 1:8.380

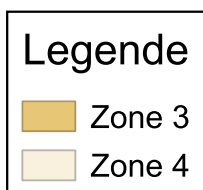
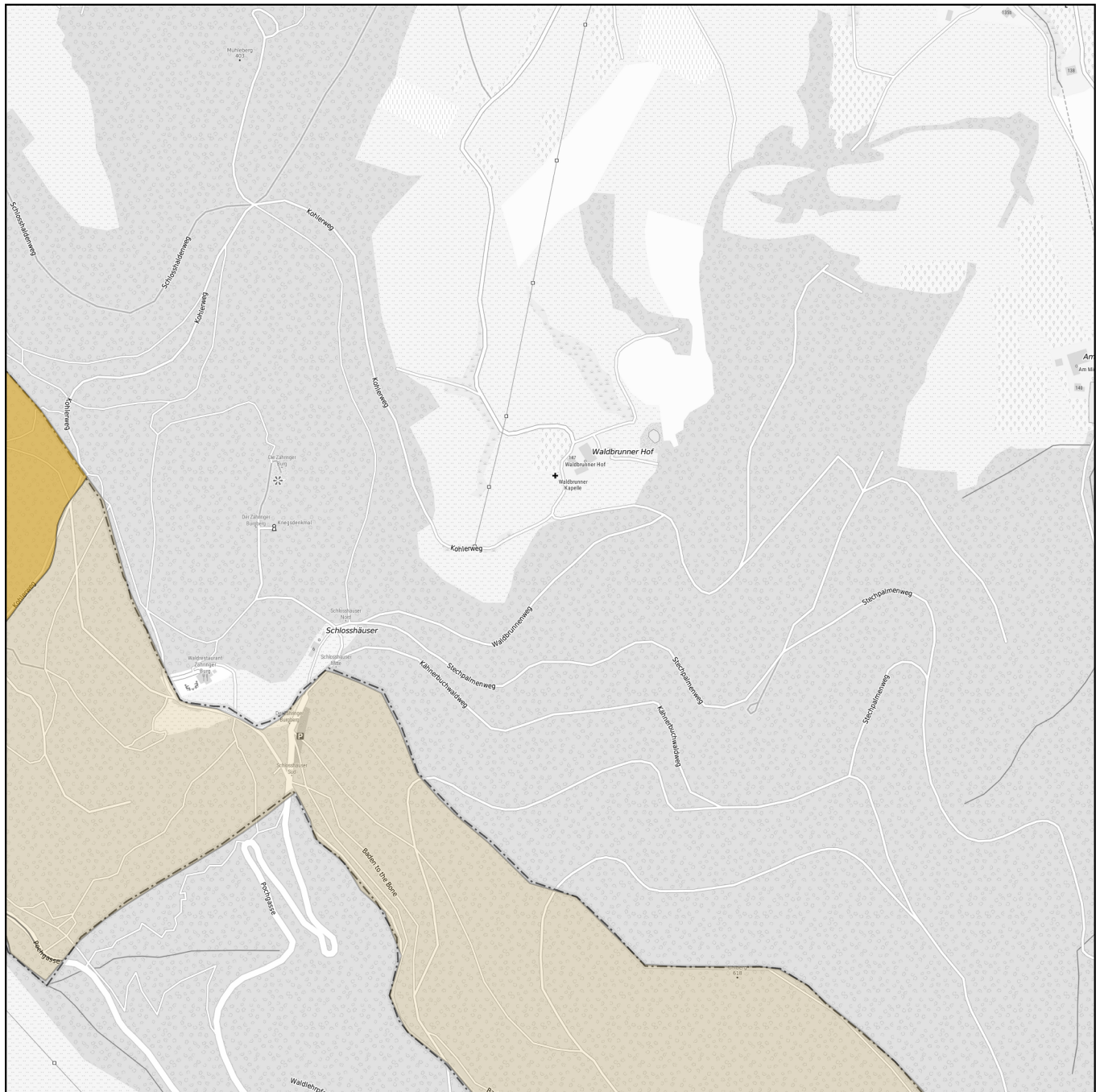


Legende

	Zone 1
	Zone 2
	Zone 3
	Zone 4

0 200 400 m

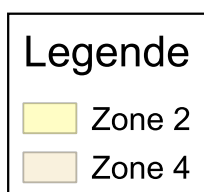
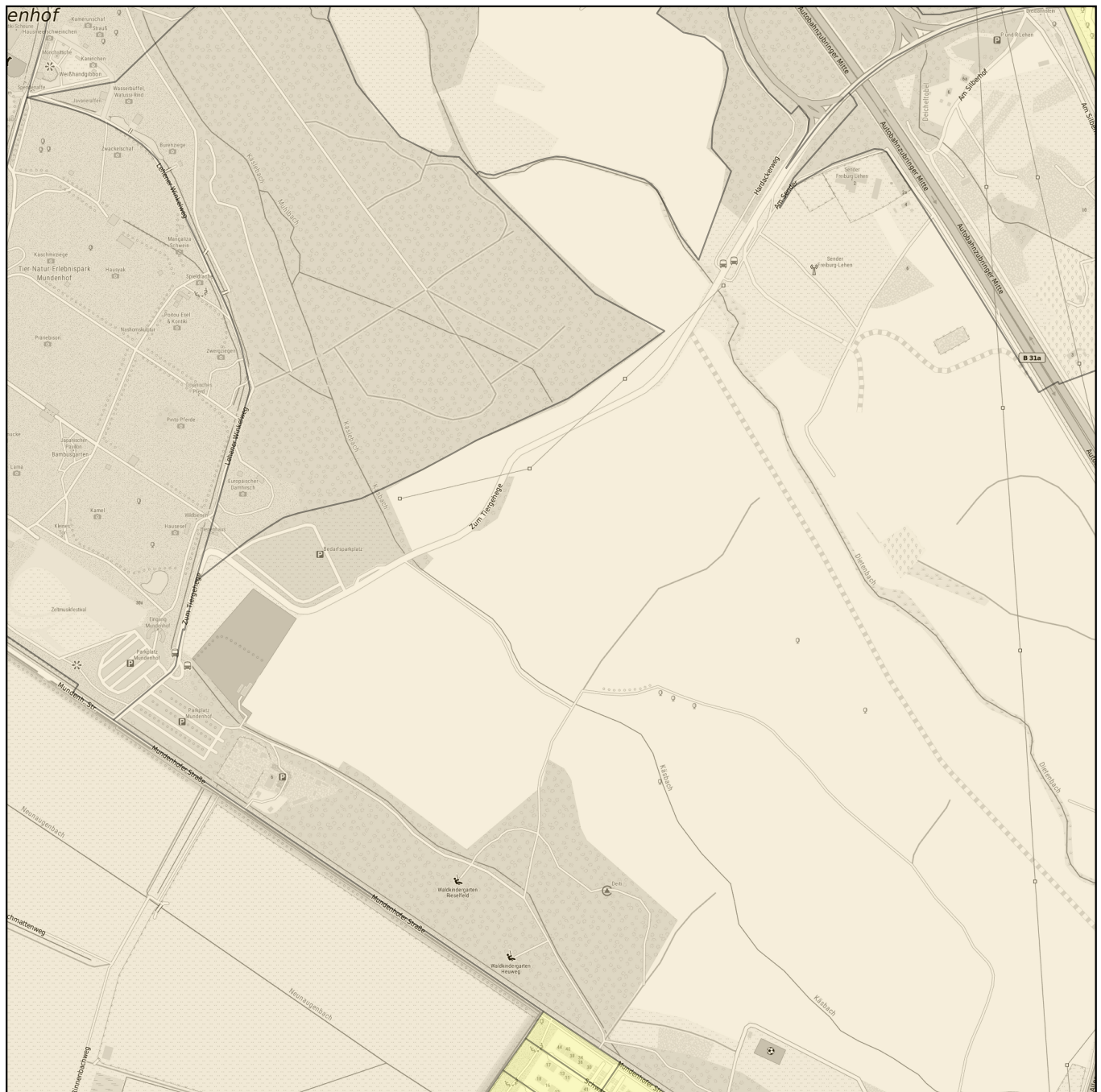
Maßstab 1:8.380



0 200 400 m



Maßstab 1:8.380



0 200 400 m

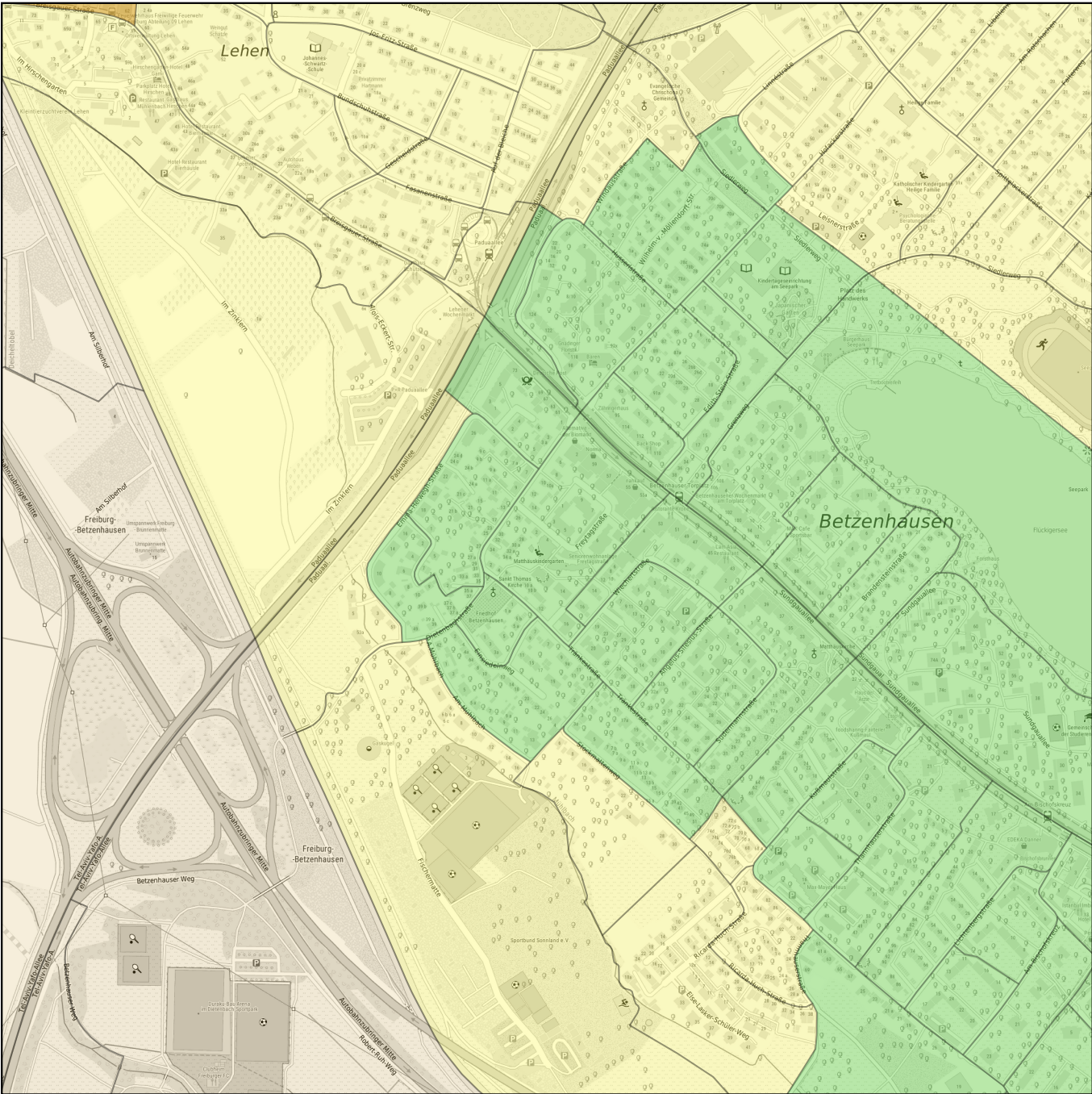


Maßstab 1:8.380

Teilkarten zur Stellplatzsatzung

Kachel Nr. 13

Anlage 3



Legende

Zone 1

Zone 2

Zone 3

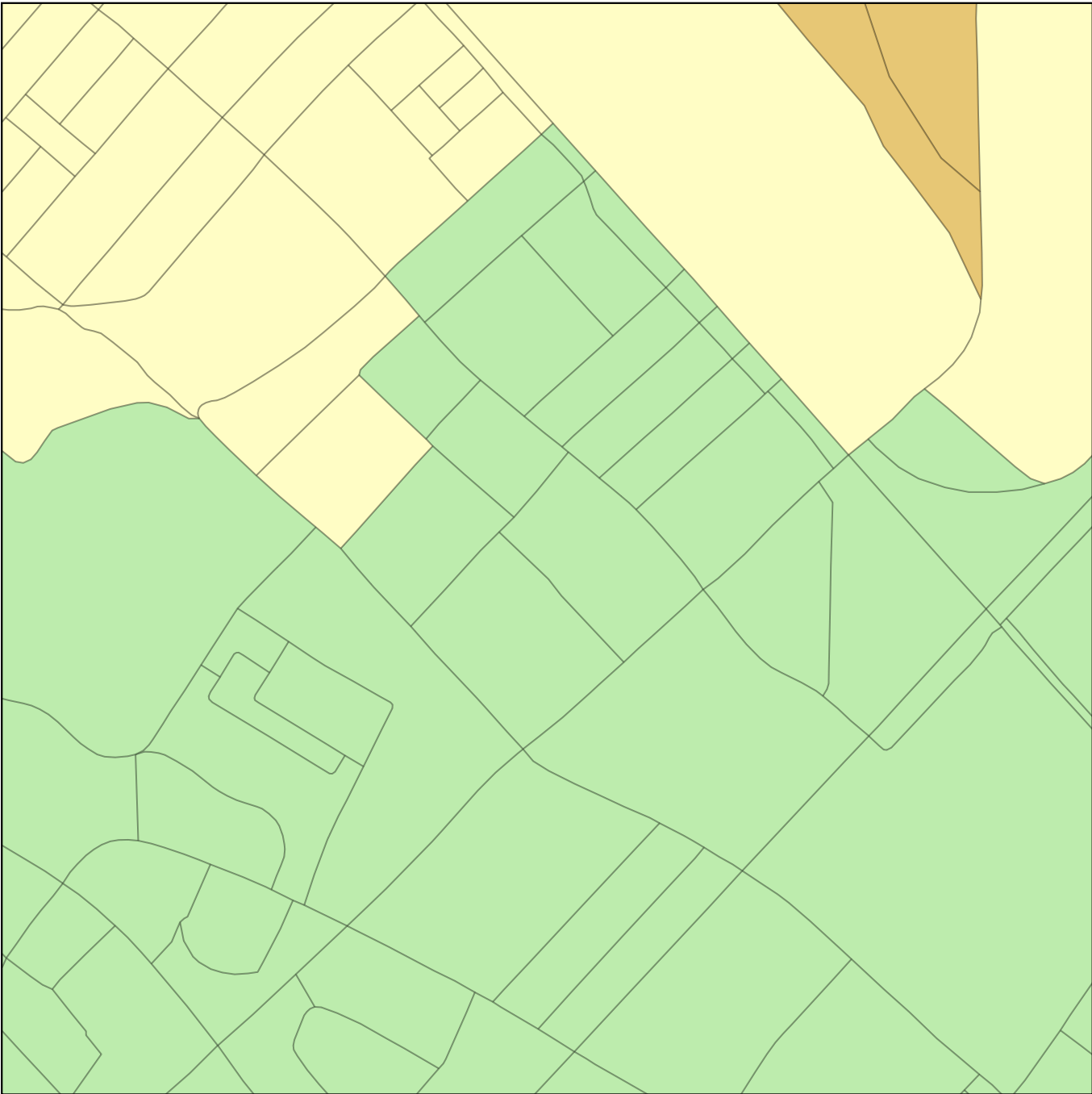
Zone 4

0

200

400 m

Maßstab 1:8.380



Legende

Zone 1

Zone 2

Zone 3

0

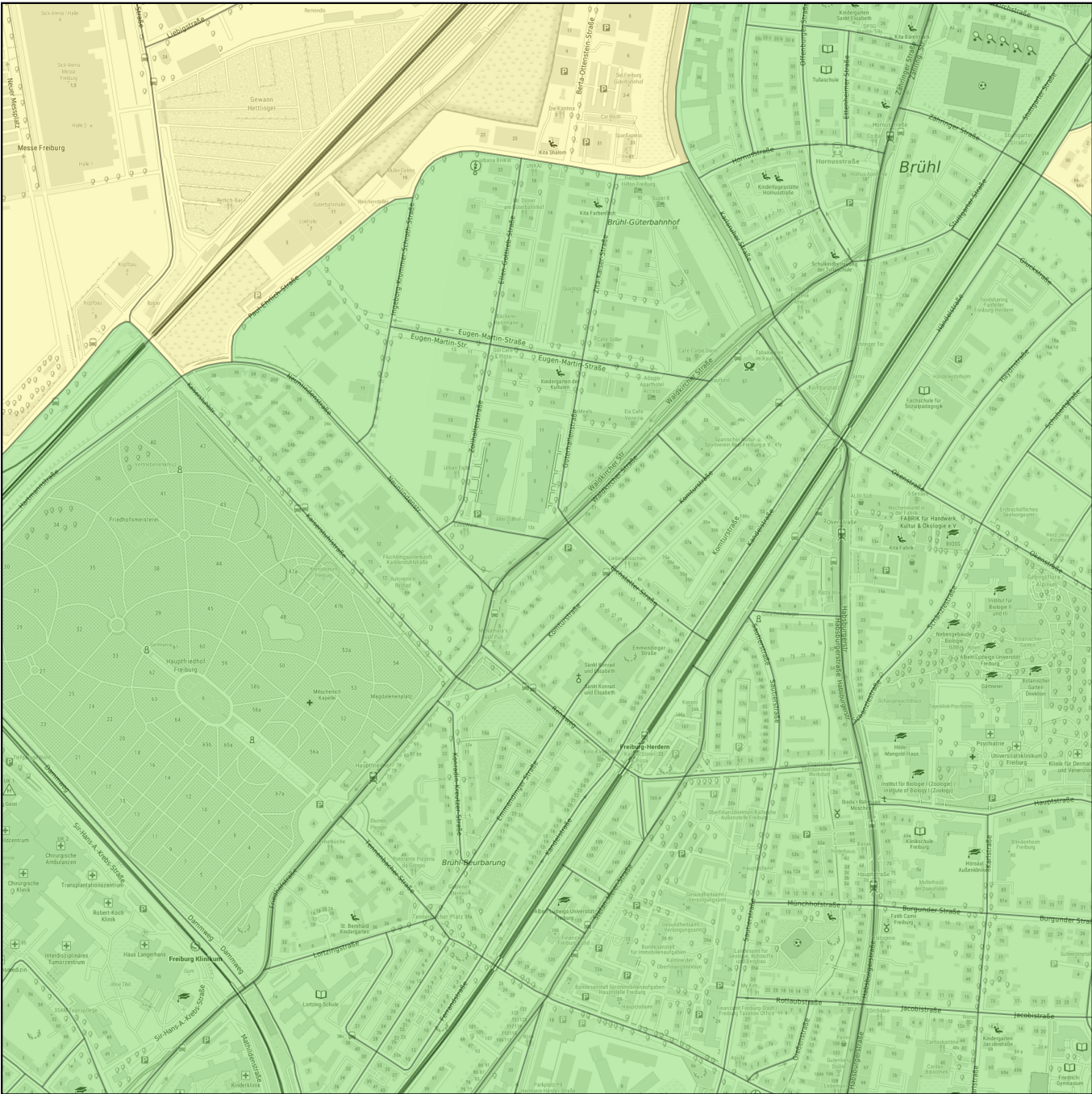
200

400 m

Maßstab 1:8.380

Teilkarten zur Stellplatzsatzung Kachel Nr. 15

Anlage 3



Legende

Zone 1

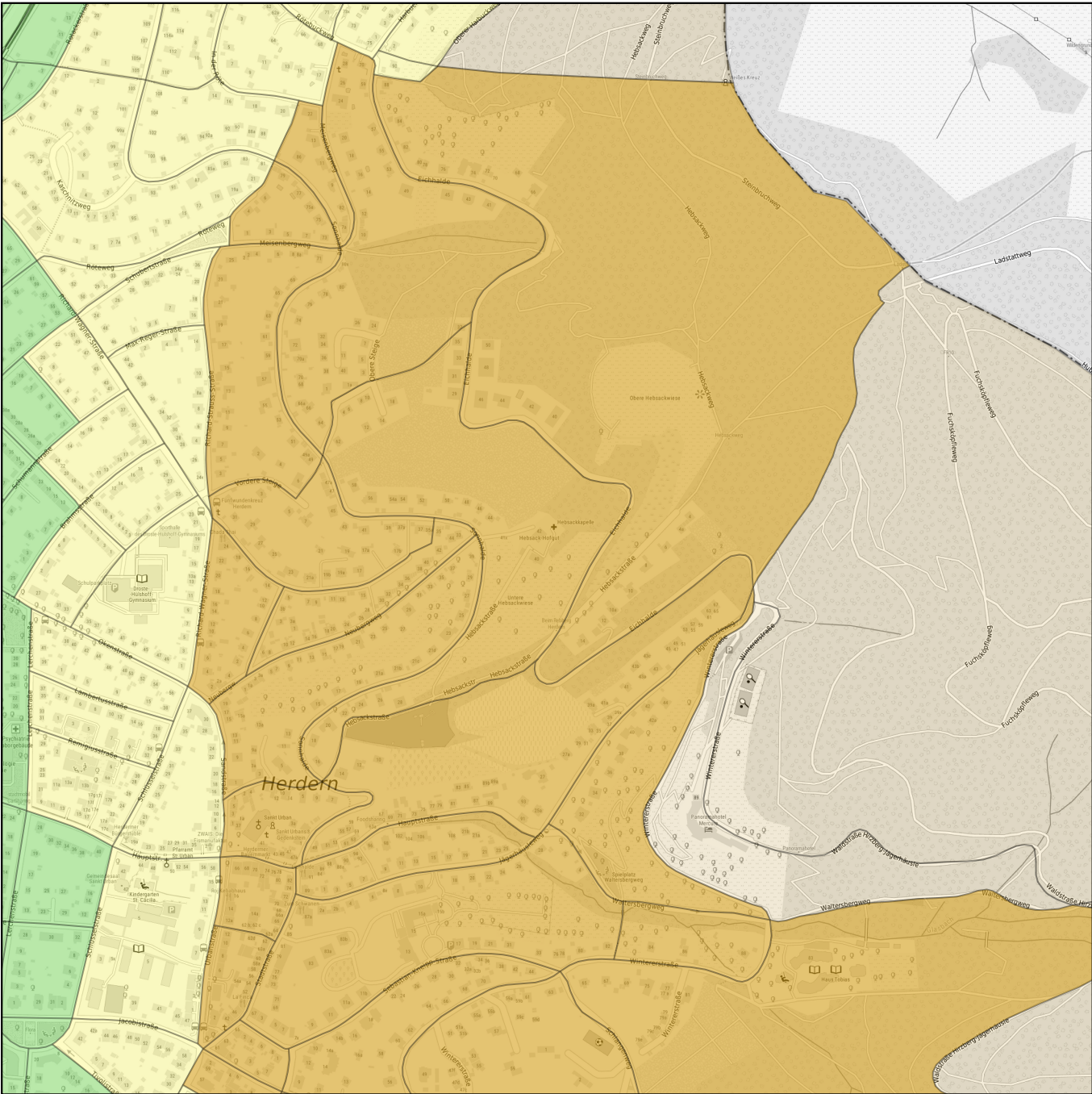
Zone 2

0

200

400 m

Maßstab 1:8.380

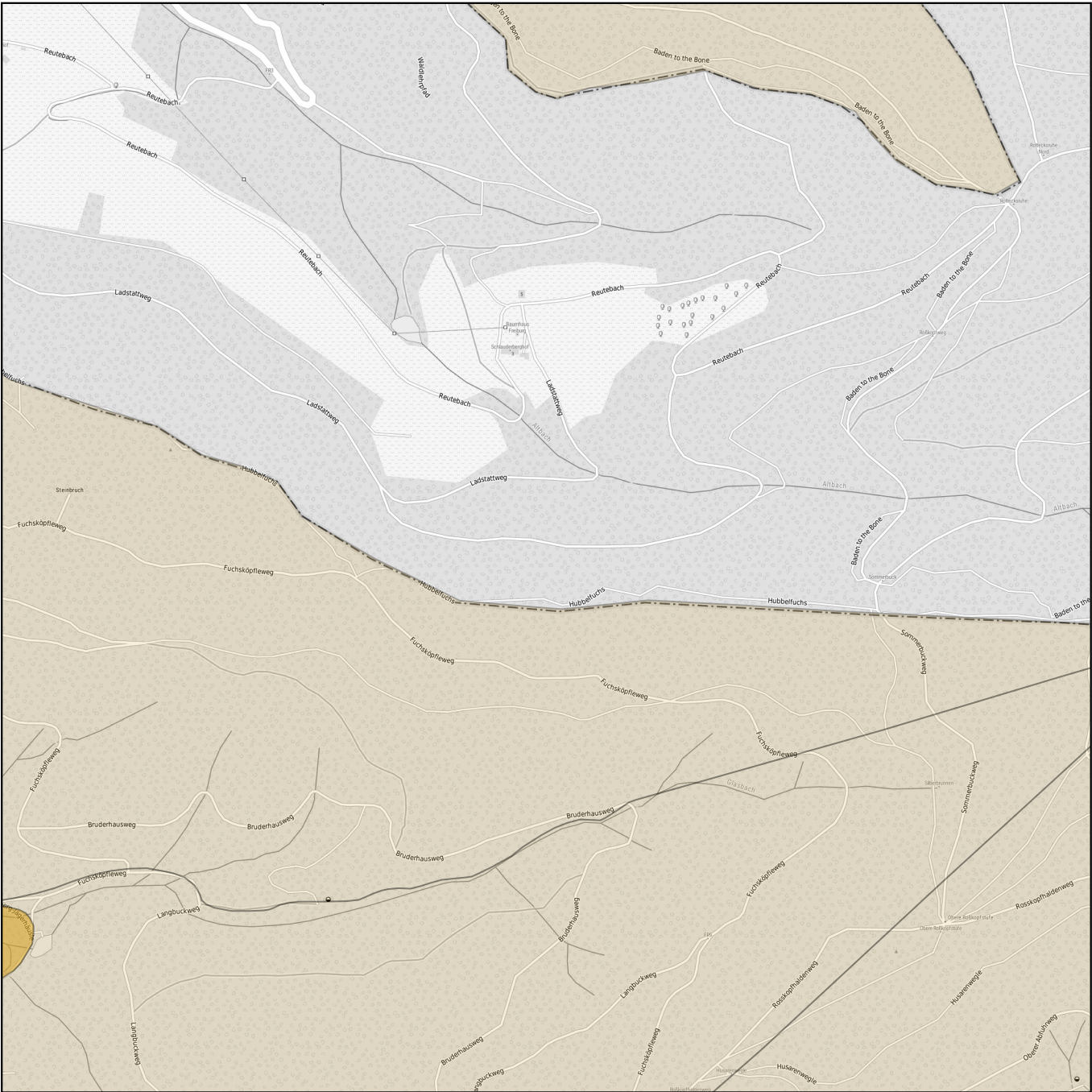


Legende

	Zone 1
	Zone 2
	Zone 3
	Zone 4

0 200 400 m

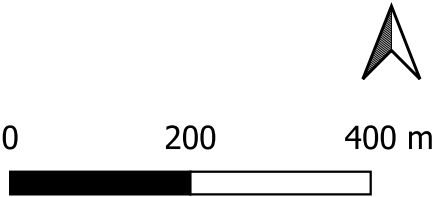
Maßstab 1:8.380



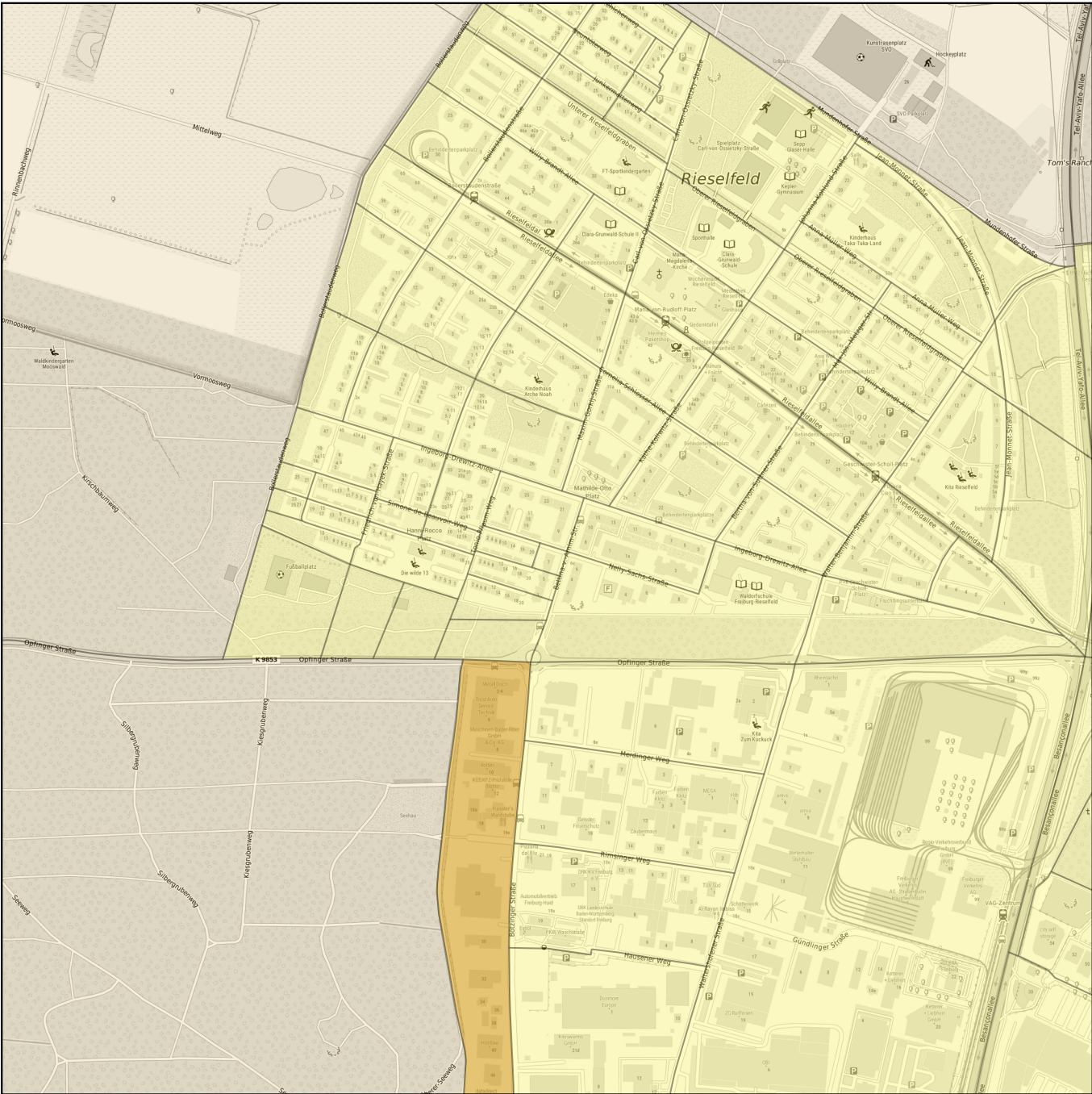
Legende

Zone 3

Zone 4



Maßstab 1:8.380



Legende

Zone 2

Zone 3

Zone 4

0

200

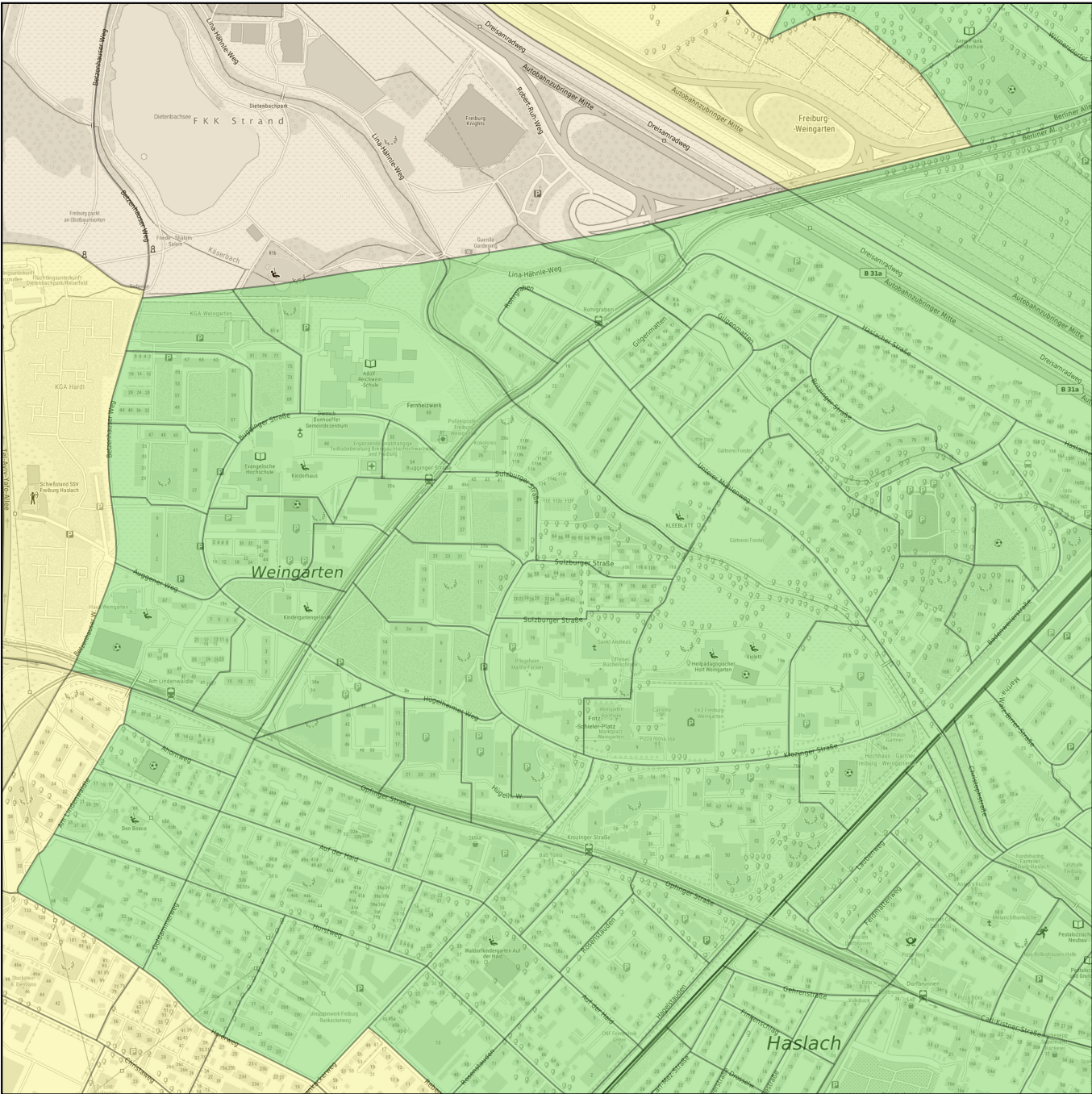
400 m

Maßstab 1:8.380

Teilkarten zur Stellplatzsatzung

Kachel Nr. 19

Anlage 3



Legende

Zone 1

Zone 2

Zone 4

0

200

400 m

Maßstab 1:8.380

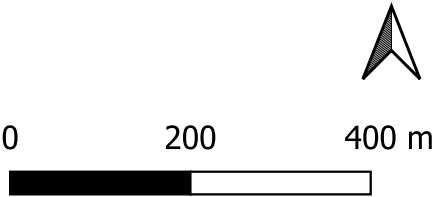
Teilkarten zur Stellplatzsatzung Kachel Nr. 20

Anlage 3



Legende

Zone 1



Maßstab 1:8.380

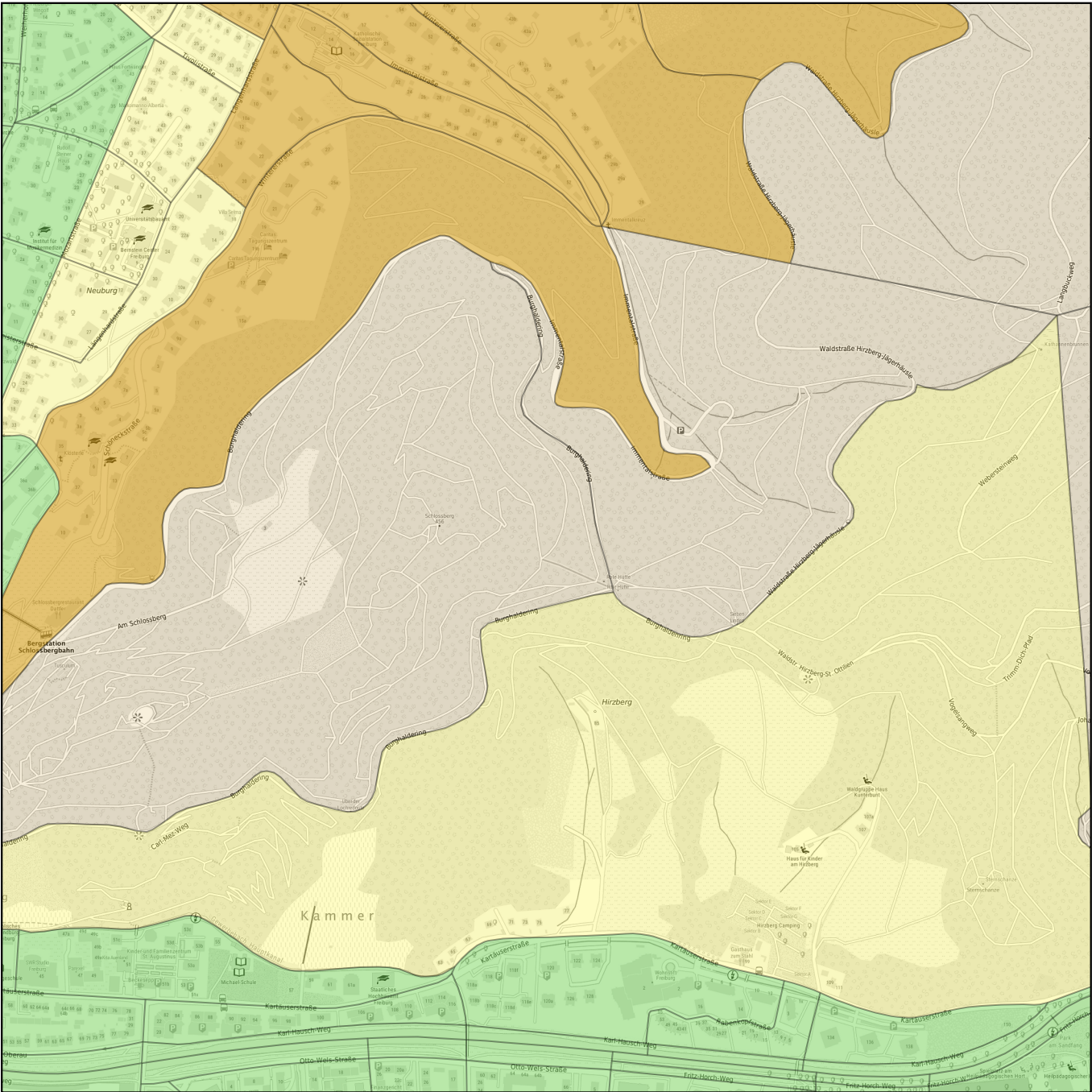


Legende

- Zone 1
- Zone 2
- Zone 3
- Zone 4

0 200 400 m

Maßstab 1:8.380

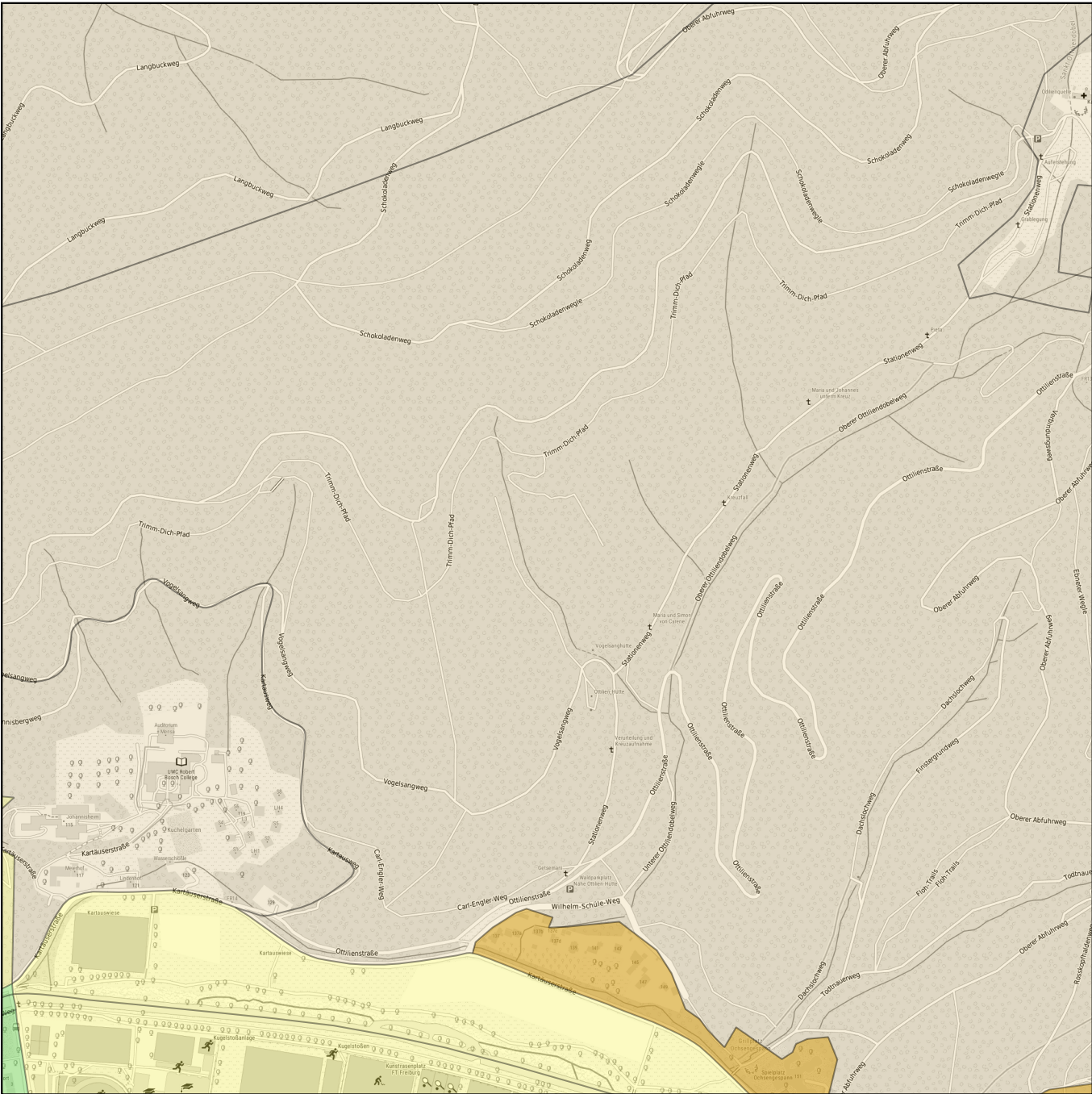


Legende

- Zone 1
- Zone 2
- Zone 3
- Zone 4

0 200 400 m

Maßstab 1:8.380



Legende

Zone 1

Zone 2

Zone 3

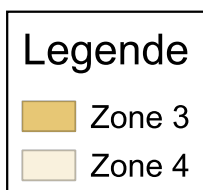
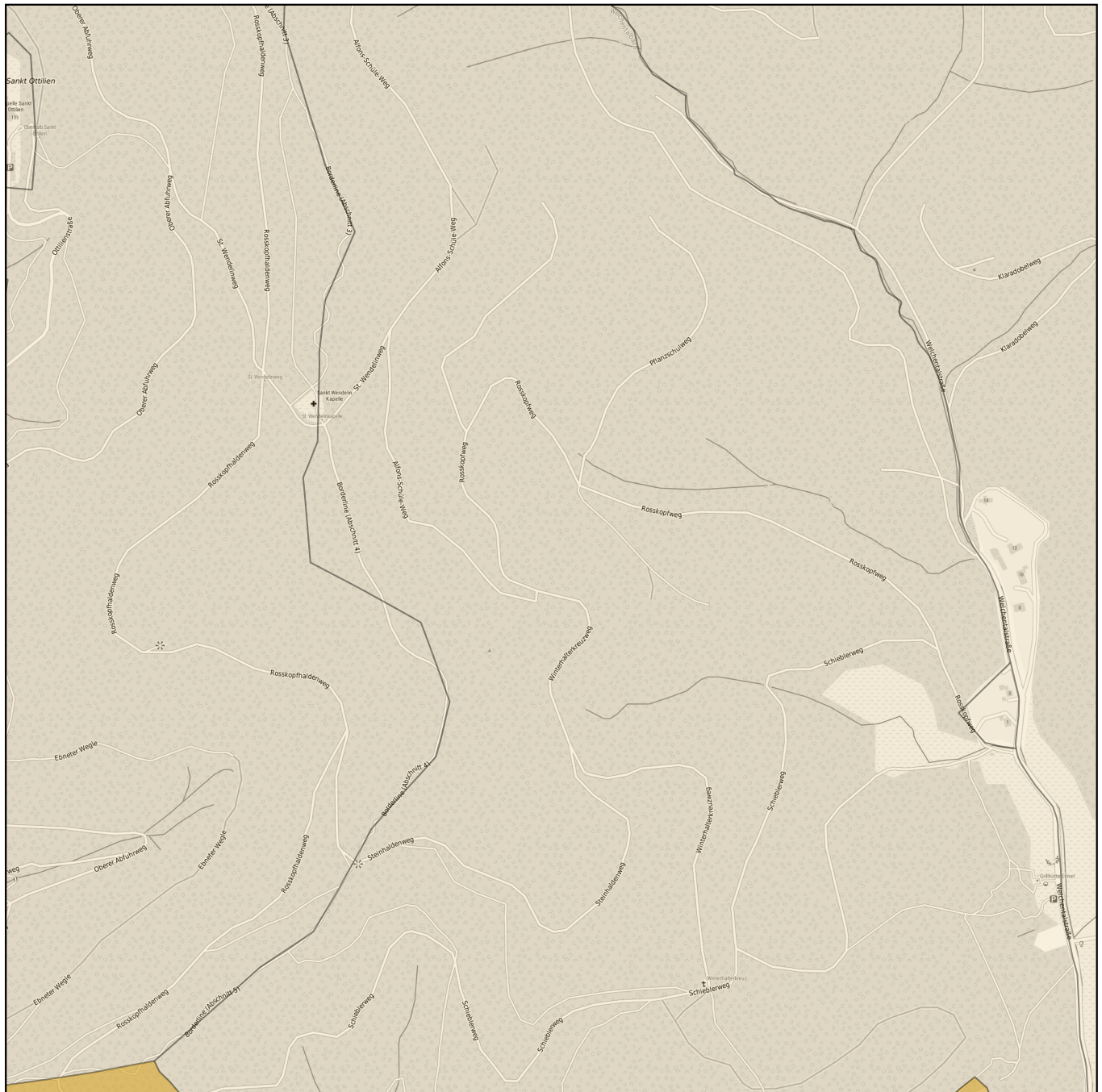
Zone 4

0

200

400 m

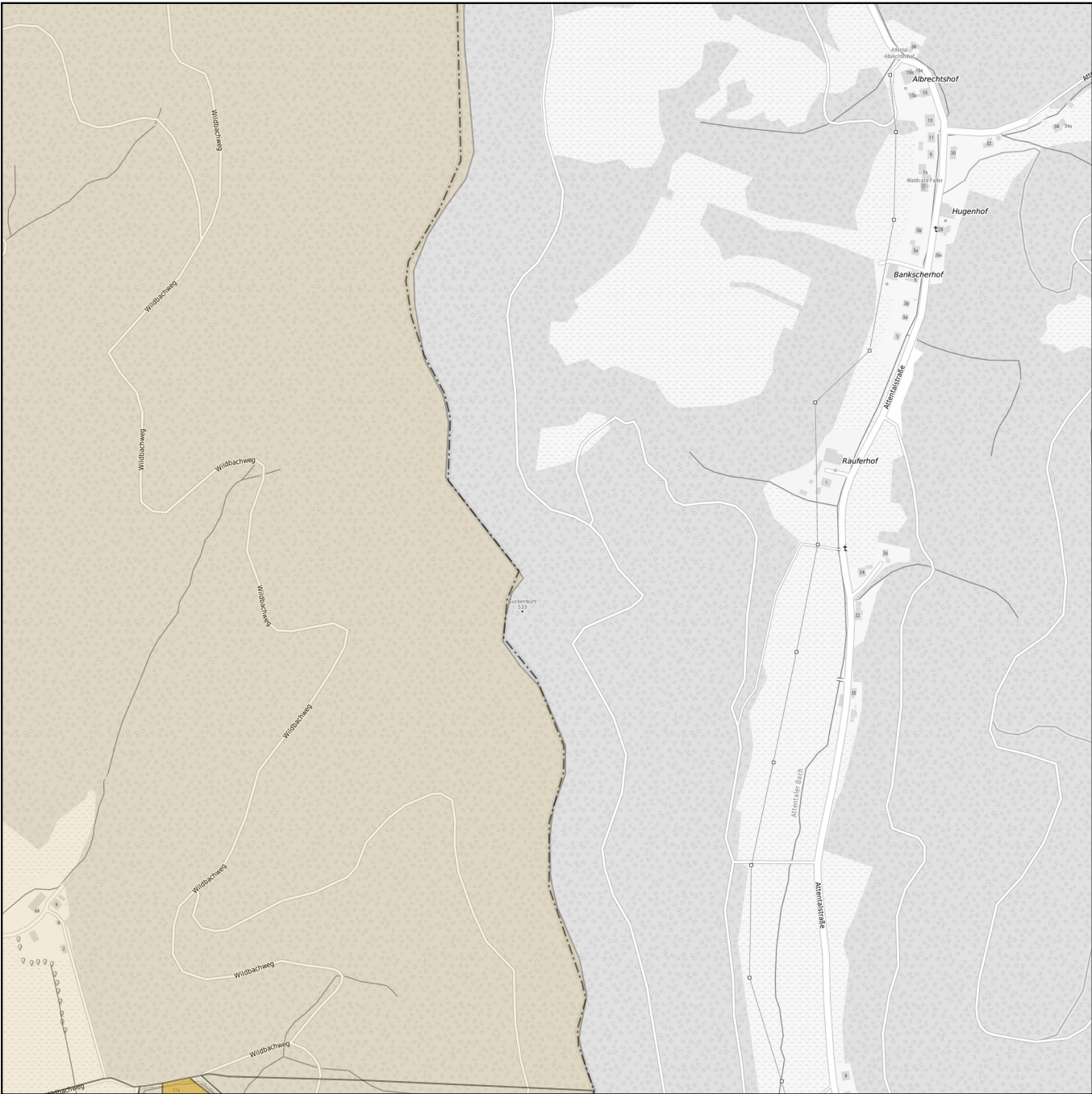
Maßstab 1:8.380



0 200 400 m

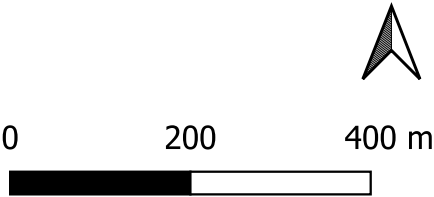


Maßstab 1:8.380

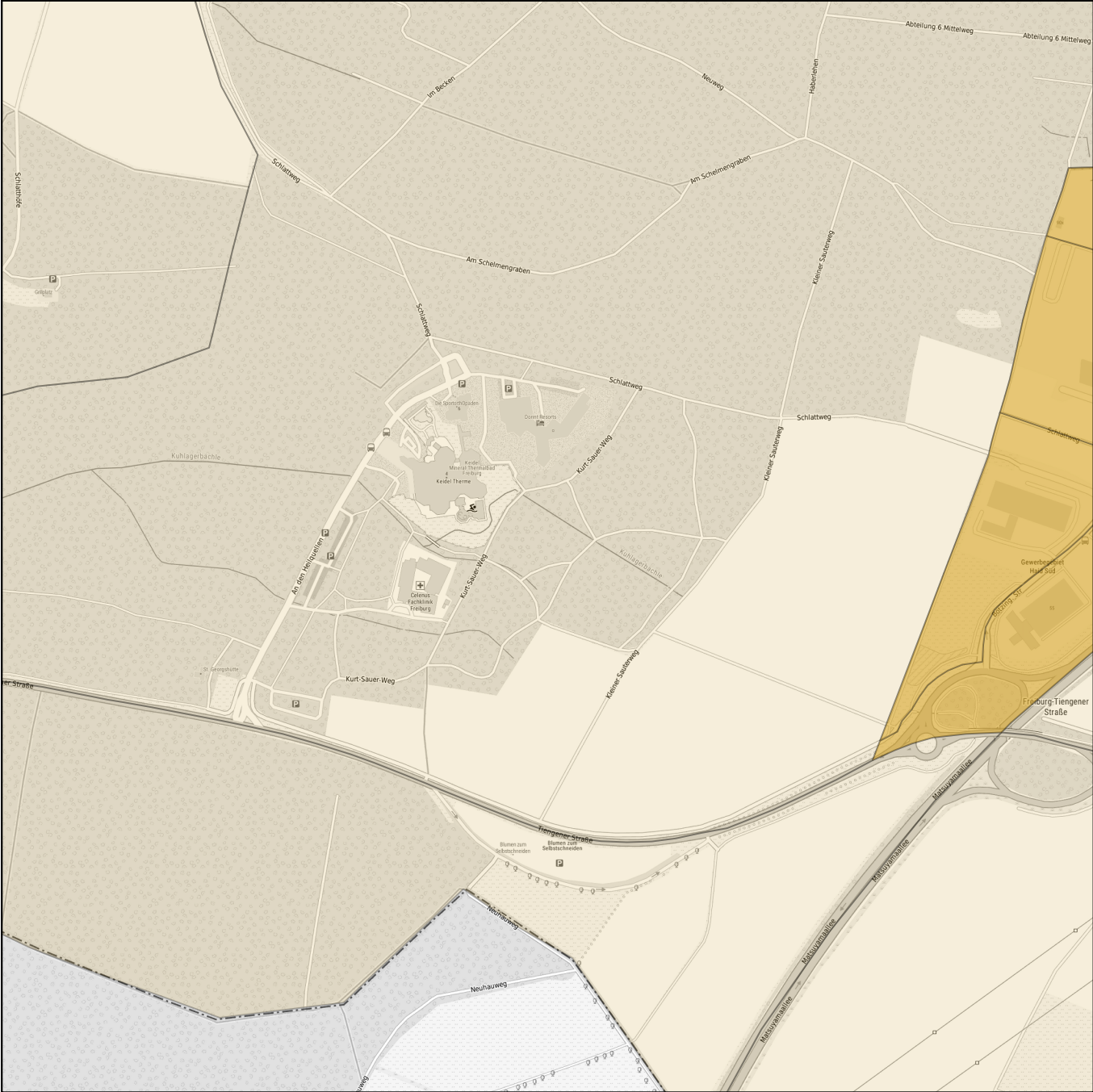


Legende

	Zone 3
	Zone 4



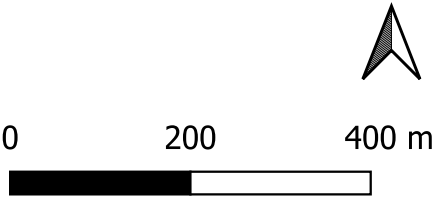
Maßstab 1:8.380



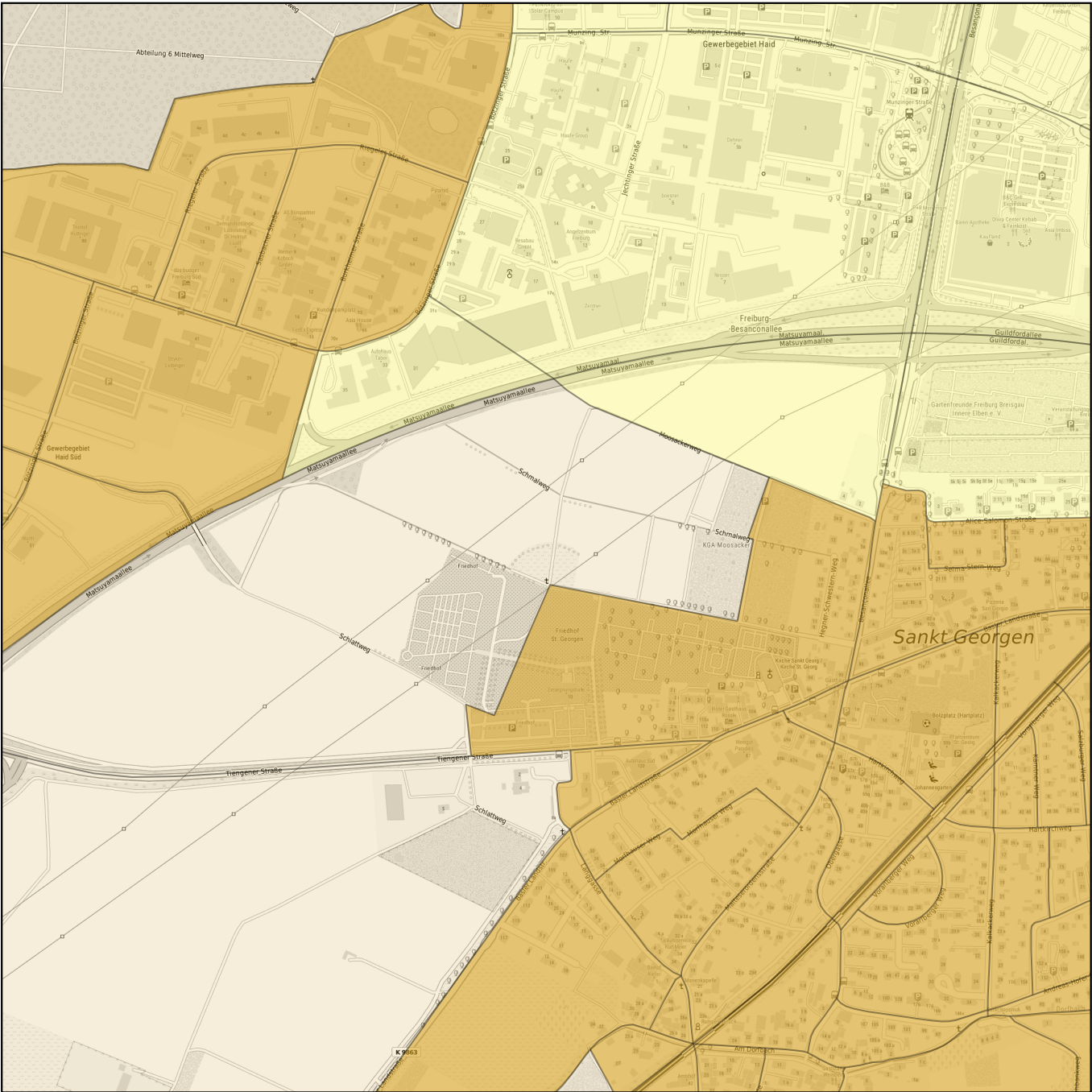
Legende

Zone 3

Zone 4



Maßstab 1:8.380



Legende

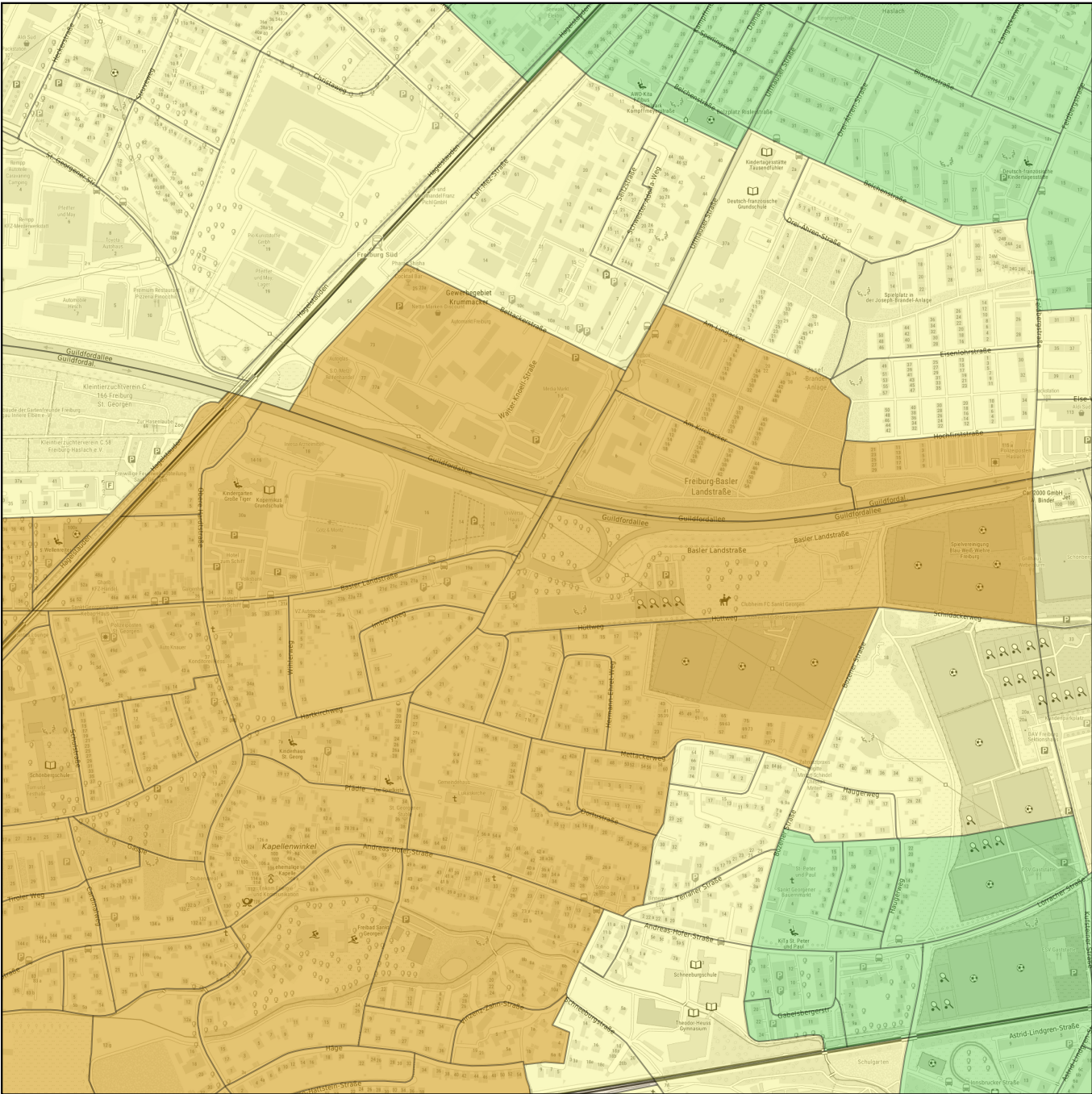
- Zone 2
- Zone 3
- Zone 4

0 200 400 m

Maßstab 1:8.380

Teilkarten zur Stellplatzsatzung
Kachel Nr. 28

Anlage 3



Legende

Zone 1

Zone 2

Zone 3

Zone 4

0

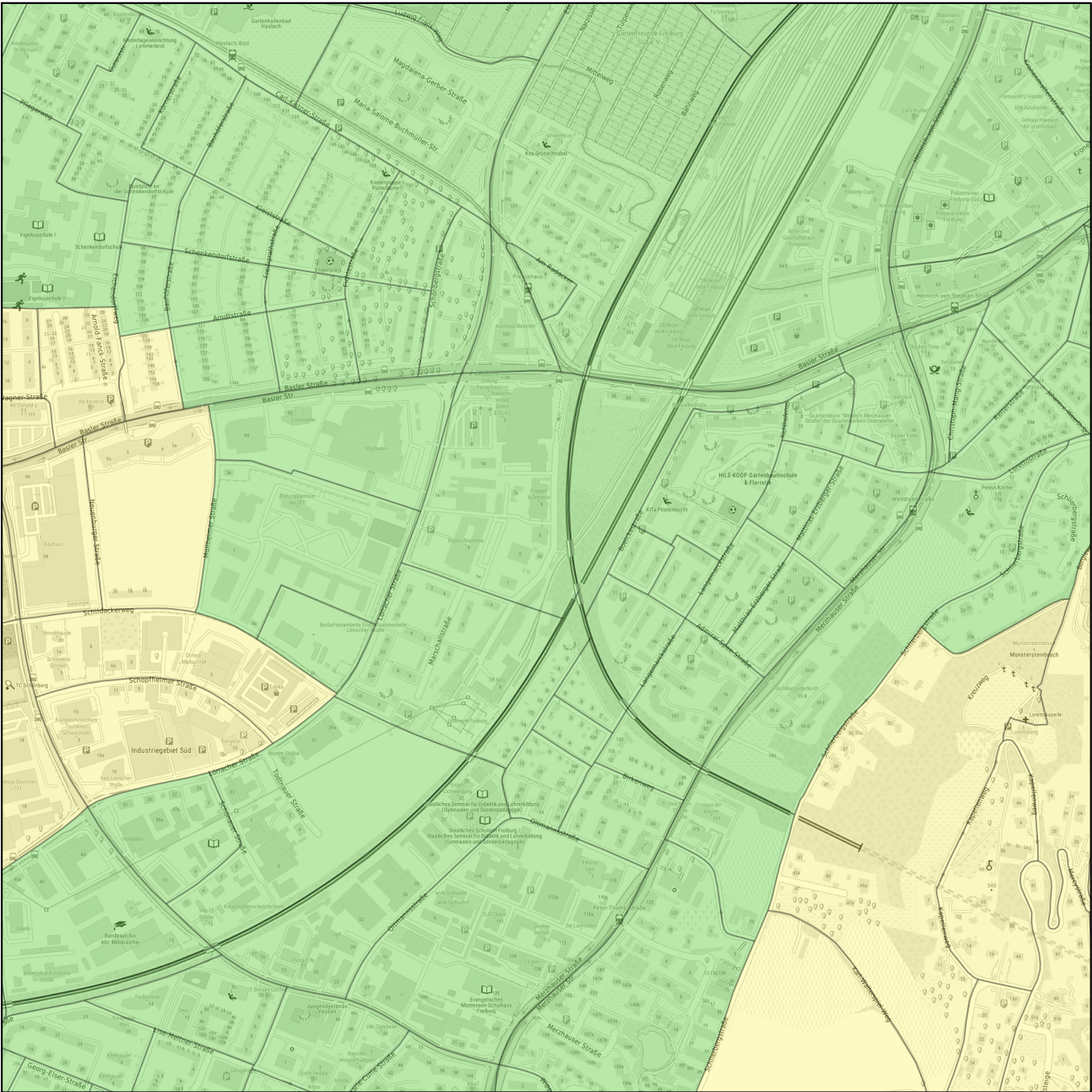
200

400 m

Maßstab 1:8.380

Teilkarten zur Stellplatzsatzung Kachel Nr. 29

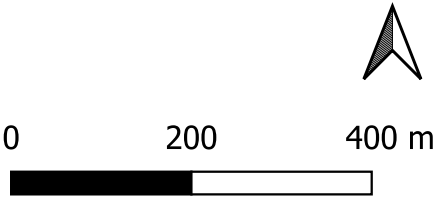
Anlage 3



Legende

Zone 1

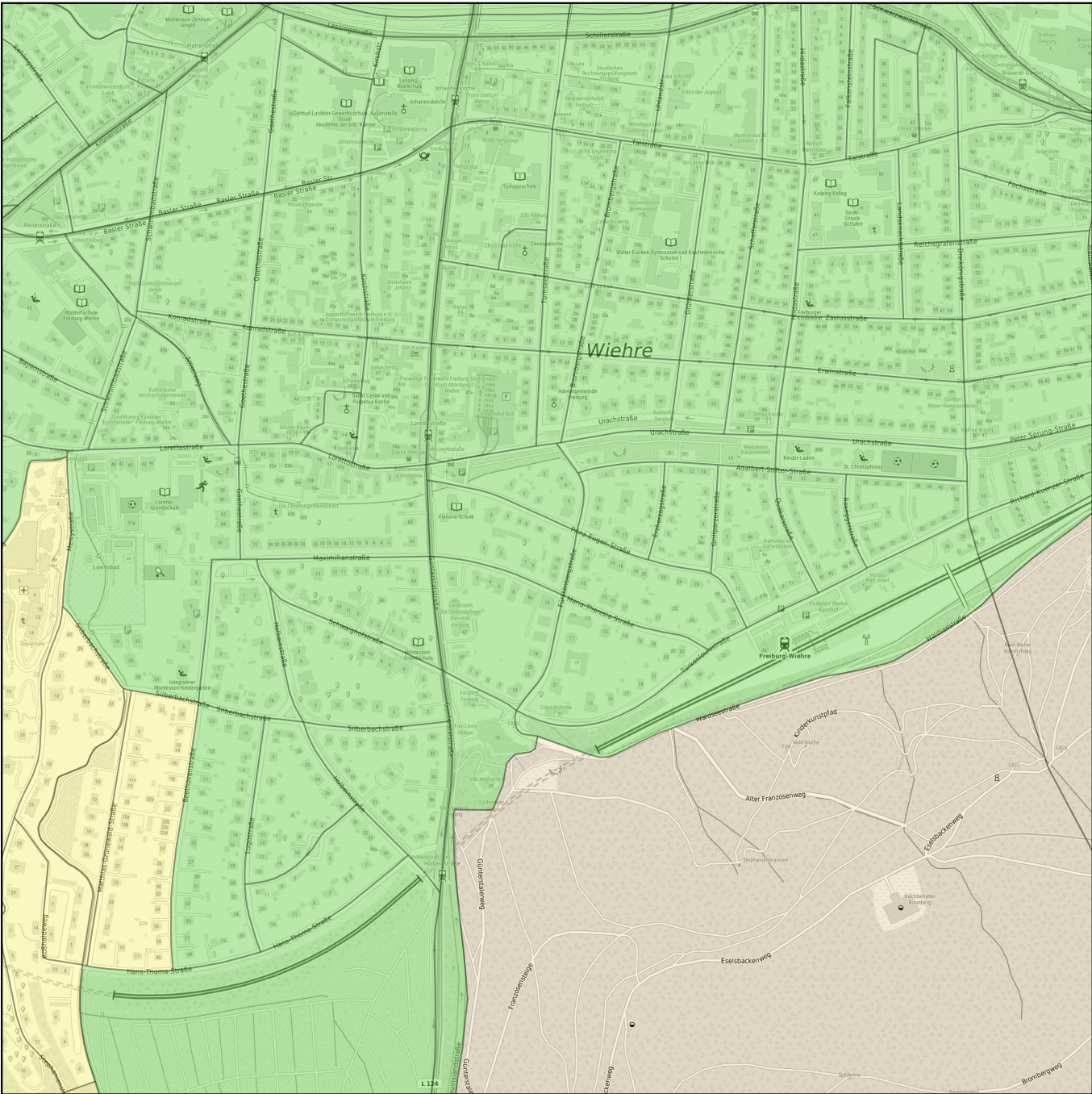
Zone 2



Maßstab 1:8.380

Teilkarten zur Stellplatzsatzung
Kachel Nr. 30

Anlage 3

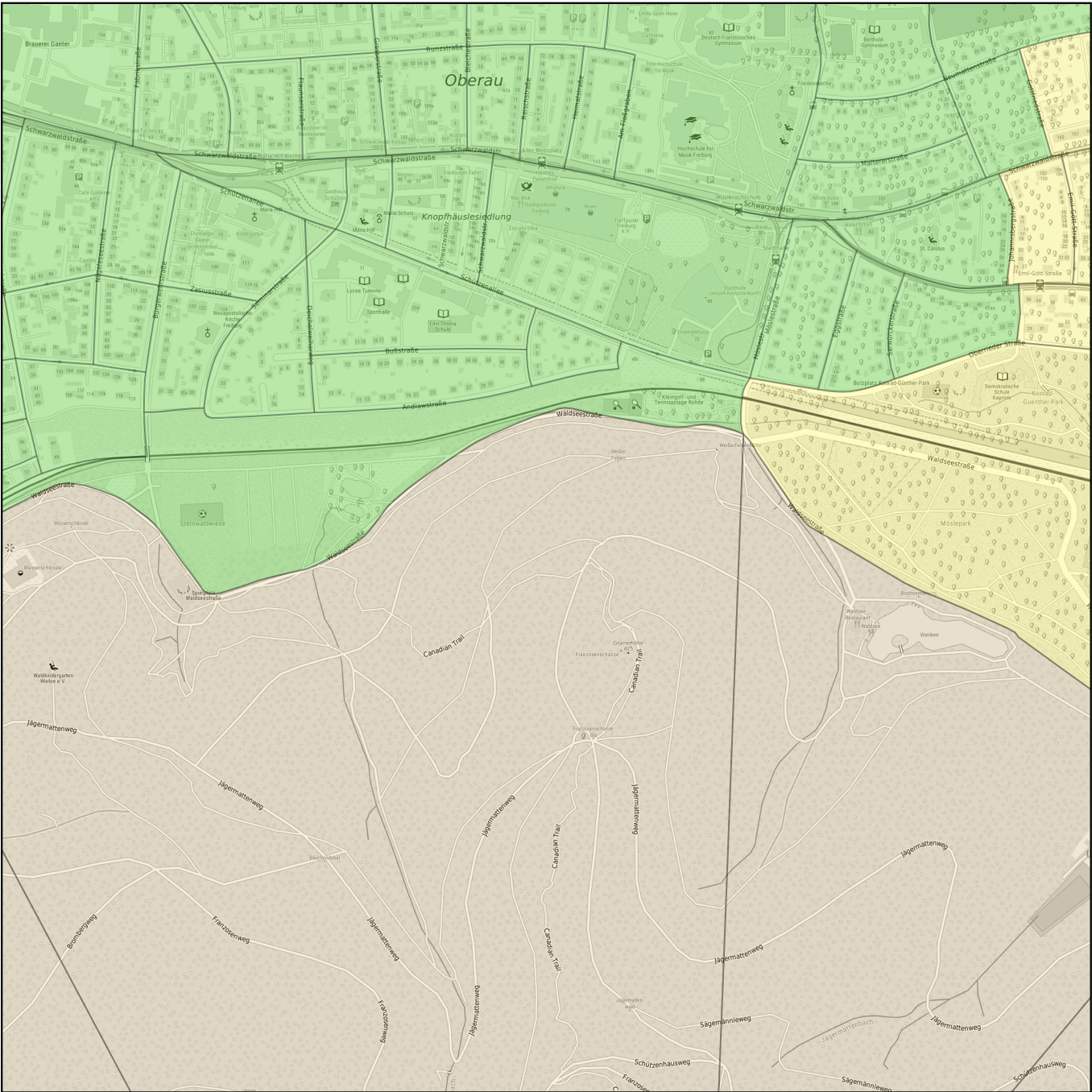


Legende

- Zone 1
- Zone 2
- Zone 4

0 200 400 m

Maßstab 1:8.380



Legende

Zone 1

Zone 2

Zone 4

0

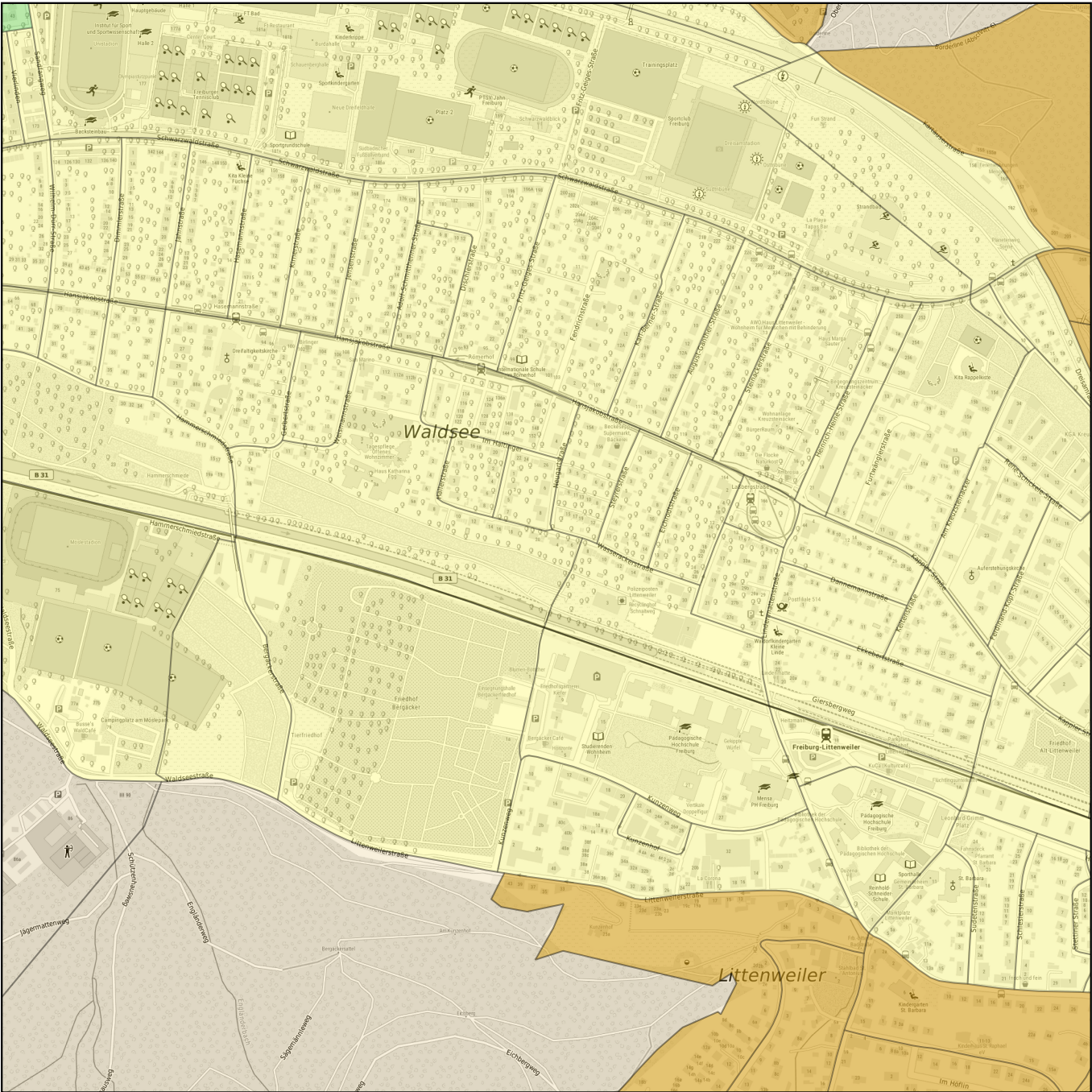
200

400 m

Maßstab 1:8.380

Teilkarten zur Stellplatzsatzung Kachel Nr. 32

Anlage 3

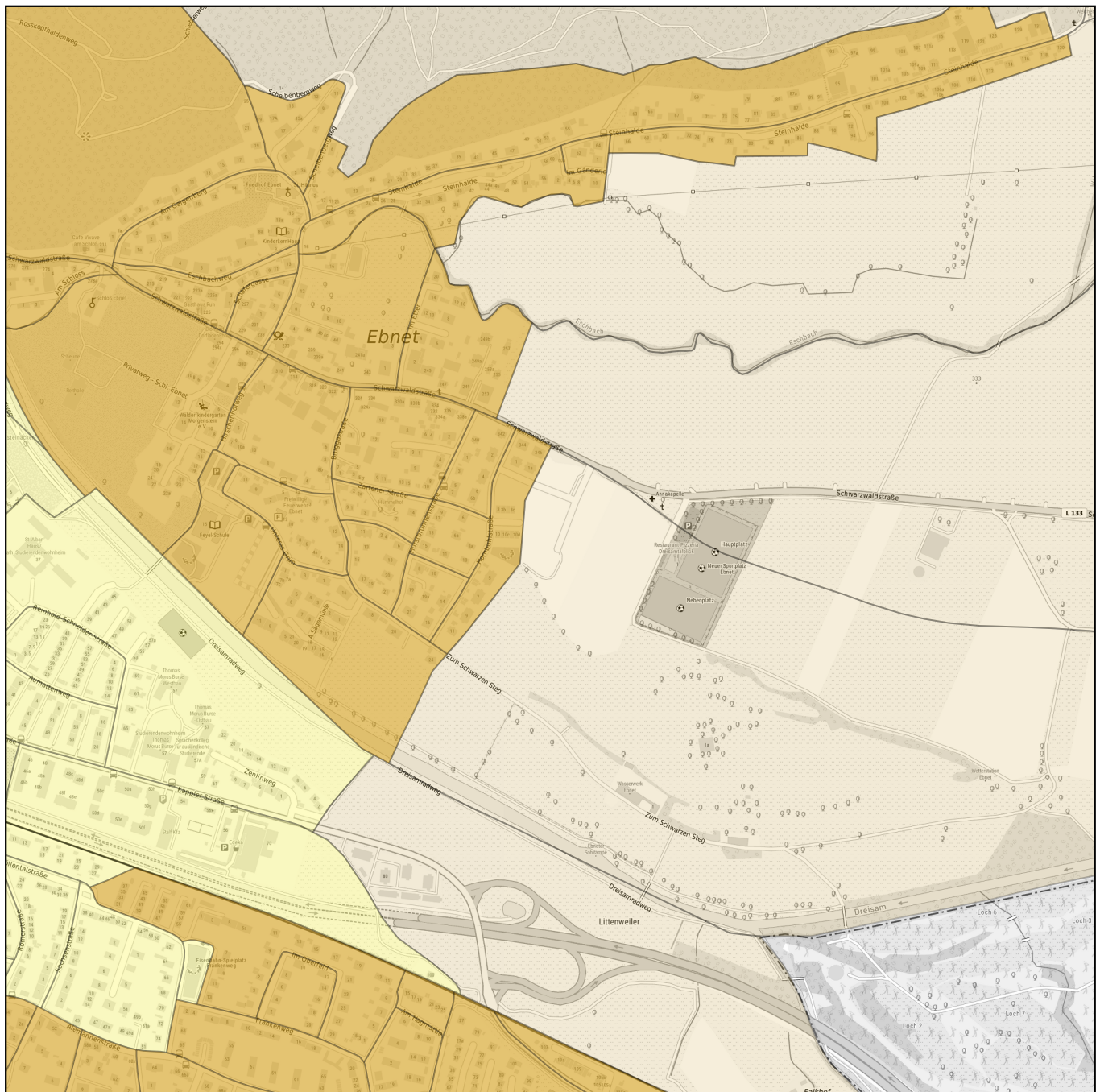


Legende

- Zone 1
- Zone 2
- Zone 3
- Zone 4

0200400 m

Maßstab 1:8.380



Legende

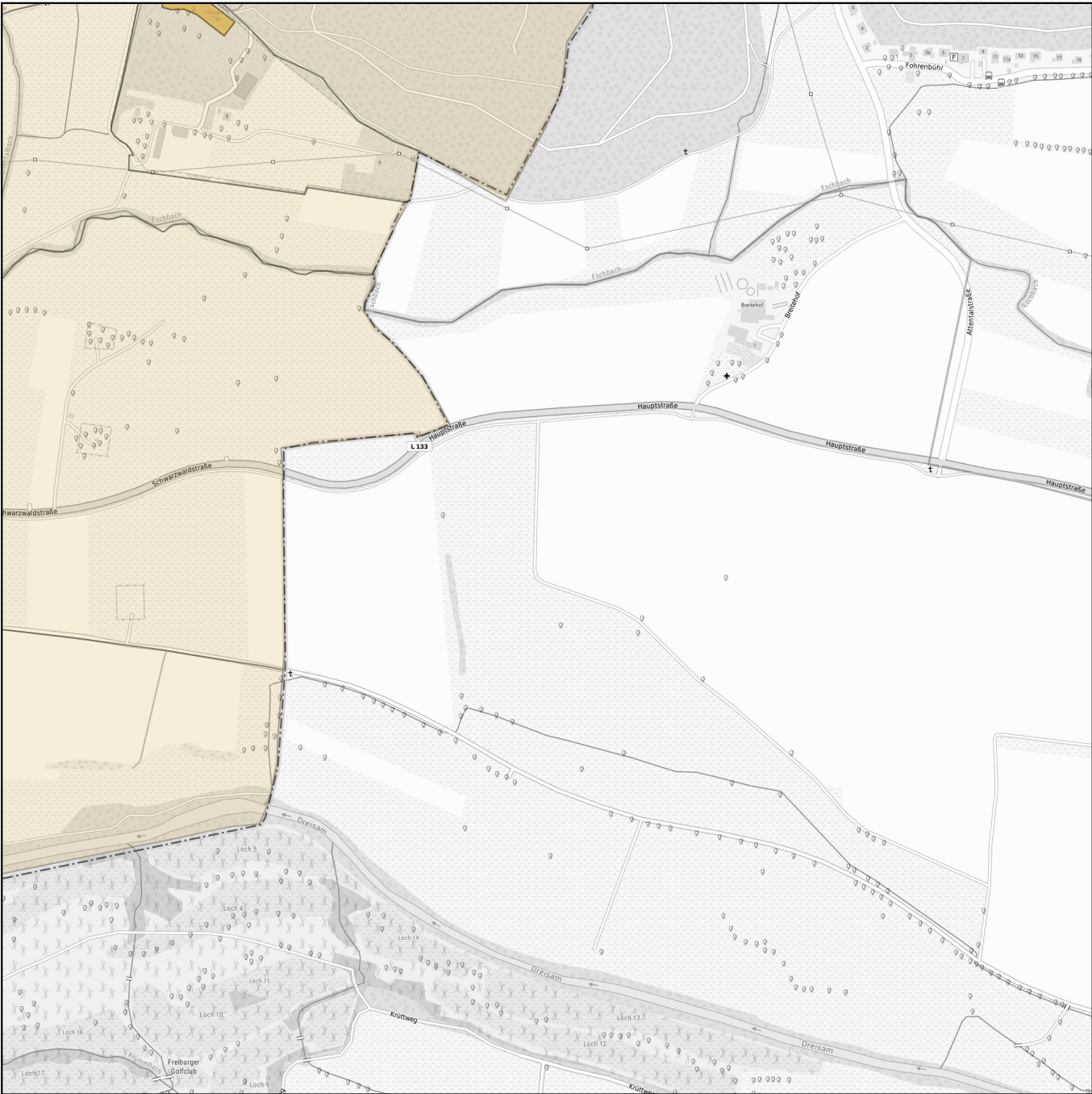
-  Zone 2
 Zone 3
 Zone 4



0 200 400 m



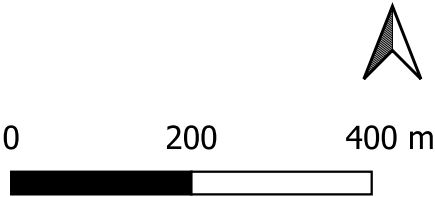
Maßstab 1:8.380



Legende

Zone 3

Zone 4



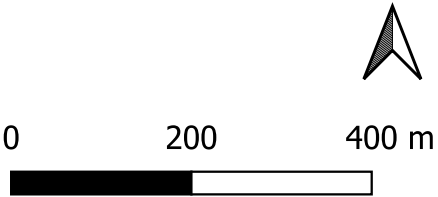
Maßstab 1:8.380



Legende

Zone 3

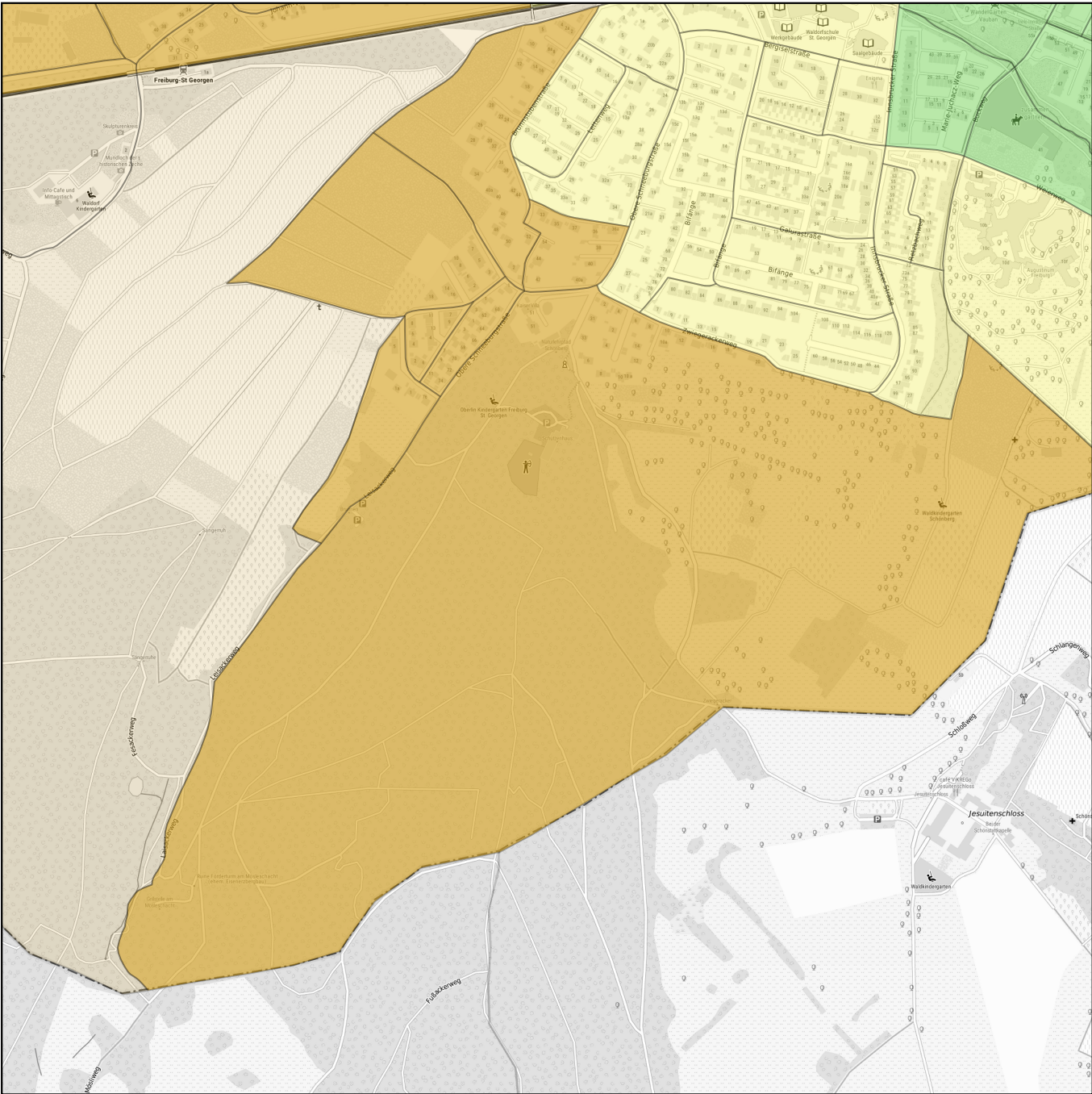
Zone 4



Maßstab 1:8.380

Teilkarten zur Stellplatzsatzung
Kachel Nr. 36

Anlage 3



Legende

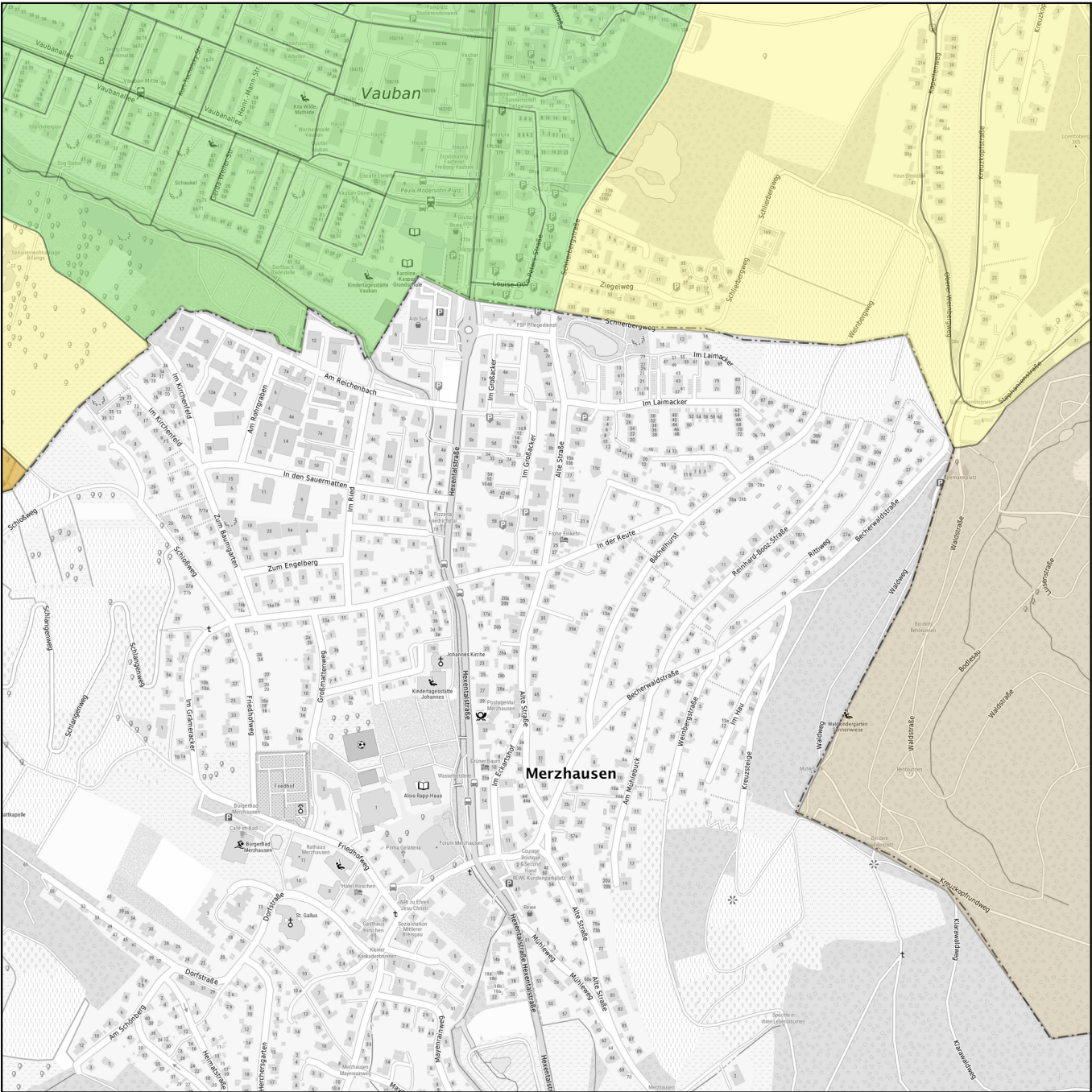
- Zone 1
- Zone 2
- Zone 3
- Zone 4

0 200 400 m

Maßstab 1:8.380

Teilkarten zur Stellplatzsatzung
Kachel Nr. 37

Anlage 3

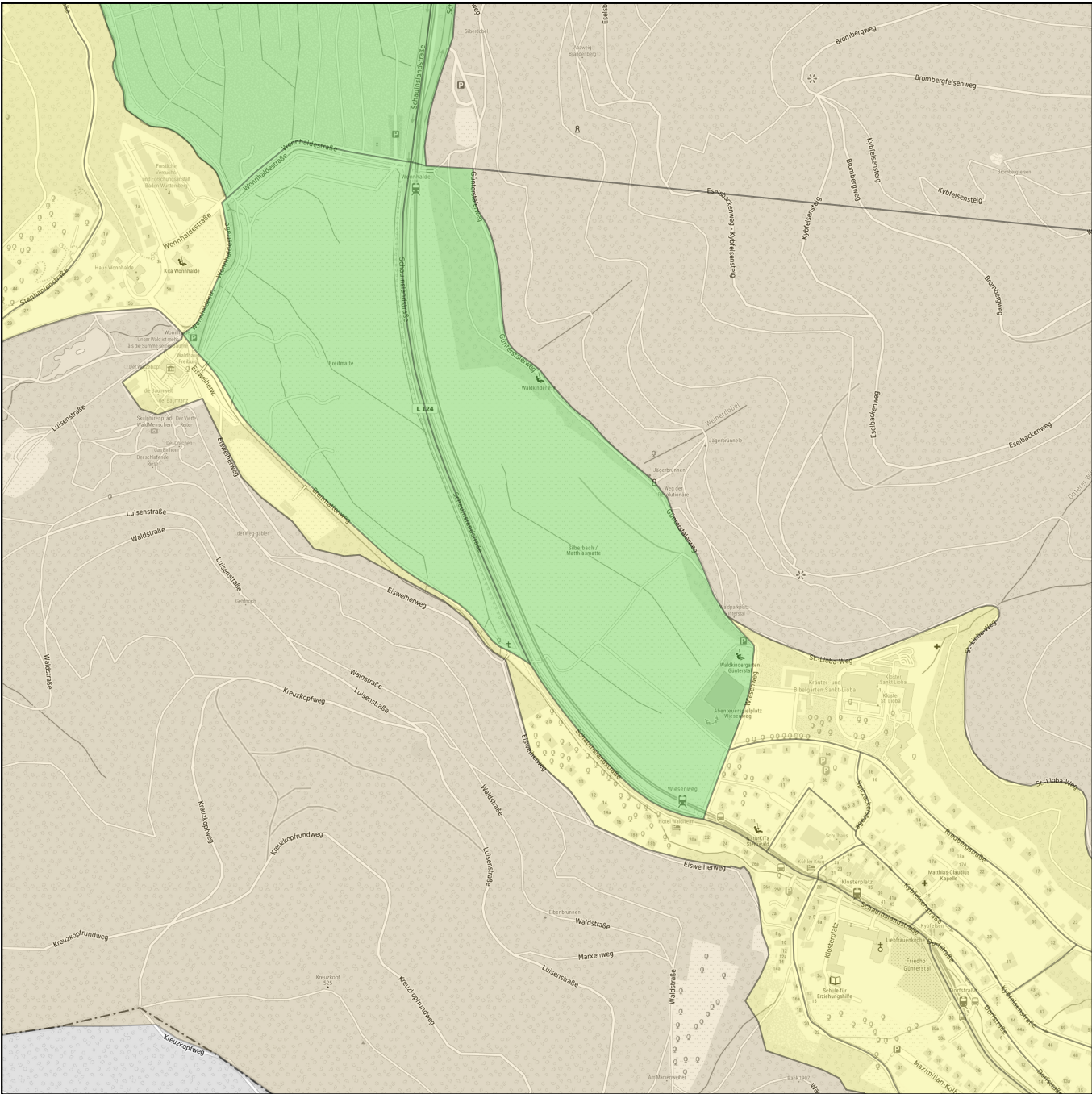


Legende

	Zone 1
	Zone 2
	Zone 3
	Zone 4

0 200 400 m

Maßstab 1:8.380

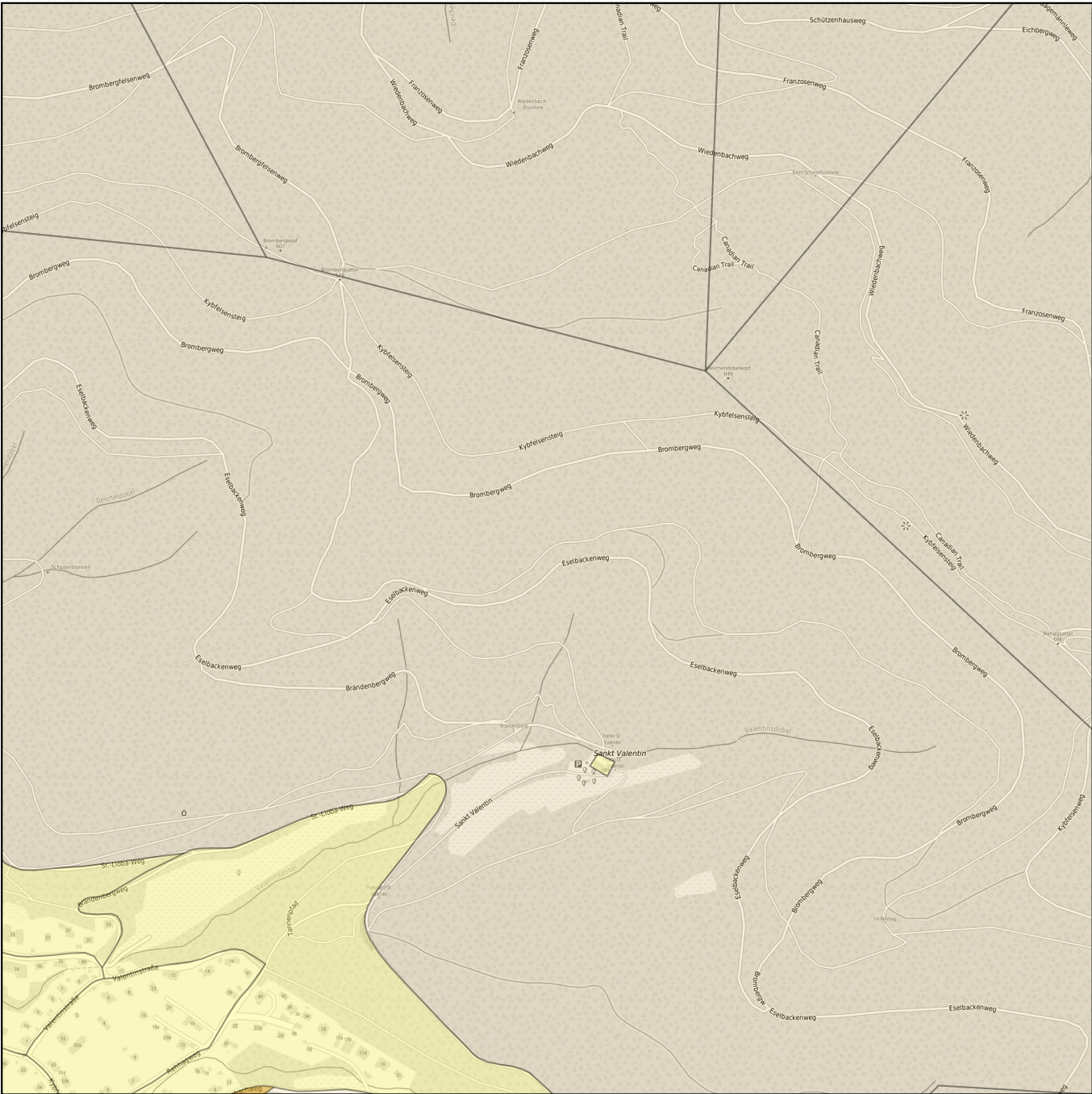


Legende

- Zone 1
- Zone 2
- Zone 4

0 200 400 m

Maßstab 1:8.380



Legende

Zone 2

Zone 3

Zone 4

0

200

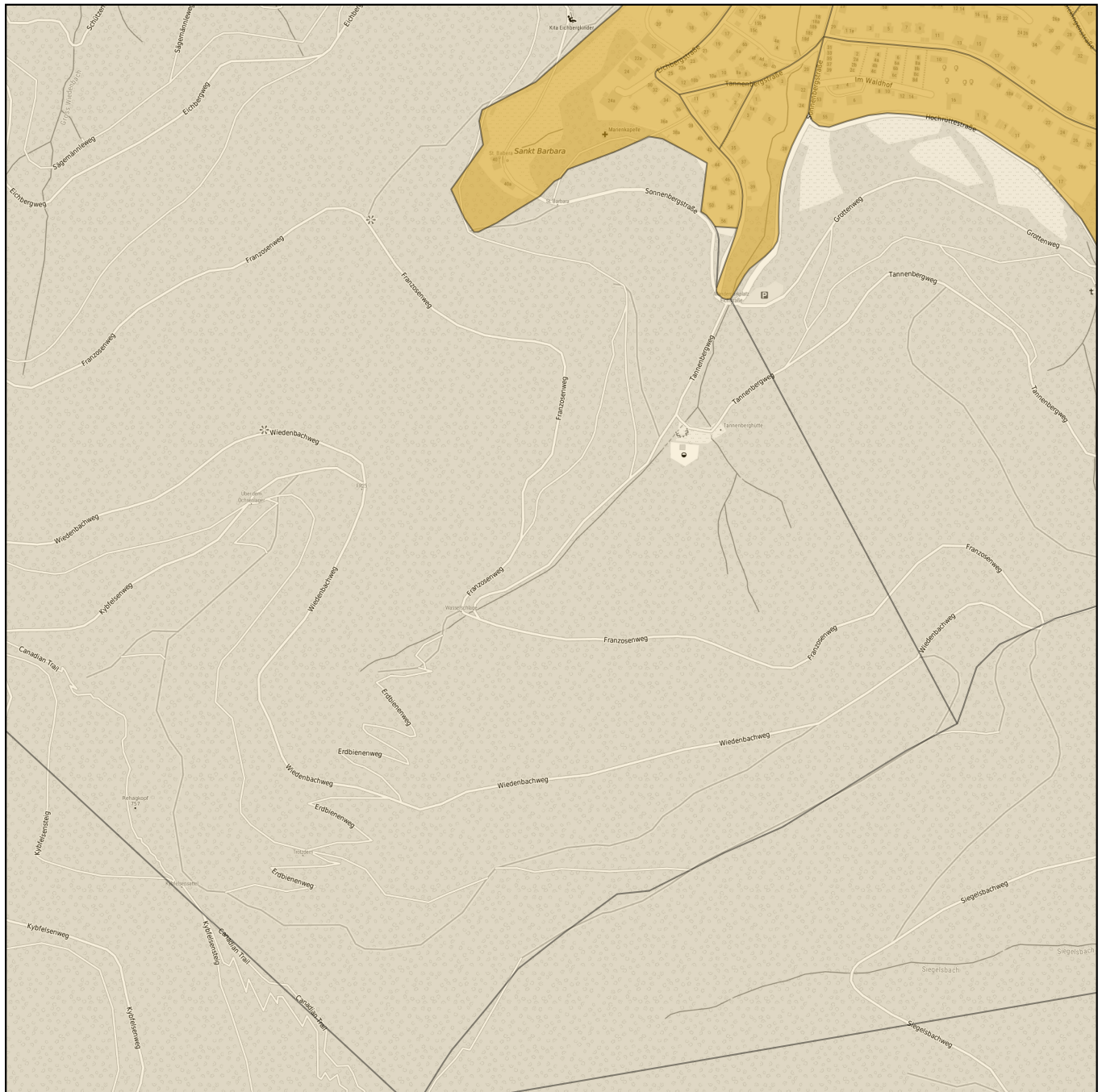
400 m

Maßstab 1:8.380

Teilkarten zur Stellplatzsatzung

Kachel Nr. 40

Anlage 3



Legende

 Zone 3

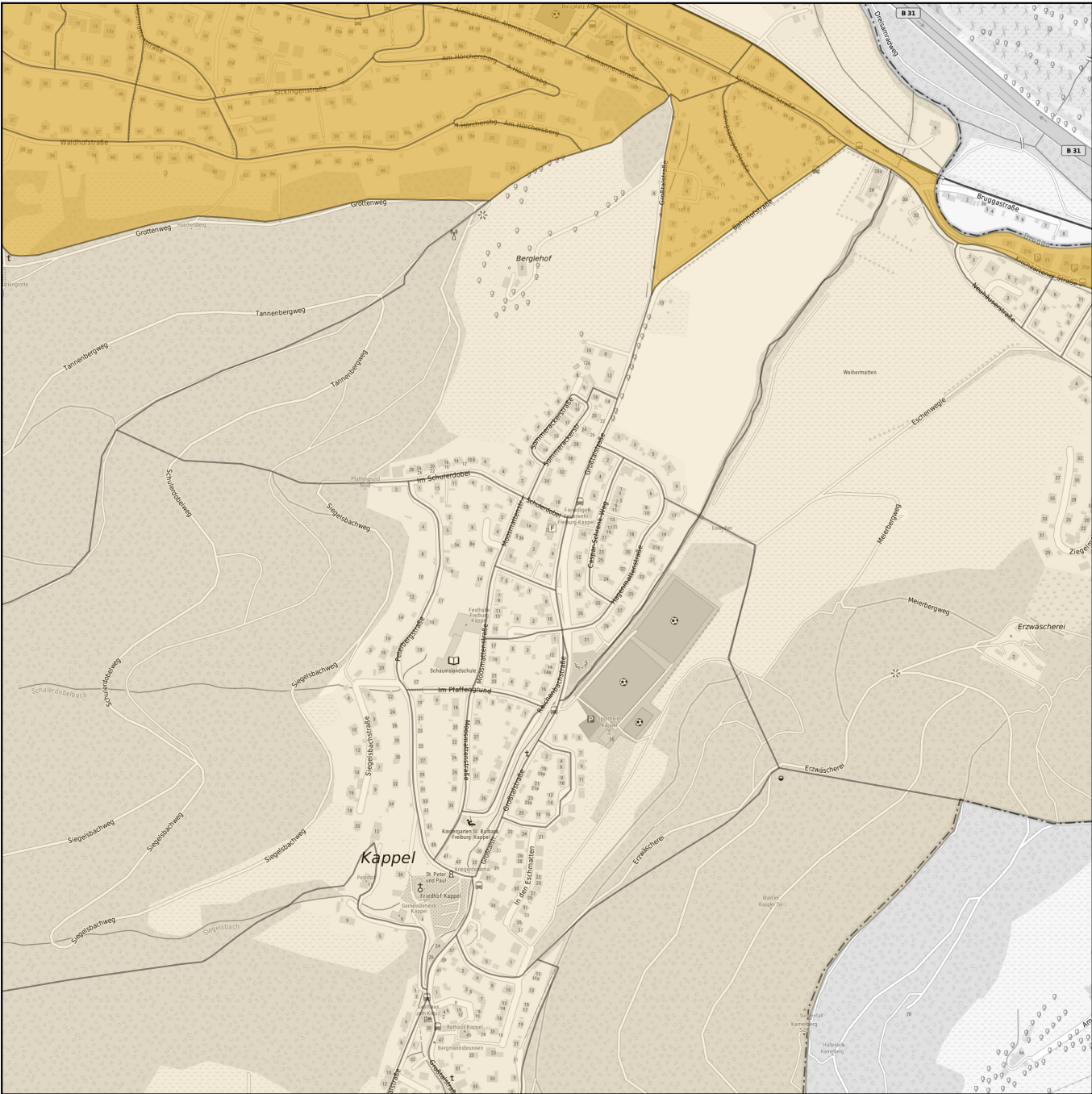
 Zone 4



0 200 400 m



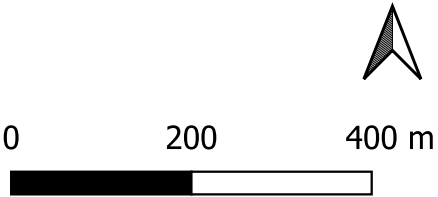
Maßstab 1:8.380



Legende

Zone 3

Zone 4



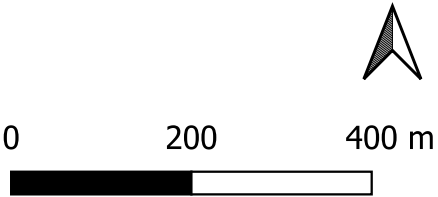
Maßstab 1:8.380



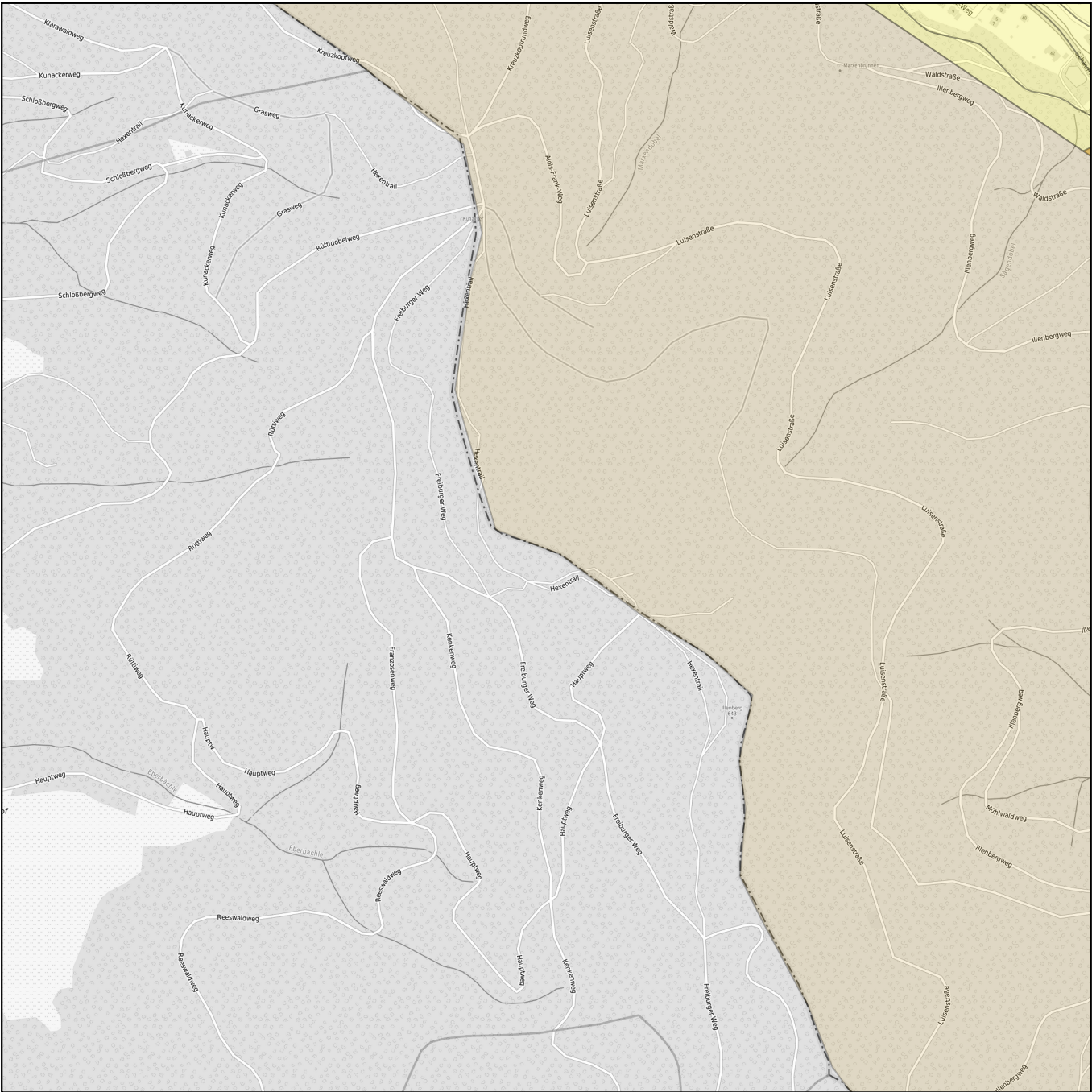
Legende

Zone 3

Zone 4



Maßstab 1:8.380



Legende

Zone 2

Zone 3

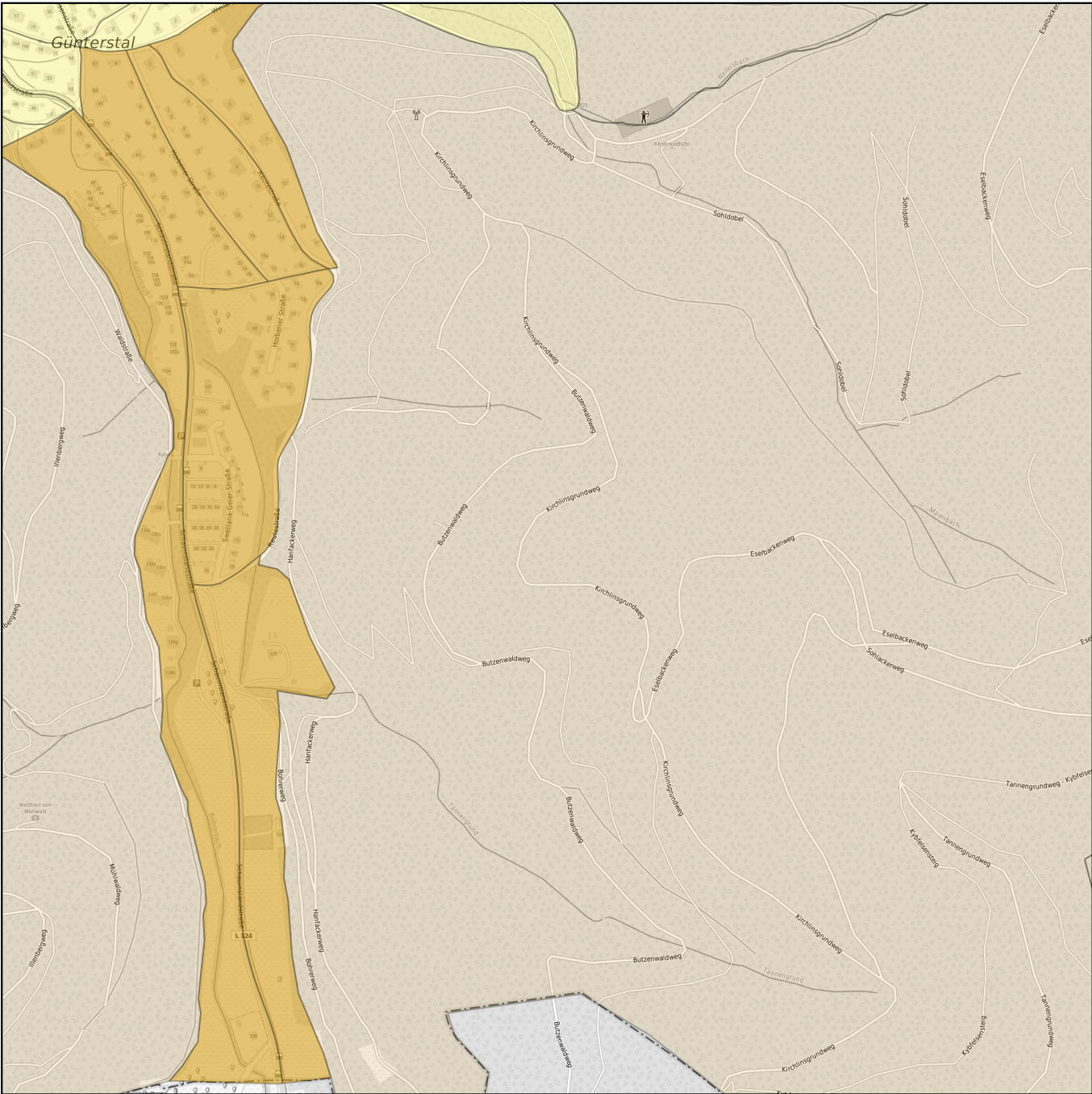
Zone 4

0

200

400 m

Maßstab 1:8.380



Legende

Zone 2

Zone 3

Zone 4

0

200

400 m

Maßstab 1:8.380

Satzung
der Stadt Freiburg im Breisgau
über die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen für Wohnungen
(Stellplatzsatzung)

Begründung

1. Anlass der Neufassung

Die Stadt Freiburg hat von der Novelle der Landesbauordnung im Jahr 2015 mit Erlass der Satzung über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und sonstige bauliche Anlagen (Kfz-Stellplatzsatzung) im September 2016 Gebrauch gemacht (Drucksache G-16/216). Die Aufstellung einer Kfz-Stellplatzsatzung ermöglicht Abweichungen von der landesweit pauschal geltenden Regelung des § 37 Abs. 1 der Landesbauordnung (LBO), nach der grundsätzlich 1 Kfz-Stellplatz pro Wohnung hergestellt werden muss.

Die Kfz-Stellplatzsatzung wurde nach Ablauf von 5 Jahren evaluiert und die Ergebnisse daraus dem Gemeinderat am 05.04.2022 vorgestellt (Drucksache G-22/047). Auf Grundlage dieser Evaluation beschloss der Gemeinderat der Stadt Freiburg die Aufstellung einer Neufassung der Stellplatzsatzung und beauftragte die Verwaltung mit der Erarbeitung eines Satzungsentwurfs.

Die Evaluation (Drucksache G-22/047) hat gezeigt, dass die 2016 eingeführte Stellplatzsatzung bereits gute Elemente für eine flexiblere und bedarfsgerechtere Planung von Stellplätzen aufweist, die Flächeneinsparungen und damit auch eine Kosteneinsparung ermöglichen. Jedoch zeigte sich auch, dass die Satzung in der Anwendung bürokratisch aufwändig ist und nicht alle Potenziale ausnutzt, indem sie z.B. Gebäude ausschließt, die sich nicht in direkter Nähe einer Stadtbahnhaltestelle befinden.

Die Neufassung strebt an, die starren Kriterien, die bisher für eine Stellplatzreduktion Bedingung sind, durch passendere Parameter zu ersetzen und die Kfz-Stellplatzreduktion zu erleichtern. Diese soll künftig nicht mehr an die Vereinbarung eines Mobilitätskonzepts geknüpft sein, sondern in Bezug auf die Lage des Baugrundstücks im Regelfall möglich sein.

2. Zielsetzung

Die Neufassung der Stellplatzsatzung erfolgt aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen sowie aus Gründen sparsamer Flächennutzung. Ihre Zielsetzungen werden im Folgenden einzeln ausgeführt und erläutert.

Gründe des Verkehrs

Die Stadt Freiburg i.Br. hat sich eine umweltorientierte Verkehrsplanung zum Ziel gesetzt, u.a. mit dem Beschluss des Klimamobilitätsplans Freiburg 2030 (Drucksache G-23/054), mit dem die Stadt Freiburg verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen einer verkehrswendeorientierten kommunalen Verkehrspolitik verfolgt. Im Zuge dieser umweltorientierten Verkehrsplanung fand in den vergangenen Jahren ein stetiger Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur und der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs, aber auch bei den Fuß- und Radverkehrsanlagen sowie bei den Sharing-Systemen statt.

Der Erfolg der umweltorientierten Verkehrsplanung zeigt sich in dem wichtigen Kennwert des „Modal-Split“, der im Jahr 2023 neu erhoben wurde (Studie „Mobilität in Deutschland“). Bei dieser Erhebung wurde ersichtlich, dass der Anteil des Radverkehrs an allen Verkehrswegen in den letzten Jahren noch einmal deutlich angestiegen ist, genauso wie der Anteil des Fußverkehrs. Der Anteil des Autoverkehrs hingegen ging in den letzten Jahren spürbar zurück. Der öffentliche Personennahverkehr hat ebenfalls leichte Abnahmen zu verzeichnen, hier ist jedoch noch von Nachwirkungen der Corona-Pandemie auszugehen.

Sehr positiv entwickelt sich das Carsharing-Angebot, hier ist über die letzten Jahre ein starkes Wachstum beim Angebot und der Nachfrage eingetreten, sodass die Stadt Freiburg bundesweit einen Spitzenplatz mit ihrem Carsharing-Angebot belegt. Aufgrund des besonders guten Angebots des Umweltverbunds konnte das Wachstum des Pkw-Besitzgrades pro Person in den letzten Jahren gestoppt werden und hat sogar leicht rückläufige Tendenzen.

Mit der Neufassung der Stellplatzsatzung soll die umweltorientierte Verkehrsplanung fortgeführt werden und insbesondere das Fahrrad als klimaneutrales Verkehrsmittel gefördert werden. Die mit der Satzung erstmals stadtweit festgesetzten Anforderungen an Fahrradstellplätze hinsichtlich Qualität und Quantität stellen sicher, dass künftig gute und leicht zugängliche Fahrradstellplätze in ausreichender Anzahl vorhanden sind und schaffen somit wichtige Rahmenbedingungen für den Umstieg vom eigenen Kraftfahrzeug auf umweltfreundliche Mobilitätsformen.

Mit der Stellplatzsatzung sollen zudem auch die Wirtschaftlichkeit und Auslastung des eingerichteten öffentlichen Personennahverkehrs gestärkt werden. Ein starker öffentlicher Personennahverkehr sichert den Bewohner*innen ein attraktives Angebot und spart langfristig öffentliche Finanzmittel, die für Straßenbaumaßnahmen anfallen.

Zeitgleich ist keine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und eine Überlastung des öffentlichen Raums durch die Neufassung zu erwarten, da die Konzeption der Satzung darauf abzielt, die Kfz-Stellplatzanzahl auf den tatsächlich notwendigen Bedarf anhand der Pkw-Besitzzahlen zu verringern. Die Anzahl der herzustellenden Kfz-Stellplätze soll auf den benötigten Bedarf reduziert werden, mit dem Ziel, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs langfristig nachhaltig zu senken. Es findet aufgrund der Konzeption jedoch keine echte Verknappung statt, die unterhalb des Bedarfs ansetzt.

Städtebauliche Zielsetzung

Mit der Neukonzeption der Stellplatzsatzung sollen erstmals stadtweit einheitliche Regelungen für Kfz- und Fahrradstellplätze im Wohnungsbau geschaffen werden. Die Absenkungsmöglichkeiten sollen zu einer zukunftsgerichteten Stadtentwicklung beitragen, die den motorisierten Individualverkehr reduziert und klimafreundliche Mobilitätsformen des Umweltverbunds wie das Fahrrad oder Carsharing stärkt.

Die qualitativ guten Fahrradstellplätze, die künftig in ausreichender Anzahl im Wohnbau in Freiburg hergestellt werden, sollen das Verkehrsmittel Fahrrad und dessen Attraktivität deutlich erhöhen. Die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur trägt zudem zur Erhöhung der Lebensqualität bei.

Des Weiteren fördern erstmals eigens herzustellende Flächen zur Unterbringung von Sonderradformen wie z.B. Lastenrädern die Anschaffung derartiger Räder. Die sichere und leicht erreichbare Unterbringung der Räder erhöht die Attraktivität des Fahrradverkehrs enorm. Ziel ist es in städtebaulicher Hinsicht die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen, um den Umstieg auf das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel zu ermöglichen und in Verbindung mit einem gut ausgebauten öffentlichen Personennahverkehr auf das eigene Kraftfahrzeug verzichten zu können.

Die Reduktion der notwendig herzustellenden Stellplätze soll gleichzeitig der städtebaulichen Fehlentwicklung entgegenwirken, durch ein Überangebot an Kfz-Stellplätzen falsche Anreize für die Anschaffung eines eigenen Kraftfahrzeugs zu setzen. Stattdessen soll sich die herzustellende Anzahl von Stellplätzen an dem tatsächlich erforderlichen Bedarf orientieren.

Die Reduktion der herzustellenden Kfz-Stellplätze trägt zudem zum städtebaulichen Ziel bei, den Wohnungsbau finanziell zu entlasten und die Schaffung von dringend benötigtem bezahlbarem Wohnraum für die ortsansässige Bevölkerung zu unterstützen. Die Herstellung von Stellplätzen sind ein erheblicher Kostenfaktor im Wohnungsbau, da sie nicht nur flächenintensiv sind, sondern auch – insbesondere wenn Stellplätze wie in städtischen Lagen üblich in Tiefgaragen hergestellt werden – mit hohen Baukosten verbunden sind. Mittelbar sind daher auch Kostensenkungen im Wohnungsbau mit den Reduktionsmöglichkeiten verbunden, die die Schaffung von bezahlbarem und sozial gefördertem Wohnraum fördern sollen, für den noch stärkere Absenkungsmöglichkeiten bestehen.

Gründe sparsamer Flächennutzung

Ein maßvoller, schonender Umgang mit natürlichen Ressourcen und Lebensraum gebietet es vor dem Hintergrund des Klimaschutzes und der Generationengerechtigkeit, sorgsam und sparsam mit Flächen umzugehen.

Mit der Neufassung der Stellplatzsatzung und der Reduktion der herzustellenden Flächen für Stellplätze wird darauf abgezielt, wertvolle und knappe Innenbereichsflächen einzusparen. Die oftmals in Tiefgaragen untergebrachten Stellplätze tragen zu einer erheblichen Versiegelung des Bodens bei. Diese Bodenversiegelung soll durch die Reduktion der herzu-

stellenden Kfz-Stellplätze auf das notwendige Maß begrenzt und die Schaffung eines Überangebots vermieden werden.

Die geringere Bodenversiegelung durch Stellplätze ermöglicht es wichtige Grünflächen zu erhalten, die wesentliche bodenbiologische, vegetative und klimatische Bodenfunktion im urbanen und dicht bebauten Stadtgebiet wahrnehmen. Diese Grün- und Freiflächen dienen der Klimaanpassung, indem sie z.B. Regenwasser versickern und Lebensraum für Tiere und Pflanzen bieten. Naturnahe Freiflächen und Grünstreifen mit Bäumen und Bepflanzungen verbessern zudem das Stadtklima, tragen zur Kühlung bei und verbessern hierdurch die Attraktivität des Wohnumfelds und die Lebensqualität der Bewohner*innen.

Im Ergebnis soll die Neufassung einen Beitrag zum Klimaschutz leisten und stadtverträgliche Mobilitätsformen im Sinne einer umweltorientierten Stadtentwicklung stärken, indem sie die hierfür erforderlichen Rahmenbedingungen schafft. Der komprimierte Flächenverbrauch begrenzt die Bodenversiegelung auf das notwendige Maß und zielt darauf ab, wertvolle Grünflächen zur Verbesserung des Stadtklimas und der Lebensqualität zu sichern.

3. Methodik sowie räumlicher und sachlicher Geltungsbereich

Die neue Satzung teilt das Stadtgebiet in vier Zonen auf, die dem unterschiedlichen Pkw-Besitz, dem jeweiligen ÖPNV- und Carsharing-Angebot sowie der Nähe zum Stadtzentrum Rechnung tragen. In Kombination mit sozio-demografischen Faktoren (u.a. Haushaltseinkommen) bestimmen diese maßgeblich den Pkw-Besitz.

Die folgenden Kriterien wurden im Einzelnen für die Zonierung herangezogen:

	ÖPNV-Angebot	Weitere Kriterien
Zone 1	Sehr gutes ÖPNV-Angebot: < 400m Luftlinie zu Stadtbahnhaltestelle bzw. < 500m zu S-Bahnhaltestelle	Nähe zum Stadtzentrum (< 3.000 m Luftlinie), Teil des geschlossenen, inneren Stadtgebiets, nicht in Hanglage
Zone 2	Gutes ÖPNV-Angebot: < 600m Luftlinie zu Stadtbahnhaltestelle bzw. < 700m zu S-Bahn	Teil des geschlossenen, inneren Stadtgebiets
Zone 3	-	Teil des geschlossenen, inneren Stadtgebiets
Zone 4	-	-

Die Grenzen dieser Zonen verlaufen weitestgehend entlang bestehender Baublöcke, sodass eine einfache und eindeutige Zuordnung jedes Flurstücks zu einer der vier Zonen möglich ist.

die räumlich differenzierten Stellplatzschlüssel vermieden werden, dass Kfz-Stellplätze über den tatsächlichen Bedarf hinaus gefordert werden. Dies sichert das städtebauliche Ziel, keine zusätzlichen Anreize für den privaten Pkw-Besitz durch ein Überangebot an Kfz-Stellplätzen zu schaffen.

Andererseits soll jedoch auch vermieden werden, dass ein zu niedriger Stellplatzschlüssel dazu führt, dass das Abstellen von Fahrzeugen in den öffentlichen Raum verlagert wird. Im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs soll der Stellplatzschlüssel deshalb auch nicht zu niedrig festgesetzt werden und orientiert sich aus diesem Grund an dem vorhandenen Pkw-Besitz und dem nach der Lage des Baugrundstücks ermittelten Bedarf.

Haushalte mit einem geringeren Einkommen besitzen statistisch weniger Pkw. Auf dieser Erkenntnis basiert der niedrigere Kfz-Stellplatzschlüssel bei geförderten Wohnungen.

Der Satzungsentwurf legt folgende Kfz-Stellplatzschlüssel fest:

	frei finanzierte Wohnung	geförderte Wohnung
Zone 1	0,5	0,3
Zone 2	0,8	0,5
Zone 3	1,0	0,8
Zone 4	-	0,8

In den Ortschaften in Zone 4 trifft diese Satzung nur für den geförderten Wohnungsbau Regelungen. Für den frei finanzierten Wohnungsbau gelten dort somit die gesetzlichen Bestimmungen und insbesondere die örtlichen Bebauungspläne unverändert fort.

Die Anzahl der notwendigen Stellplätze im Wohnungsbau richtet sich künftig nach der Lage des Baugrundstücks und den für diese Zone festgelegten Stellplatzschlüssel. Anders als in der bisherigen Stellplatzsatzung sind mit der Neufassung generell Absenkungsmöglichkeiten in Abhängigkeit der Lage und der Anbindung verbunden. Nach der bisherigen Stellplatzsatzung war eine Absenkung innerhalb eines gewissen Radius zu den Stadtbahnhaltestellen möglich, wenn ein Mobilitätskonzept abgeschlossen wurde, mit dem sich Bauherren vertraglich zu mobilitätsreduzierenden Maßnahmen verpflichten mussten.

Das Mobilitätskonzept als Voraussetzung für die Absenkung wird künftig entfallen, da Nutzen und Aufwand nicht im Verhältnis zueinanderstanden und die Regelung nicht mehr zeitgemäß ist. Die Vertragsverhandlungen schufen sowohl auf städtischer als auch auf Bauherrenseite zu erheblichem Kosten- und Bürokratieaufwand, der mit der Vereinfachung der Regelungen entfällt.

Die Erfahrung mit der vorherigen Satzung zeigte, dass die Forderung nicht mehr sachgemäß ist: In vielen Fällen wurden die gesicherten Carsharing-Plätze mangels Nachfrage gar nicht abgerufen, weil in der unmittelbaren Umgebung bereits planungsrechtlich gesicherte Carsharing-Plätze im öffentlichen Raum vorhanden waren. In Folge dessen entstand durch die

zusätzlich gesicherten Carsharing-Plätze auf privatem Grund kein spürbarer Nutzen für die Allgemeinheit, während die Sicherung Flächen band und die Freiraumqualität beschränkte.

Das Carsharing-Angebot im öffentlichen Raum soll im Stadtgebiet kontinuierlich erweitert und verbessert werden, weshalb die zusätzliche Einrichtung von Carsharing-Plätzen auf privatem Grund künftig keine pauschale Bedingung mehr für die Absenkung der Stellplatzzahlen sein soll. Dennoch ist festzuhalten, dass die über die vorherige Stellplatzsatzung gesicherten Carsharing-Plätze in der Vergangenheit einen entscheidenden Beitrag geleistet haben, Carsharing in einigen Quartieren neu zu etablieren, in denen es zuvor kein Angebot gab.

Insbesondere bei kleineren Wohnbauvorhaben konnten wirkungsvolle multimodale Mobilitätskonzepte in der Praxis nur schwer umgesetzt werden, weil deren Effekt erst bei größeren Vorhaben wirksam und nachhaltig zum Tragen kommt. Die Satzung sieht für größere Bauvorhaben ab 20 Wohneinheiten mit besonders ambitionierten Mobilitätsmaßnahmen weiterhin die Möglichkeit vor, ein Mobilitätskonzept für zusätzliche Absenkungen der Stellplatzschlüssel abzuschließen.

Flexibilität für besondere Wohnformen bzw. Wohnkonzepte

Um eine gewisse Flexibilität für besondere Bauvorhaben zu erhalten, soll es weiterhin die Möglichkeit geben, in besonderen Fällen mittels eines multimodal angelegten Mobilitätskonzepts die Herstellungspflicht von Kfz-Stellplätzen weiter zu reduzieren. Dies wird aber eingeschränkt auf Wohnbauvorhaben mit einer Mindestgröße von 20 Wohnungen. Dies ist erforderlich, da bei kleineren Wohnbauvorhaben wirkungsvolle Mobilitätskonzepte der Praxis nicht umgesetzt werden können und außerdem ein unverhältnismäßig hoher Verwaltungsaufwand entsteht. Die einzelnen Elemente sind dabei im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Vertrages auszuhandeln.

Einführung einer Beschränkung der Herstellung von Kfz-Stellplätzen

Die Herstellung von Kfz-Stellplätzen geht mit einem hohen Flächenverbrauch einher, der für die Anlage der Stellplätze und ihrer Erschließungsanlagen erforderlich wird. Dieser Flächenverbrauch soll angesichts der Knappheit an Bauflächen, den zur Klimaanpassung möglichst weiträumig benötigten Grün- und Freiflächen sowie dem dringenden und unabweisbaren Bedarf der Bevölkerung an der zusätzlichen Schaffung von bezahlbarem Wohnraum auf ein Minimum reduziert werden.

Vor dem Hintergrund des Gebotes der sparsamen Flächennutzung und der Generationengerechtigkeit, ist es geboten, nur diejenigen Ressourcen zu verbrauchen, die nötig sind. Dies erfordert es, den Flächenverbrauch zu reduzieren und Freiflächen zu erhalten, um künftigen Generationen eine lebenswertes Wohnumfeld und Ressourcen zu erhalten, über die diese verfügen können. Dies ist nicht zu vereinen mit einer übermäßigen, deutlich über den bestehenden Bedarf hinausgehenden Herstellung von Stellplätzen, weshalb die Satzung zur Reduktion des Flächenverbrauchs nicht nur Reduktionsmöglichkeiten bietet, sondern die Herstellung von Stellplätzen mit der Obergrenze konsequenterweise auch nach oben hin über die Erforderlichkeit hinaus mit dem festgelegten Maximalwert beschränkt.

Aus diesen Gründen enthält der Satzungsentwurf eine Obergrenze für die Herstellung von Kfz-Stellplätzen. Die maximal zulässige Stellplatzanzahl wird auf den 1,5-fachen Wert der notwendigen Stellplätze begrenzt.

5. Fahrradstellplätze für Wohnungen

Das Fahrrad stellt in Freiburg ein Hauptverkehrsmittel dar und soll weiter gefördert werden, da es eine emissionsfreie und stadtverträgliche Mobilität ermöglicht. Zudem steigt der Wert von Fahrrädern kontinuierlich an, sodass auch der Stellenwert sicherer Fahrradstellplätze zunimmt.

Die neue Satzung stellt deswegen quantitative und qualitative Anforderungen auf, die an Fahrradstellplätze gestellt werden. Diese ergeben sich teilweise aus bereits bestehenden landesgesetzlichen Regelungen und nachgeordneten Verordnungen, indem z.B. § 37 Abs. 2 der Landesbauordnung die Anschlussmöglichkeit für eine wirksame Diebstahlsicherung und eine wettergeschützte Unterbringung der Fahrradstellplätze. Daneben stammen die Anforderungen aus der Fachliteratur (insbesondere Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Ausgabe 2023 und FGSV Hinweise zum Fahrradparken, 2012) und aus Erfahrungswerten.

Der Satzungsentwurf fordert für Wohnungen unabhängig von ihrer Lage den Nachweis von einem Fahrradstellplatz pro 30 m² Wohnfläche. Darüber hinaus muss je 20 angefangene Fahrradstellplätze ein zusätzlicher Fahrradstellplatz für Sonderräder (z.B. Lastenräder) nachgewiesen werden.

Des Weiteren werden im Satzungsentwurf die Mindestmaße von Fahrradstellplätzen und Sonderradstellplätzen festgelegt. Alle Fahrradstellplätze müssen über eine festverankerte Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen verfügen. Zugunsten der Sicherheit und leichten Erreichbarkeit wird gefordert, dass Fahrradstellplätze entweder ebenerdig oder ein Geschoss unter oder über der öffentlichen Verkehrsfläche über Rampen erreichbar sind.

Die Satzung erlaubt aus Gründen sparsamer Flächennutzung die Unterbringung von bis zu 67 % der Fahrräder in sogenannten Doppelstockparksystemen, in denen Fahrräder platzsparend zweigeschossig untergebracht werden können. Um mit der Zulassung dieser platzsparenden Ausführung nicht an Benutzerfreundlichkeit und Attraktivität der Stellplätze einzubüßen, was den verfolgten verkehrlichen Zielen zuwiderlaufen würde, sind nur Doppelstockparksysteme mit einer Kraftunterstützung (z.B. hydraulischen Gasdruckfedersystemen) erlaubt, die den Kraftaufwand geringhalten.

Zugelassen sind Systeme, bei denen während der laufenden Bewegung ein Kraftaufwand von maximal 15 kg aufgebracht werden muss, was den Anforderungen der DIN 79008-1 für „Stationäre Fahrradsysteme“ entspricht und eine komfortable Nutzung sicherstellen soll. Die Nutzung der oberen Etagen soll mit einem zumutbar geringen Kraftaufwand möglich sein, sodass diese Fahrradstellplätze genauso komfortabel und attraktiv wie die ebenerdigen Abstellplätze sind und von den Bewohner*innen angenommen werden. Mit der Beschränkung auf zwei Drittel der Fahrradstellplätze in Doppelstockparksystemen wird zudem sichergestellt, dass noch ausreichend ebenerdige und leicht erreichbare und nutzbare

Fahrradstellplätze für Personengruppen vorgehalten werden, die sich mit der Benutzung der oberen Etagen schwertun.

6. Sonderfälle

Die Ermessensregelung in § 8 ermöglicht es der Baurechtsbehörde, Befreiungen in besonderen Einzelfällen zu erteilen, wenn es z.B. die spezifischen örtlichen Gegebenheiten erfordern. Die Regelung schafft die nötige Flexibilität, um besonderen Einzelfällen abweichend von den allgemeingültigen Regelungen der Satzung gerecht zu werden.

Freiburg i. Br., den 01.06.2025

Dezernat V

gez. Prof. Dr. Haag
Bürgermeister

Satzung der Stadt Freiburg im Breisgau über die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen für Wohnungen (Stellplatzsatzung)

Entscheidungsvorschläge zu den während der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen (Offenlage vom 20.01.2025 bis zum 21.02.2025)

[Hinweis: Die folgenden Stellungnahmen werden im Original Wort- und Schreiblaut abgedruckt. Sie wurden hinsichtlich Rechtschreibung, Grammatik und Satzbau seitens der Verwaltung nicht verändert. Lediglich offensichtliche Rechtschreibfehler oder Buchstabendreher wurden durch die Verwaltung korrigiert.]

[Sofern Stellungnahmen Visualisierungen oder Anlagen wie Merkblätter, Fotos, Pläne etc. enthalten, werden diese innerhalb der Abwägungstabelle in der Regel nicht mit abgedruckt. Sie sind jedoch Teil der Abwägung und werden bei dieser auch berücksichtigt. Bei Bedarf können die nicht abgedruckten Teile bei der Verwaltung eingesehen werden.]

A Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Einwendung/Stellungnahme

Entscheidungsvorschlag

Einwendung/Stellungnahme		Entscheidungsvorschlag
A.1 Architektenkammer Baden-Württemberg (Planungsbeirat der Kammergruppen Freiburg, Breisgau-Hochschwarzwald / Emmendingen) (Schreiben vom 20.02.2025)		
A.1.1	Sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Möglichkeit einer fachlichen Stellungnahme zur "Satzung der Stadt Freiburg i.Br. über die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen für Wohnungen (Stellplatzsatzung)". Zu dem oben genannten Verfahren bezieht der Planungsbeirat als Organ der Architektenkammer Baden-Württemberg, Kammergruppe Freiburg, wie folgt Stellung: Allgemein der Planungsbeirat der Architektenkammer begrüßt die vorliegende Stellplatzsatzung ausdrücklich als eine sehr gut durchdachte und fortschrittliche Regelung. Sie stellt eine überzeugende Weiterentwicklung der bisherigen Satzung dar und bietet eine hervorragende Grundlage für eine zukunftsweisende Stadt- und Mobilitätsentwicklung. Besonders positiv hervorzuheben ist die konsequente Berücksichtigung der tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten in den verschiedenen Stadtteilen, wodurch eine bedarfsgerechte Lösung geschaffen wird. Ebenso sehen wir in der angestrebten Reduktion der Baukosten eine sinnvolle Maßnahme zur Förderung des Wohnungsbaus. Aus fachlicher und anwendungspraktischer Sicht haben wir zu einzelnen Aspekten der Satzung noch einige konstruktive Anmerkungen, die aus unserer Erfahrung heraus zu einer weiteren Optimierung beitragen könnten:	Dies wird zur Kenntnis genommen.

A.1.2 zu § 6 (3) 3. <i>„... über eine festverankerte Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen verfügen und in einem abschließbaren, überdachten Raum untergebracht sind.“</i> Wir begrüßen die Präzisierung der Anschlussmöglichkeit „für den Fahrradrahmen“ und die Überdachung zur Steigerung der Akzeptanz zur Nutzung des Fahrrads. Die möglicherweise gesteigerte Sicherung der Fahrräder durch zusätzlich abschließbare Unterstände sollte eine freiwillige Leistung der Bauherrschaft / der privaten Eigentümergemeinschaft bleiben. Wir empfehlen, die Festsetzung der Abschließbarkeit des Raums entfallen zu lassen und begründen dies wie folgt: - Zusätzliche (Schiebe-) Türanlagen steigern die Baukosten. Sie stehen somit der Begründung des Satzungsentwurfs entgegen. - Zusätzliche Kosten zur Einbindung in die Schließanlage des Gebäudes - Mangelnde Akzeptanz bei häufiger Benutzung, was in der Praxis einer Reduktion des beabsichtigten Angebots an Fahrradstellplätzen entspricht. - Wenn - wie formuliert – alle notwendigen Fahrradstellplätze überdacht und in einem abschließbaren Raum untergebracht werden müssen, schließt dies die Besucherstellplätze des Abs. (4) ein. Hierbei ist die Erreichbarkeit für Besucher eingeschränkt. - Zusätzlich geschlossene Wandflächen beispielsweise bei Nebenanlagen im Außenraum.	Die Anregung wird dahingehend aufgenommen, in dem im Satzungstext klargestellt wird, dass Fahrradstellplätze für Besuchende weder überdacht noch in einem abschließbaren Raum untergebracht werden müssen (siehe Punkt A.1.4) Nicht aufgenommen wird die Anregung, auf die Abschließbarkeit des Fahrrad-Abstellraums zu verzichten. Fahrräder sind oft Ziel von Diebstählen und Vandalismus. Die Forderung der Abschließbarkeit des Raums dient gemeinsam mit der Anschließmöglichkeit der wirksamen Diebstahlsicherung, Sie soll einen zusätzlichen und wirksamen Schutz vor Diebstahl bieten, in dem sie den Zugang zu den Fahrradstellplätzen eingrenzt und auf den Bewohnerkreis beschränkt. Ein im abgeschlossenen Bereich untergebrachtes Fahrrad gibt Nutzenden Sicherheit und ist dadurch ein entscheidendes Kriterium für den Besitz und die regelmäßige Nutzung eines eigenen Fahrrades. Sichere Abstellmöglichkeiten erhöhen die Attraktivität der Fahrradstellplätze erheblich und schaffen auch eine wichtige Voraussetzung für die Kaufentscheidung über höherpreisigen Fahrrädern und Pedelecs, die als Ersatz eines Kfz dienen können. In Relation zu dem deutlichen Zusatzgewinn an Sicherheit stehen die zusätzlichen Kosten zurück. Für Besucherstellplätze gilt diese Anforderung nicht, siehe hierzu die Ausführungen unter Ziffer A.1.4.
A.1.3 zu § 6 (3) 3. Wir verstehen die positive Absicht hinter dem Ausschluss von vertikalen Hängesystemen, wenn in der Praxis ausschließlich starre Wandhaken angeboten würden. Wir empfehlen jedoch	Die Anregung nach Zulassung vertikaler Hängesysteme wird nicht aufgenommen, aber das zu Grunde liegende Ziel nach Reduktion des Flächenverbrauchs für die Abstellanlagen wird

ausdrücklich die Anwendung von "kraftunterstützten Hängesystemen" zu gestatten und begründen dies wie folgt: - sehr platzsparend und somit an bisher ungeeigneten Standorten einsetzbar - ohne Kraftaufwand zu bedienen - mit ca. 140 Euro je Stück deutlich kostengünstiger als die Baukosten für den zusätzlichen Quadratmeter an Grundrissfläche: stehendes Fahrrad: 2 m x 0,7 m = 1,4 m² (100%) wandhängendes Fahrrad: 1 m x 0,4 m = 0,4 m² (28%) - Produktbeispiel: https://bicyclejack.de/de/content/9-vorteile - Demonstrationsvideo: https://bicyclejack.de/de/content/8-funktion Auf diese Weise erfüllen kraftunterstützte Wandhängesysteme effektiv die Zielsetzung der Neufassung der Stellplatzsatzung zur Reduktion der Baukosten und sie reduzieren zusätzlich den Flächenverbrauch.	durch eine Anpassung der Anforderungen an anderer Stelle berücksichtigt. Vertikale Hängesysteme sind in Wohnanlagen mit einer Vielzahl an Nutzer*innen nicht praktikabel. Das vorgeschlagene System „Bicycle Jack“ zum Beispiel erfordert eine individuelle Konfiguration je nach Reifenbreite (2 Klassen) und Gewicht des jeweiligen Fahrrades (4 Klassen). Andernfalls würden gemäß Herstellerangaben die Fahrräder nicht sicher an der Wand hängen. Weiterhin ist eine Einweisung der Nutzer*innen erforderlich. In der Gesamtbetrachtung sind dies keine attraktiven, im Alltag praktikablen Abstellanlagen für wechselnde Nutzer in Mehrfamilienwohnhäusern. Da das zugrunde liegende Ziel nach Reduktion des Flächenverbrauch und der Bodenversiegelung als wichtiges Ziel eingeschätzt wird, wird die Anregung in Teilen und sinngemäß aufgenommen, in dem an anderer Stelle die Anforderungen großzügiger gestaltet werden. Zur Erreichung der Reduktion von Baukosten und Flächenverbrauch lässt die Satzung die Unterbringung von Fahrradstellplätzen in sog. Doppelparksystemen zu. Die maximale Anzahl an Fahrradstellplätzen in Doppelparkanlagen wird in § 6 Abs. 3 der Satzung geregelt, die von 50 % der Fahrradstellplätze auf 67 % im Beschlussentwurf erhöht wird. Dies ermöglicht es, dass Fahrrad-Abstellräume nun so gestaltet werden können, dass auf einer Seite der Erschließungsgasse eines Fahrradabstellraums ein Drittel der Fahrräder in ebenerdigen Abstellplätzen und auf der anderen Seite Doppelparker angelegt werden können. Im Ergebnis können somit bis zu 67 % der Fahrradstellplätze platzsparend in Doppelparkanlagen untergebracht werden. Dies verbessert die Flächenausnutzung der Fahrradräume und sichert gleichzeitig weiterhin die Qualitätsanforderungen. Ein maßgeblicher Teil der Fahrradabstellplätze verbleibt rein ebenerdig
---	---

	und ist somit für Personen gut nutzbar, die sich mit der Bedienung einer Doppelstockparkanlage schwertun. Das gefundene Verhältnis aus Doppelparksystemen und ebenerdigen Stellplätzen stellt einen guten Kompromiss aus möglichst effizienter Flächennutzung und Qualitätsansprüchen dar. Um die Qualitätsansprüche zu sichern und eine möglichst komfortable, mühelose Bedienung der Fahrradstellplätze zu ermöglichen, wird in § 6 Abs. 3 Nr. 3 der Satzung aufgenommen, dass „nur mit Kraftunterstützung versehene Systeme zulässig“ sind. Hierunter fallen z.B. die weit verbreiteten hydraulischen Gasdruckfedersysteme. Weiterhin wird festgelegt, dass die Benutzung während der laufenden Bewegung einen Kraftaufwand von maximal 15 kg erfordern dürfen. Der maximal festgesetzte Kraftaufwand entspricht den Anforderungen der DIN 79008-1 zu „Stationären Fahrradparksystemen“ und ist erforderlich, um eine nutzerfreundliche Bedienung der oberen Etage der Anlage mit einem zumutbaren Kraftaufwand sicherzustellen, sodass die auch die Unterbringung des Fahrrads in den oberen Etagen attraktiv ist und von den Bewohner*innen angenommen wird. Eine Unterbringung der Mehrheit der Fahrradabstellplätze in Doppelparksystemen ohne entsprechende Systeme mit Kraftunterstützung ist angesichts des Gewichts von Fahrrädern nicht tragbar und würde die Ausgestaltung der Stellplätze erheblich schlechterstellen.
A.1.4 zu (4) Wir bitten um Klarstellung, ob die Besucherparkplätze als 10. Teil der Gesamtstellplätze ebenfalls in einem überdachten und abschließbaren Raum untergebracht werden müssen, oder ob diese - wie bisher praktiziert - freizugänglich und unüberdacht nachgewiesen werden können.	Die Regelung in § 6 Abs. 4 der Satzung wird dahingehend konkretisiert, dass Besucherstellplätze nicht in einem abschließbaren Raum untergebracht werden müssen und keine Überdachung erforderlich ist. Die Anforderungen, die sich an Besucherstellplätze richten sind abschließend in § 6 Abs. 4 der Satzung normiert. Die

	Besucherstellplätze sind auf dem Baugrundstück mit Nähe zum Eingangsbereich herzustellen und müssen über eine Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen verfügen.
A.1.5 Im Sinne der Barrierefreiheit und Vermeidung von Missverständnissen regen wir an, die Kopfzeile der Tabelle nicht in grün zu färben, sondern die 4 Spalten mit den vier Farben der vier Zonen zu hinterlegen. Hinweis: im Titel liegt ein Tippfehler im Maßstab vor.	Die Anregung wird aufgenommen.
A.2 IHK Südlicher Oberrhein (Schreiben vom 10.02.2025)	
Sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 16.1.2025 und die Möglichkeit, zum Entwurf einer Neufassung der Stellplatzsatzung für das Stadtgebiet Freiburg Stellung zu nehmen. Von Seiten der IHK Südlicher Oberrhein möchten wir Folgendes anmerken: Zu begrüßen ist, dass Überlegungen angestellt werden, Bauen unbürokratischer und günstiger zu machen. Allerdings ist nicht unbedingt sichergestellt, dass durch einen geringeren Stellplatzschlüssel auch wirklich Bewohner angezogen werden, die einen geringeren Bedarf an KFZ-Stellenplätzen haben. Die allzu leichte Argumentation „man muss das Autofahren nur unattraktiv machen, dann nimmt die Zahl der Autos ab“ hält einer empirischen Überprüfung kaum Stand. So hat sich die Zahl der in Freiburg zugelassenen Personenkraftwagen in den letzten zehn Jahren (bei ähnlich steigenden Einwohnerzahlen) um knapp 9% erhöht – trotz der Verteuerung von Parkgebühren, stärkeren Geschwindigkeitsbegrenzungen und Wegnahme von Autospuren.	Dies wird zur Kenntnis genommen. Die Satzung orientiert sich an den bestehenden Pkw-Besitzzahlen der Haushalte, die sich im Stadtgebiet sehr stark unterscheiden (ausführliche Zahlen siehe Begründung). In Verbindung mit den Zielen der Satzung, das Fahrrad im Sinne einer umweltorientierte Stadtentwicklung zu fördern und dabei den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren sowie Flächen einzusparen, stellt die Neukonzeption der Satzung darauf ab, die Stellplatzzahlen auf den tatsächlich vorhandenen, lageabhängigen notwendigen Bedarf zu reduzieren. Es handelt sich somit um eine sparsame Dimensionierung des Stellplatzangebots, die nach den vorliegenden Pkw-Besitzzahlen im Grundsatz aber immer noch bedarfsdeckend ist. Bei der Frage der Entwicklung des Pkw-Bestands ist die entscheidende Größe die Entwicklung des relativen Werts, also die Zahl der Pkw pro Haushalt bzw. pro Person. Dieser ist seit ca. 20 Jahren in Freiburg annähernd konstant bei 390 bis 410 Pkw/1.000 Einwohner*innen - mit einer leichten

Um zu vermeiden, dass der öffentliche Raum zum Abstellen von Pkws so mehr in Anspruch genommen wird bzw. werden muss, sind u.E. flankierende Instrumente erforderlich. Angeregt wird, auch die neue Stellplatzsatzung nach einem angemessenen Zeitraum zu überprüfen und zu evaluieren und bei Bedarf anzupassen.	Abnahme in den letzten drei Jahren. Es liegen keine Anhaltspunkte vor, die für einen gegenläufigen Trend sprächen. Ein deutliches Unterangebot an Stellplätzen durch eine plötzliche Zunahme des Pkw-Besitzes ist vor diesem Hintergrund nicht zu erwarten. Sollte sich widererwarten in den nächsten Jahren abzeichnen, dass das Parkraumangebot nicht ausreicht und zu einer nicht vertretbaren Verknappung führt, kann zudem mit Anpassungen der Stellplatzschlüssel agiert werden. Flankierenden Maßnahmen werden ergriffen, die Stadt Freiburg befasst sich verstärkt mit der Frage nach Bewirtschaftung des Straßenraums befasst. Dies erfolgt unabhängig von der Stellplatzsatzung, da der Parkdruck in dicht bebauten Stadtgebieten immer steigt, wenn private Stellplätze mit Kosten belegt sind (z.B. Mietgebühren), während gleichzeitig im öffentlichen Straßenraum kostenfrei geparkt werden kann. Dieser Effekt ist weitestgehend unabhängig von der Dimensionierung des privaten Stellplatzangebots und führt dazu, dass trotz vorhanden privaten Stellplätzen der öffentliche Straßenraum als Abstellplatz verwendet wird. Dies zeigt sich in Freiburg z.B. in Stadtteilen, die zu Zeiten gebaut wurden, in denen pro Wohnung ein Stellplatz errichtet werden musste und heute einen deutlich geringen Pkw-Besitz aufweisen. Darüber hinaus bestehen gute alternative Mobilitätsangebote (ÖPNV, Car-/Fahrrad-Sharing), die immer weiter ausgebaut werden. Nicht zuletzt die Regelungen bzgl. der Anzahl und der Qualität der Fahrradstellplätze in der Satzung selbst stellen flankierende Maßnahmen für die immer weiter steigende Attraktivität von anderer als individueller KFZ Mobilität dar. Eine Evaluation der neuen Stellplatzsatzung wird angestrebt, um bei Bedarf Anpassungen vornehmen zu können.
---	---

A.3 ADFC Freiburg/Emmendingen/Breisgau-Hochschwarzwald (Schreiben vom 16.02.2025)	
A.3.1 Der ADFC Freiburg/Emmendingen/Breisgau-Hochschwarzwald bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Neufassung der Stellplatzsatzung. Wir begrüßen, dass die Stadt Freiburg mit der neuen Satzung klare Standards für Fahrradabstellplätze schafft. Dies ist ein wichtiger Schritt für die Verkehrswende: Nur wenn Menschen ihre Räder komfortabel, sicher und abstellen können, nutzen sie diese auch im Alltag. Fehlen solche Stellplätze, wird das Rad unpraktisch und die Diebstahlgefahr schreckt von der Nutzung hochwertiger Räder ab. Wir glauben, dass diese Stellplatzsatzung eine bedeutende Weichenstellung für die Mobilität der Zukunft darstellt. Was heute beschlossen und gebaut wird, legt den Standard für Jahrzehnte fest. Nachträgliche Anpassungen sind oft nur mit erheblichem finanziellem und organisatorischem Aufwand möglich. Daher ist es entscheidend, bereits jetzt hohe Standards zu setzen, um zukunftssichere und nachhaltige Mobilitätslösungen zu ermöglichen.	Dies wird zur Kenntnis genommen.
A.3.2 1. <u>Sonderradstellplätze, Fahrradanhänger und Spezialräder</u> Wir begrüßen, dass der Entwurf Stellplätze für Sonderräder (z. B. Lastenräder) vorsieht. Die aktuell vorgesehene Quote von 1 Sonderradstellplatz pro 20 normale Fahrräder erscheint uns jedoch angesichts der zunehmenden Nutzung von Lastenrädern, Fahrradanhängern und Spezialrädern für Menschen mit Einschränkungen zu niedrig. Besonders Fahrradanhänger sind in vielen Haushalten weiterverbreitet als Lastenräder, da sie flexibel einsetzbar sind, etwa für den Kindertransport oder den Einkauf. Auch Spezialräder wie	Die Verwaltung sieht die Dimensionierung gemäß der vorgelegten Satzung als angemessen an, auch wenn Lastenräder in den letzten Jahren zahlenmäßig zugenommen haben. Es ist dabei zu bedenken, dass Lastenräder deutlich mehr Fläche benötigen als gewöhnliche Fahrräder. Sie nehmen mit 2,6 m² fast das doppelte der Fläche eines gewöhnlichen Fahrradabstellplatzes ein. In der Abwägung mit den Zielsetzungen der Satzung, Flächen einzusparen, um möglichst viele Freiflächen zu erhalten und die Bodenversiegelung auf ein notwendiges Maß zu reduzieren, kann eine Verdopplung der Flächen für Sonderradstellplätze nicht durchdringen. Bei einem

Dreiräder oder Handbikes sind zunehmend Teil der urbanen Mobilität. Aktuell werden diese Radtypen in der Stellplatzsatzung nicht explizit berücksichtigt. Um die Regelungen nicht unnötig zu verkomplizieren, schlagen wir vor, die Kategorie Sonderräder zu erweitern, sodass sie explizit auch Fahrradanhänger und Spezialräder umfasst, und entsprechend in der Stellplatzquote zu berücksichtigen. Vorschlag: Die Anzahl der Sonderradstellplätze auf mindestens 1 pro 10 normale Fahrräder anzuheben und dabei auch Flächen für Fahrradanhänger und Spezialräder einzubeziehen.	Fahrradstellplatz pro 30 m² Wohnfläche würde eine Verdopplung der Sonderradstellplätze angesichts des großen Flächenbedarfs dazu führen, dass letztlich kaum Flächen eingespart werden. Dies steht den Zielen der Satzung diametral entgegen und wäre auch sachlich nicht gerechtfertigt. Hervorgehoben werden muss, dass die Neufassung der Stellplatzsatzung überhaupt erstmalig in Freiburg genaue Quantitäts- und Qualitätsanforderungen an Radabstellplätze im Wohnungsbau vorgibt. Dabei werden auch zum ersten Mal überhaupt eigene Flächen für Sonderräder wie Lastenräder im Wohnungsbau ausgewiesen und herzustellen sein, was an sich bereits eine enorme Verbesserung der Abstellmöglichkeiten darstellt und die Voraussetzungen schafft, um sich z.B. an Stelle eines eigenen Pkw ein Lastenrad anzuschaffen. Die Anforderungen und Richtzahlen orientieren sich an allgemeinen Regelwerken (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Ausgabe 2023 und FGSV Hinweise zum Fahrradparken, 2012). Die Flächen für Sonderräder sind zudem nicht zum Abstellen von Fahrradanhängern und anderen Gegenständen vorgesehen, sondern lediglich für Sonderräder wie Lastenräder und bemessen sich an diesem Bedarf. Zur Deckung dieses Bedarfs werden die vorgesehenen Flächen als ausreichend eingeschätzt.
A.3.3 <u>2. Doppelstockparksysteme – Benutzerfreundlichkeit</u> Die Satzung sieht vor, dass maximal 50 % der Fahrradstellplätze in Doppelstockparksystemen untergebracht werden dürfen. Dies kann eine sinnvolle Flächeneffizienz bieten, birgt jedoch Herausforderungen in der Nutzung.	Die Neufassung der Stellplatzsatzung hat neben den verkehrspolitischen Zielen auch das Ziel Flächen wo möglich einzusparen. Vor diesem Hintergrund sind alle Auflagen für die Bauherren sparsam zu dimensionieren. Ein Erhöhen der Anforderungen der bereits im Satzungsentwurf qualitativ gut ausgestalteten Fahrradabstellplätze, die auch in quantitativer Hinsicht zur

Doppelstockparksysteme sind für viele Menschen schwer bedienbar, insbesondere für ältere Personen und für Nutzende von Pedelecs, die deutlich schwerer sind als normale Fahrräder. Die Praxis zeigt, dass die obere Reihe nur widerwillig von Radfahrenden angenommen wird und sie oft sogar auf die Nutzung dieser Stellplätze verzichten – was natürlich nicht Sinn der Sache sein kann. Vorschlag: Der Anteil der Stellplätze in Doppelstockparksystemen sollte weiter reduziert werden, um barrierefreie Alternativen zu fördern. Ergänzend sollte in der Satzung, vorgegeben werden, dass nur mechanisch oder gasdruckunterstützte Doppelstockparksysteme zugelassen sind, um ein Mindestmaß an Nutzendenfreundlichkeit zu gewährleisten.	Förderung des Fahrrads mit einem Fahrradabstellplatz je 30 m² Wohnfläche ausreichend großzügig bemessen sind, würde zu einer unverhältnismäßigen Erhöhung des Flächenverbrauchs für die Fahrradstellplätze führen, die außer Verhältnis zu dem zusätzlichen verkehrspolitischen Nutzen steht. Es mag sein, dass ebenerdige Stellplätze von Nutzer*innen favorisiert werden und noch komfortabler in ihrer Benutzung sind, die oberen Stellplätze in Doppelstockparksystemen sind grundsätzlich aber genauso geeignet und lassen sich gerade mit z.B. hydraulischer Unterstützung ohne größeren Kraftaufwand bedienen. Die entsprechende Forderung nach einer Kraftunterstützung, sodass maximal ein Kraftaufwand von 15 kg während der laufenden Bewegung aufgebracht werden muss, sichert eine komfortable Nutzung mit lediglich gering aufzubringendem Kraftaufwand. Sie entspricht den Anforderungen der DIN 79008-1 zu „Stationären Fahrradparksystemen“. Als mittelbare Folge lässt sich zudem festhalten, dass sich eine rein ebenerdige Ausgestaltung aller Fahrradstellplätze auch erheblich negativ auf die Baukosten niederschlagen würde und nicht mit dem städtebaulichen Ziel vereinbar ist, bezahlbaren Wohnraum durch eine möglichst effiziente Flächennutzung zu schaffen. . Basierend auf anderen eingegangenen Anregungen wird die Satzung in diesem Punkt stattdessen angepasst, indem bei § 6 Abs. 3 der Satzung der Maximalwert von 50 % der Fahrradstellplätze in Doppelparksystemen auf 67 % erhöht wird. Dies ermöglicht, dass ein Fahrradabstellraum nun so gestaltet werden kann, dass auf einer Seite der Erschließungsgasse eines Fahrradabstellraums ebenerdige Abstellplätze und auf der anderen Seite Stellplätze in Doppelstockparksystemen angelegt werden. Im Ergebnis werden bei Inanspruchnahme des Maximalwerts also 33% der Parkflächen ebenerdig und 67% in Doppelstockanlagen untergebracht.
--	--

	Diese Maßnahme verbessert die Flächenausnutzung der Fahrradräume erheblich – und sichert weiterhin die Qualitätsanforderungen, indem ein Teil der Radabstellplätze rein ebenerdig verbleibt und für Personengruppen gut nutzbar ist, die sich mit der Bedienung einer Doppelstockparkanlage schwertun. Damit wird ein verträglicher Kompromiss aus möglichst effizienter Flächennutzung unter Erhalt der Qualitätsansprüche erzielt. Die Anregung bezüglich konkretisierender Vorgaben zur Art der Doppelstockparksysteme wird aufgenommen. Die Satzung wird hier ergänzt um die Vorgabe, dass nur mit Kraftunterstützung versehene Systeme (z.B. Gasdruckfedersysteme) zulässig sind. Dies überlässt den Bauherren die technologieoffene Auswahl unter den zur Verfügung stehenden Systemen im Rahmen ihrer Baufreiheit. Gleichzeitig stellt die Regelung jedoch auch eine komfortable Nutzung sicher und dass die Anlagen angenommen werden.
A.4 VCD Regionalverband Südbaden e.V. (Schreiben vom 20.02.2025)	
A.4.1 Ein Pluspunkt der neuen Satzung ist ihre feine Granularität. Die detaillierte Zonierung ermöglicht es, die individuellen städtebaulichen und geographischen Gegebenheiten in den verschiedenen Stadtteilen präzise zu berücksichtigen. Dadurch können Stellplatzvorgaben passgenauer an den tatsächlichen Bedarf angepasst werden, anstatt nach einem einheitlichen Schlüssel vorzugehen. Positiv hervorzuheben ist auch die verbesserte Berücksichtigung des Fahrradverkehrs: Fahrradstellplätze werden künftig gleichrangig zu Kfz-Stellplätzen behandelt. Dies stärkt die Wahlfreiheit der Verkehrsmittel und trägt zu einer umweltfreundlicheren Mobilität bei. Die vorgesehenen Qualitätsstandards für Fahrradabstellplätze erfüllen dabei zentrale Kriterien aus den VCD-Checklisten für Fahrradparken und Stellplatzsatzungen	Dies wird zur Kenntnis genommen.

Auf den nachfolgenden Seiten bezieht sich unser Feedback auf folgende Aspekte: • Wir sehen verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten in der Bestimmungsmethodik, in welche Zone ein gegebenes Gebiet fällt. • Mit der Klimawandelbedingten Erwärmung der Stadt sollte das Thema Klimawandelanpassung ebenso in die Stellplatzsatzung Einzug finden. • Konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Sicherung der Fahrradstellplätze.	
A.4.2 Methodik zur Bestimmung der Zonen PKW-Besitzzahlen sollten schwächer in die Gewichtung eingehen Gerade bei Umzügen in eine neue Umgebung bauen Menschen ihre Gewohnheiten neu auf und sind daher offener dafür, ihre Alltagsmobilität auf den Umweltverbund umzustellen. Die Verfügbarkeit von KFZ-Stellplätzen in unmittelbarer Gebäudenähe führt, trotz einer guten Anbindung an das Bahnnetz oder Fahrradnetz, dazu, dass der bereits vorhandene PKW weiterhin als primäres Fortbewegungsmittel verwendet wird. Die Nichtverfügbarkeit eines solchen KFZ-Stellplatzes hingegen führt, bei gleichzeitiger Verfügbarkeit von Alternativen und Parkraumbewirtschaftung, zu einem nachhaltigen Umstieg auf den Umweltverbund. Ein <u>niedrigerer Stellplatzschlüssel führt somit zu einem geringeren PKW-Besitz</u>. Diesen Effekt muss Freiburg sich zunutze machen und daher die Methodik dahingehend anpassen, dass mehr Gebiete in KFZ-Stellplatzreduzierte Zonen fallen. Das ÖPNV-Angebot sollte stärker in die Gewichtung eingehen Bei der Bestimmung der Zonen sollte das bestehende ÖPNV-Angebot stärker in die Gewichtung eingehen, da eine gute Anbindung an den	Die Methodik zur räumlichen Einteilung der Zonen und Festsetzung der Werte ist in ihren grundlegenden Zügen in der Begründung erläutert. Im Wesentlichen besteht die Systematik darin, das Stadtgebiet in vier Zonen aufzuteilen, die dem unterschiedlichen Pkw-Besitz, dem jeweiligen ÖPNV- und Carsharing-Angebot sowie der Nähe zum Stadtzentrum Rechnung tragen. In Kombination mit sozio-demografischen Aspekten (u.a. dem Haushaltseinkommen) bestimmen diese Faktoren maßgeblich den Pkw-Besitz. Der Begründung wiederum liegen ausführliche Überlegungen zu den jeweiligen Zonierungen und Stellplatzschlüssel zu Grunde, die zusammengefasst zu Teilen in der Evaluations-Drucksache (DS G-22/047) nachgelesen werden können, aber vollumfänglich nicht ausgeführt werden konnten. Daher werden im Folgenden einige Aspekte näher erläutert. Zusätzlich zu den Evaluationsergebnissen bildeten folgende Aspekte die Grundlage für eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung: • eine räumlich und sozio-demographisch differenzierte Datenanalyse zum tatsächlichen Pkw-Besitz der Haushalte,

öffentlichen Nahverkehr die Notwendigkeit eines eigenen PKW reduziert. Ein Beispiel hierfür ist der Stadtteil Landwasser, der trotz seiner hervorragenden Anbindung durch zwei Stadtbahn-Haltestellen („Diakoniekrankenhaus“ und „Freiburg Moosweiher“ sowie die S-Bahn-Station „Freiburg-Landwasser“ in Zone 2 eingestuft wird, während vergleichbare Gebiete in Zone 1 fallen. Angesichts der schnellen und dichten Taktung des ÖPNV erscheint diese Einordnung nicht nachvollziehbar. Ein ähnlicher Fall liegt bei den Studierendenwohnheimen der Technischen Fakultät vor. Obwohl sie direkt an die S-Bahn-Haltestelle „Messe“ und die Stadtbahnhaltestelle „Technische Fakultät“ angebunden sind, wurden sie in Zone 2 eingestuft. Ein Stellplatzschlüssel der Zone 2 könnte hier zu einer unnötigen Überversorgung an KFZ-Stellplätzen führen. Zu beachten ist hier auch die soziodemografische Struktur der Siedlung: Studierende nutzen überdurchschnittlich oft das Fahrrad – die Anzahl der tatsächlich notwendigen Fahrradstellplätze ist hier besonders hoch. Um eine flächeneffiziente und auf die Bevölkerungsstruktur angemessene Stadtentwicklung zu gewährleisten, sollte die Erreichbarkeit des ÖPNV stärker gewichtet werden und die Einteilung der Zonen entsprechend überarbeitet werden. Die Anbindung an das Fahrradnetz sollte berücksichtigt werden Viele der Zonen liegen entlang bestehender Radvorrangrouten, zukünftiger Radschnellwege und Radrouten Ortschaft. Sie sind also hervorragend an Infrastruktur angebunden, welche auf Nicht-KFZ-Verkehr ausgerichtet ist. Trotzdem wird dieser Aspekt in der Methodik zur Zonierung nicht berücksichtigt. Viele solcher Gebiete werden trotz der guten Anbindung als Zonentyp 2, 3 oder gar 4 eingestuft. Die Qualität der Anbindung an Fahrradinfrastruktur hat allerdings einen maßgeblichen Effekt auf den Besitz von PKW und Fahrrädern. Daher sollte die Anbindung an Fahrradinfrastruktur zu einer Erhöhung der notwendigen	• eine umfassende Recherche zu Best-Practice-Beispielen aus anderen Städten und Stadtstaaten in Deutschland, • Recherche von einschlägiger Fachliteratur (Belege siehe unten) • politische Beschlüsse in den Bereichen Klimaschutz, Mobilitätswende, Bürokratieabbau und kostengünstiges Wohnen und • mehrere in Planung befindliche (Modell-)Wohnbauprojekte, die detaillierte Mobilitätsvorgaben einforderten und unter hohem Flächenendruck standen (Bsp. Kleineschholz, Dietenbach). Die räumliche Datenanalyse ergab, dass der durchschnittliche Pkw-Besitz in Freiburg bei rund 0,6 Fahrzeugen pro Wohneinheit liegt, jedoch stark lageabhängig ist. Es wurde zudem deutlich, dass die Qualität einer Lage nicht allein durch die ÖPNV-Anbindung bestimmt wird, sondern auch durch weitere Faktoren wie Nahversorgung, Car-sharing-Angebote und die Nähe zur Innenstadt. Die sozio-demographische Analyse führt zu einer weiteren Erkenntnis: Wie sowohl in bundesweiten Studien (MID) als auch der Freiburger Bürgerumfrage von 2018 gezeigt, belegt, hängt der Pkw-Besitz maßgeblich vom Einkommen ab. Je höher das Haushaltseinkommen, desto mehr Fahrzeuge gibt es. Dies führt dazu, dass auch in hervorragend angebundenen Lagen ein Pkw-Besitz auftritt, der in gewissem Maße unabhängig von öffentlichen Mobilitätsangeboten ist. Der eigene Pkw ist in diesem Zusammenhang nicht nur als neutrales Verkehrsmittel sondern auch als Besitzgegenstand zu sehen. Aus diesem Grund wird der Argumentation, dass eine „Nichtverfügbarkeit eines solchen KFZ-Stellplatzes [...] bei gleichzeitiger Verfügbarkeit von Alternativen und Parkraumbewirtschaftung, zu einem nachhaltigen Umstieg auf den Umweltverbund führt“ nicht, bzw. nur wenig, gefolgt. Die in der Anregung gegebenen Vorschläge zur Zoneneinteilung wurden im Grundsatz so
--	---

Fahrradstellplätze und eine Verminderung der notwendigen KFZ-Stellplätze führen. Beispiele hierfür finden sich bereits jetzt in den Stadtteilen Waldsee und Ebnet (Zonen 2 und 3): Hier existiert bereits die Radvorrangroute FR1 und es ist ein Radschnellweg geplant. Ein weiteres Beispiel findet sich in Zähringen (Zone 2), wo sich der RS6 bereits in den finalen Planungsphasen befindet. Zusätzlich sollte die Zonierung der anliegenden Gebiete zum Zeitpunkt der Planfeststellung angepasst werden, nicht erst zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Fahrradinfrastruktur, um den Bauherren so früh wie möglich Planungssicherheit über die Anzahl und Art der notwendigen Stellplätze zu geben.	durchgeführt. Basis für die Einteilung der Zonen ist die Anbindung an den ÖPNV, dies zeigen bundesweite Untersuchungen und die Fachliteratur als wichtigste Einflussgröße auf. Weiterhin ist ein gutes Carsharing-Angebot unabdingbar. Die Qualität der Radverkehrsanbindung wird pauschal, und nicht bezogen auf einzelne Teilrouten des Radverkehrs berücksichtigt (Zone 1: < 3.000 m zum Stadtzentrum, was bei einer typischen Fahrrad-Durchschnittsgeschwindigkeit inkl. notwendiger Stopps einen Zeitbedarf von ca. einer Viertelstunde bedeutet, Zone 2 und 3: hier reicht es aus, wenn das Gebiet Teil des geschlossenen, inneren Stadtgebiets ist). Zu Grunde gelegte Fachliteratur: • Hopfner, Karin: Ruhende Mobilität, Strategien von Land und Kommune zur Qualifizierung des Stellplatzes im Geschosswohnungsneubau mit Fokus auf Baden-Württemberg. Dissertation, Technische Universität Berlin, 2021 • Matullat, Julia und Gertz, Carsten: Pkw-Besitzmodell zur Abschätzung des zu erwartenden Stellplatzbedarfs für Wohnbauprojekte. Straßenverkehrstechnik 04/2024 • LK Argus: Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte, BBSR Forschungsinitiative Zukunft Bau, Untersuchung von Stellplatzsatzungen, im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 30. Juli 2015 • VCD: Intelligent mobil im Wohnquartier, Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen, Berlin 2019 • Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V. Hrsg., Deschermeier et. al., Stellplätze im Wohnungsbau, im Auftrag der BDP Immobilienentwicklung GmbH, Köln. Köln 2023 • Hekler, M. & Gertz, C. (2024): Pkw-Besitz im Wohnungsbau: Eine Fallstudienanalyse von
--	--

	Mobilitätskonzepten in Neubauquartieren. Stiftung „Lebendige Stadt“. Hamburg.
A.4.3 Klimawandelanpassung Schwammstadt-Prinzipien in der Stellplatzsatzung verankern Angesichts der Klimawandel-bedingten stärkeren Erwärmung der Stadt sollten in der Stellplatzsatzung auch Vorgaben zur Begrünung der PKW-Stellplätze festgeschrieben werden. Paragraph § 6 <i>Anforderungen an die Errichtung und Erhaltung von Stellplätzen</i> sollte daher zusätzlich Anforderungen an die bauliche Gestaltung von Stellplätzen enthalten. In Anlehnung an die Stellplatzsatzung der Stadt Leipzig (Link) sollten mindestens folgende Aussagen enthalten sein: 1. Ebenerdige, nicht unterbaute Stellplätze und ihre Zufahrten sind wasserdurchlässig zu befestigen, soweit städtebauliche bzw. bautechnische Gründe oder Belange des Grundwasserschutzes und der Barrierefreiheit nicht entgegenstehen. 2. Ebenerdige, nicht unterbaute Stellplatzanlagen sind mit einem breiten, intensiv begrünten Pflanzstreifen einzufassen. Bei Stellplatzanlagen mit mehr als 20 Stellplätzen ist dieser Pflanzstreifen allseitig mit einer Mindestbreite von zwei Metern zu versehen. Der Pflanzstreifen ist mit standortgerechten Gehölzen durchgängig fachgerecht zu begrünen und fachgerecht zu pflegen. 3. Je angefangene 4 Stellplätze ist ein standortgerechter, hochstämmiger Laubbaum mit einer begrünten Baumscheibe zu planen. Bei einer Stellplatzanlage von mehr als 20 Stellplätzen sind gegen Verdichtung geschützte, möglichst begrünte Baumscheiben vorzusehen, die jeweils mindestens der Größe eines Stellplatzes entsprechen. Die erforderlichen Baumscheiben sind zwischen den Stellplätzen mit Regenwasserabfluss zu den Baumstandorten anzuordnen. Die Bäume sind fachgerecht zu pflanzen und zu unterhalten.	Die zusätzliche Regelung von Maßnahmen zur Klimawandelanpassung wurde im Rahmen der Satzungsaufstellung geprüft und aus rechtlichen und sachlichen Gründen bewusst nicht vorgenommen. Aus rechtlicher Sicht sind die vorgeschlagenen Maßnahmen weitestgehend nicht von der Rechtsgrundlage des § 74 Abs. 2 LBO gedeckt. Der Erlass von Satzungen als Gesetze im materiellen Sinn ist Kommunen als Ausfluss der Gewaltenteilung nur gestattet, wenn und soweit der parlamentarische Gesetzgeber hierfür explizit eine Satzungsermächtigung vorsieht. Dies bedeutet, dass keine Regelungen getroffen werden dürfen, zu deren Erlass keine Ermächtigungsgrundlage besteht. So liegt der Fall hier im Bezug auf die vorgebrachten Maßnahmen. In Baden-Württemberg ermächtigt § 74 Abs. 2 der Landesbauordnung zum Erlass einer Stellplatzsatzung und eigene Regelungen für das Gemeindegebiet zu treffen, soweit diese in § 74 Abs. 2 LBO aufgeführt sind. Vorliegend wurde z.B. davon Gebrauch gemacht, die Stellplatzverpflichtung nach § 74 Abs. 2 LBO einzuschränken, die Herstellung von Stellplätzen über die in § 5 der Satzung normierte Obergrenze hinaus zu untersagen sowie die Ausgestaltung und Anzahl von Fahrradstellplätzen zu regeln. Die Stellplatzsatzung ist eben gerade keine Gestaltungssatzung, sondern regelt schlank und stringent den Umgang der Stadtverwaltung mit den Verpflichtungen aus § 37 LBO. Wenn die Stellplatzsatzung eine solche „reine“ Satzung nach § 74 Abs. 2 LBO bleiben soll, dann sind die umweltschutzrechtlichen Ergänzungen in dem Sinne ein Fremdkörper, als sie – wenn überhaupt

Sie müssen bei Verlust durch Neupflanzungen ersetzt werden. 4. Nicht überbaute Tiefgaragenflächen und Dächer von Parkhäusern, Parkdecks und Parkpaletten sind fachgerecht zu begrünen und/oder für die Anlage von Solaranlagen zu nutzen.	aus § 74 LBO begründbar – gestalterische Vorgaben enthalten, also wenn dann eine Rechtsgrundlage in § 74 Abs. 1 LBO finden könnten, aber keine in § 74 Abs. 2 LBO. Wenn gestalterische Regelungen eingefügt werden sollen, bedürfte es hierfür auch einer entsprechenden gestalterischen Begründung. Vorgaben zu Materialität und Wasserdurchlässigkeit, Pflanzgebote sowie Vorgaben zur Ausgestaltung von baulichen Anlagen wären zudem auch im Hinblick auf den mit ihnen verbundenen enormen Verwaltungs- und Bürokratieaufwand kritisch zu betrachten. Ähnliche Regelungen in anderen Bundesländern bestätigen den enormen zusätzlichen Kosten- und Prüfaufwand derartiger Regelungen. Sie gehen damit einher, dass mit jedem Bauantrag zusätzlich ein sogenannter Freiflächengestaltungsplan und ggf. die Darstellung der Grundstücksentwässerung eingereicht werden muss, in dem u.a. all jene Pflanzgebote und die verwendeten Materialien der Bauteile aufgeführt und von der Baurechtsbehörde geprüft werden müssten, was außer Verhältnis stehen dürfte.
A.4.4 Erreichbarkeit und Sicherung von Fahrradstellplätzen Schwere Lastenfahrräder müssen ebenerdig erreichbar sein Laut dem Entwurf der Stellplatzsatzung § 6 Absatz 3 Satz 3 dürfen notwendige Fahrradstellplätze auch ein Geschoss unter oder über der öffentlichen Verkehrsfläche angeordnet werden, wenn sie mit einer Rampe erreichbar sind. Gerade Sonderfahrräder im Sinne von § 3 Absatz 2 kommen allerdings in den verschiedensten Formen und Gewichten vor und sind daher zu sperrig oder zu schwer, um sie eine Rampe hochzuschieben – besonders im alltäglichen Einsatz. Stellplätze für Sonderfahrräder sollten immer ebenerdig von der öffentlichen Verkehrsfläche aus erreichbar sein.	Abstellplätze für Lastenräder nehmen sehr viel Fläche ein (siehe hierzu die ausführliche Begründung unter Ziffer A.3.2). Die Erfahrung aus vorhandenen Bauprojekten zeigt, dass Flächenansprüche von Sonderfahrrädern so erheblich sein können, dass diese ebenerdig nicht ohne Verlust an Wohnfläche untergebracht werden können. In der Folge müssten wertvolle Flächen im Erdgeschoss der Gebäude, die oftmals auch barrierefrei sehr gut zu erreichen sind, nicht zu Wohnzwecken oder gewerblichen Zwecken genutzt werden, sondern zur Unterbringung der Lastenräder. Neben den gewöhnlichen Fahrradstellplätzen müssen mit Nähe zum Eingangsbereich zudem bereits die Besucherstellplätze untergebracht werden.

Daher schlagen wir vor, dass diese Ausnahmeregelung nicht für Sonderfahrradstellplätze gilt.	Die Neufassung der Stellplatzsatzung zielt darauf ab, Flächen einzusparen und ist daher so konzipiert, dass sie ein verträgliches Maß aus verkehrspolitischen Forderungen und zumutbaren Einschränkungen, Flächenverbrauch und Kostenaufwand darstellt. Den Bauträgern aufzugeben, sämtliche Sonderradstellplätze ebenerdig unterzubringen, übersteigt das Zumutbare. Diverse Modelle sind zudem mit einem Elektromotor ausgestattet, sodass auch Steigungen problemlos überwunden werden können. Hervorzuheben ist zudem, dass mit der Neufassung der Stellplatzsatzung überhaupt erstmalig in Freiburg mit den Sonderradstellplätzen eigene Abstellmöglichkeiten für Lastenräder geschaffen werden. Insofern ist die Regelung an sich bereits eine enorme Verbesserung des Status Quo und schafft eine wichtige Voraussetzung für Bewohner*innen, um sich ein Lastenrad anschaffen zu können.
A.4.5 Die Anzahl der notwendigen Fahrradstellplätze soll nicht reduzierbar sein In dem Entwurf der Stellplatzsatzung § 8 Absatz 1 Satz 1 wird eine Verringerung der Zahl der erforderlichen Stellplätze ermöglicht. Wir schlagen vor, dass eine Verringerung nur für KFZ-Stellplätze möglich ist, nicht jedoch für Fahrradstellplätze.	Die in § 8 der Satzung vorgesehene Regelung ermöglicht es, in atypischen und begründeten Einzelfällen abweichend von den allgemeingültigen Regelungen der Satzung zu entscheiden. Die Regelung sichert damit die nötige Flexibilität, um besonderen und begründeten Fällen gerecht zu werden. Das Verwaltungsrecht und insbesondere das Baurecht enthält typischerweise derartige Ermessensnormen, um den speziellen Fallkonstellationen des jeweiligen Einzelfalls gerecht werden zu können und Ausnahmen zuzulassen, die sachlich geboten sind oder deren Versagung schlichtweg unverhältnismäßig wären. Mit der Neukonzeption der Stellplatzsatzung werden pauschale Regelungen für das gesamte Stadtgebiet getroffen. Eine Ausnahmeregelung für atypische Sonderfälle ist daher erforderlich, um diese zu einem Interessensausgleich zu bringen.

A.5 Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald, Fachbereich Baurecht und Denkmalschutz (Schreiben vom 18.02.2025)	
Aus Sicht des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald bestehen gegen die vorliegenden Stellplatzsatzung mit einer weiteren Reduzierung der notwendigen Stellplätze für Wohnungen Bedenken, da hierdurch eine weitere Verlagerung des parkenden Verkehrs auf die angrenzenden Kreisgemeinden zu befürchten ist. Durch die nochmals reduzierte Stellplatzverpflichtung im Bereich der Stadt Freiburg ist eine zunehmende Verlagerung des parkenden Verkehrs insbesondere auf die Gemeinde Merzhausen zu befürchtet, da für die angrenzenden Bereiche in der Stadt Freiburg lediglich eine Stellplatzanzahl von 0,5 bzw. 0,3 vorgesehen ist. Nach Rücksprache mit der Gemeinde Merzhausen findet aufgrund der heute schon reduzierten Anzahl an notwendigen Stellplätzen bereits eine Verlagerung des parkenden Verkehrs auf das Gebiet der Gemeinde Merzhausen statt. Dies würde zukünftig durch die nun vorgesehene weitere Reduzierung der notwendigen Stellplätze noch verschärft. Aus der Stellplatzsatzung und den beigegeführten Unterlagen geht nicht hervor, dass sich die Stadt Freiburg mit einer Verlagerung des parkenden Verkehrs auf die angrenzenden Kreisgemeinden befasst und in die Abwägung einbezogen hätte. Aus Sicht des Landratsamtes ist dies zwingend erforderlich. Eine Beteiligung der betroffenen Kreisgemeinden wie Merzhausen, Gundelfingen, usw. im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung der Stellplatzsatzung ist nach unserer Prüfung nicht erfolgt, obwohl hierdurch deren Belange berührt sein können. Wir halten dies jedoch für erforderlich.	Die Methodik der neukonzeptionierten Stellplatzsatzung ist im Grundsatz auf eine bedarfsdeckende Planung ausgerichtet. Dies bedeutet, dass durch die Satzung gerade keine Verknappung des Parkplatzangebots stattfindet, die zu einer Verlagerung des ruhenden Verkehrs führen könnte. Stattdessen findet vielmehr eine Anpassung der notwendig herzustellenden Stellplätze auf den erforderlichen Bedarf statt, die nach den vorhandenen Pkw-Besitzzahlen richtet, die in den letzten Jahren der Studie „Mobilität in Deutschland“ zufolge in Freiburg sogar leicht rückläufig sind. Unter anderem deswegen ist nicht anzunehmen, dass die Neufassung der Stellplatzsatzung mit einem Parkdruck überhaupt und insbesondere auch nicht mit einem Parkdruck auf Nachbargemeinden oder einem Verlagerungseffekt einhergeht. Die betroffenen angrenzenden Stadtteile sind zudem weitestgehend bebaut, sodass nur durch Nachverdichtungen von den verminderten Stellplatzschlüsseln der Satzung überhaupt Gebrauch gemacht werden kann. Bei der Festlegung der Stellplatzschlüssel wird eine sparsame, aber ausreichende Dimensionierung der Stellplätze geregelt, die ein verträgliches Maß darstellt. Die verminderten Stellplatzschlüssel der Satzung sind daher so konzipiert, dass sie weder für das Stadtgebiet Freiburg noch für die Nachbargemeinden mit einem erheblichen Parkdruck auf den öffentlichen Straßenraum einhergehen. Der Landesgesetzgeber geht mit seiner Regelung des § 37 Abs. 3 S. 2 LBO dagegen viel weiter, indem er in der Abwägung Vorhaben zur nachträglichen Schaffung von Wohnraum gänzlich von der Stellplatzherstellung befreit. Der Pkw-Besitzgrade unterscheidet sich im Freiburger Stadtgebiet zudem sehr deutlich, er reicht von 0,4 Pkw/Haushalt in Stadtteilen wie Vauban, Stühlinger oder Innenstadt über 0,6 für größere

	Teile des inneren Stadtgebiets bis hin zu 0,8 in St. Georgen und 1,1 – 1,2 in den Ortschaften am Tuniberg (ausführliche Zahlen und Karte über den Pkw-Besitz siehe Begründung). Diesen unterschiedlichen Pkw-Besitz nimmt die Zonierung auf. Hierdurch werden die Belange der Nachbargemeinden ausreichend berücksichtigt, auf die an dieser Stelle im Einzelnen noch eingegangen wird: <u>Gemeinde Merzhausen:</u> Die Stellungnahme der Gemeinde (siehe Punkt A.7.1) wurde berücksichtigt, in dem der an Merzhausen angrenzende Teil der Unterwähre-Süd (abgesehen vom dem Baublock, der direkt an der Stadtbahnhaltestelle liegt) von Zone 1 auf Zone 2 hochgestuft wird. Damit entsteht angrenzend an Merzhausen eine gut an den vorhandenen Pkw-Besitz im Stadtgebiet Freiburg angepasste Zonierung, die von der niedrigsten Zone 1 direkt an der Stadtbahnhaltestelle bis zu Zone 3 mit einem Stellplatzschlüssel von 1,0 für frei finanzierten bzw. 0,8 für geförderten Wohnungsbau reicht. Dass es hierdurch zu einem zusätzlichen Parkdruck im Gemeindegebiet Merzhausen kommt, erscheint angesichts der Pkw-Besitzahlen des Gebiets ausgeschlossen. <u>Gemeinde Gundelfingen</u> Diese Gemeinde grenzt an die Zonen 2 und 3 an. Der Pkw-Besitz im angrenzenden Stadtteil Zähringen beträgt 0,7 Pkw/Haushalt und unterschreitet somit im Durchschnitt sogar die Stellplatzschlüssel der Zonen 2 (0,8 frei finanziert/0,8 geförderter Wohnungsbau) und Zone 3 (1,0/0,8). Daneben erscheinen Verlagerungseffekte auf das Gemeindegebiet Gundelfingen bereits deshalb abwegig, weil sich an den Gemarkungsgrenzen nahezu keine Wohnbebauung befindet, von der aus der ruhende Verkehr auf das angrenzende Gemeindegebiet drängen könnte. Im Industriegebiet Nord schließt der Gebietscharakter Wohnsiedlungen aus, in Verlängerung nach Osten
--	--

	befindet sich die B3 und der Park- and Ride Platz an der Gundelfinger Straße sowie eine große Schrebergartenanlage an den Gemarkungsgrenzen. Gebietsentwicklungen sind nicht auszuschließen, z.B. die Planung zu „Zähringen Nord“, wären dann jedoch auch wieder mit einem eigenständigen Verkehrskonzept und einer bauplanerischen Abwägung verbunden. <u>Gemeinde Kirchzarten:</u> Der Bereich „Neuhäuser“ grenzt bezüglich der Stellplatzsatzung an die Zonen 3 und 4 an. Hier gilt ein Stellplatzschlüssel 1,0 für frei finanzierten bzw. 0,8 für geförderten Wohnungsbau, was für die dort vorhandenen Pkw-Besitzzahlen gut ausreicht (siehe auch Begründung). Von Verlagerungseffekten ist daher nicht auszugehen. <u>Andere Gemeinden</u> Alle anderen Gemeinden sind im Grunde so weit entfernt von den Siedlungsgebieten der Stadtteile Freiburgs, dass nicht von direkten Parkraumverlagerungen auszugehen ist, die von der zugrundeliegenden Neukonzeption der Stellplatzbemessung ausgehen. In diesen Randbereichen entsprechen die Stellplatzschlüssel ohnehin weitestgehend den landesweit geltenden Regelungen.
A.6 Gemeinde Merzhausen (Schreiben vom 14.02.2025)	
A.6.1 Durch das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald wurden wir darauf aufmerksam gemacht, dass die Stadt Freiburg den Erlass einer Stellplatzsatzung plant. Aufgrund der geografischen Nähe zwischen Merzhausen und der Stadt Freiburg ist davon auszugehen, dass diese Satzung auch Auswirkungen auf unsere Gemarkung haben wird. In der Vergangenheit mussten wir im nördlichen Teil Merzhausens feststellen, dass unsere Anwohner kaum noch Parkmöglichkeiten im	Die Neufassung der Stellplatzsatzung sieht von der Methodik her im Grundsatz eine bedarfsdeckende Planung vor, so dass nicht davon ausgegangen wird, dass Parkdruck auf die Nachbargemeinden verlagert wird. Dies bedeutet, dass durch die Satzung gerade keine Verknappung des Parkplatzangebots stattfindet, die zu einer Verlagerung des ruhenden Verkehrs führen könnte. Stattdessen findet vielmehr eine Anpassung der notwendig herzustellenden Stellplätze auf den erforderlichen Bedarf statt.

öffentlichen Verkehrsraum fanden. Neben anderen Gründen war auch das Parkverhalten der Anwohner aus dem Freiburger Stadtteil Vauban hierfür mitverantwortlich. Auch wenn dieser Stadtteil seinerseits als nahezu autofrei geplant und angelegt war, zeigte sich sehr schnell, dass dies mit der Realität nicht mithalten konnte. Auch wenn wir es aus Umwelt- und Klimagesichtspunkten sehr begrüßen würden, wenn mehr Anwohner auf den ÖPNV oder Sharing-Angebote umstiegen, so zeigt sich in der Praxis doch, dass meist mehr als nur ein Fahrzeug auf einen Haushalt zugelassen ist. Wir befürchten nun durch den Erlass der geplanten Stellplatzsatzung, dass wieder vermehrt Fahrzeuge von Anwohnern oder auch Besuchern aus dem Vauban bei uns parken. Gerade hier fällt der angesetzte Stellplatzschlüssel mit 0,5 bzw. 0,3 Kfz-Stellplätzen pro Wohnung ausgesprochen gering aus und spiegelt unseres Erachtens nicht den tatsächlichen Bedarf an Stellplätzen im Vauban wider. Durch die Umsetzung eines multimodal angelegten Mobilitätskonzepts oder auch die Ausweisung von Stellplätzen von Motorrollern bzw. Motorräder darf diese Vorgabe sogar noch unterschritten werden. Des Weiteren ist es laut Satzungsentwurf auch noch unzulässig, wenn jemand mehr als der 1,5-fache Wert der vorgegebenen Stellplätze herstellen möchte.	Der Pkw-Besitzgrad unterscheidet sich im Freiburger Stadtgebiet sehr deutlich, er reicht von 0,4 Pkw/Haushalt in Stadtteilen wie Vauban, Stühlinger oder Innenstadt über 0,6 für größere Teile des inneren Stadtgebiets bis hin zu 0,8 in St. Georgen und 1,1 – 1,2 am Tuniberg (ausführliche Zahlen und Karte für den Pkw-Besitz siehe Begründung). Diesen unterschiedlichen Pkw-Besitz nimmt die Zonierung auf. Der an Merzhausen angrenzende Stadtteil Vauban ist in Zone 1, die Bereiche von St. Georgen sind in den Zonen 2 oder 3 und der Bereich der Unterwihre-Süd ist in Zonen 1 und 2 eingestuft. Die Werte für den Stellplatzschlüssel entsprechen in den Zonen den Pkw-Besitzgraden, weshalb aufgrund der Neufassung der Stellplatzsatzung im Grundsatz keine Auswirkungen durch Parkraumverlagerungen erwartet werden – wobei zu betonen ist, dass aufgrund der mit der Satzung verfolgten Ziele, Flächen wo möglich einzusparen, das Stellplatzangebot sparsam dimensioniert werden muss. Zum Stadtteil Vauban ist zu erläutern, dass dieser nicht im Wortsinn „autofrei“ oder „nahezu autofrei“ geplant ist, sondern im inneren Bereich Stellplatz-frei ist, aber durch die zwei Quartiersgaragen ein Stellplatzangebot hat, das für die privaten Pkw der Bewohner*innen und auch für den Besuchsverkehr zur Verfügung steht. Nach den uns vorliegenden Daten ist der Pkw-Besitz im Stadtteil Vauban seit vielen Jahren annähernd konstant, zuletzt mit einer geringen Abnahme (Quelle: Statistisches Jahrbuch 2024). Dazu beigetragen haben dürfte die inzwischen sehr gute Versorgung mit Carsharing-Fahrzeugen mit fast 50 Fahrzeugen. Der äußere Bereich des Stadtteils Vauban ist konventionell entworfen mit einem Stellplatzschlüssel von 1,0, wie er landesweit in der Landesbauordnung grundsätzlich vorgesehen ist, was zur Folge hat, dass in diesem Bereich das Parkraumangebot ohnehin ausreicht.
---	--

	Nach Erfahrungen der Stadt Freiburg besteht die Problematik von Parkdruck im öffentlichen Straßenraum – abgesehen von den historischen Stadtvierteln, die über überhaupt keine privaten Stellplätze verfügen – immer dann, wenn private Stellplätze mit Kosten belegt sind (Mietgebühren), jedoch im öffentlichen Straßenraum gleichzeitig kostenfrei geparkt werden kann. Dieses Problem ist zu einem Teil unabhängig von der Dimensionierung des privaten Stellplatzangebots, und zeigt sich in Freiburg auch in Stadtteilen, die zu Zeiten gebaut wurden, als ein pauschaler Stellplatzschlüssel von 1,0 galt und der aktuelle Pkw-Besitz diesen Wert unterschreitet. Aus diesem Grund sehen wir die Einführung von Bewirtschaftung in dicht besiedelten Stadtteilen als erforderlich an.
A.6.2 Es geht nicht an, dass die Stadt Freiburg das eigene Parkraumproblem auf umliegende Gemeinden wie Merzhausen verlagert. Daher bitten wir dringend, um Änderung der Stellplatzsatzung.	Die Anregung wird zum Teil aufgenommen, in dem die Zonierung angepasst wird. Die Methodik der neukonzeptionierten Stellplatzsatzung ist im Grundsatz auf eine bedarfsdeckende Planung ausgerichtet. Unter anderem deswegen ist nicht anzunehmen, dass sie mit einem Parkdruck auf Nachbargemeinden oder einem Verlagerungseffekt einhergeht. Die betroffenen angrenzenden Stadtteile sind zudem weitestgehend bebaut, so dass nur durch Nachverdichtungen von den verminderten Stellplatzschlüsseln der Satzung überhaupt Gebrauch gemacht werden kann. Dennoch wird der an Merzhausen angrenzende Teil der Unterwiehre-Süd (abgesehen vom dem Baublock, der direkt an der Stadtbahnhaltestelle liegt) von Zone 1 auf Zone 2 hochgestuft, um eine ausreichende Versorgung sicherzustellen und den geäußerten Bedenken Rechnung zu tragen. Damit entsteht angrenzend an Merzhausen im Ergebnis eine gut an den vorhandenen Pkw-Besitz angepasste Zonierung, die von der niedrigsten Zone 1 direkt an der Stadtbahnhaltestelle bis zu Zone 3 mit einem Stellplatzschlüssel von 1,0 für

	frei finanzierten bzw. 0,8 für geförderten Wohnungsbau reicht. Letztere entspricht im frei finanzierten Wohnungsbau den landesweit grundsätzlichen geltenden Stellplatzbemessungen von 1 Stellplatz pro Wohnung. Insgesamt dürfte damit eine gut ausreichende Stellplatzbemessung erfolgt sein, von der keine Verlagerungseffekte des Pkw-Besitzes angrenzender Stadtteile auf das Gemeindegebiet Merzhausen ausgehen.
A.7 Freiburger Stadtbau (Schreiben vom 21.02.2025)	
§ 4 Abs. 2: bei Wohnungen für wohnungslose Menschen halten wir nach unserer Einschätzung einen Kfz-Stellplatzschlüssel von 0,0 für angemessen. Im Einzelfall könnte über den § 8 eine entsprechende Befreiung begründet werden.	Mit der Regelung in § 4 Abs. 2 der Satzung wird erstmals eine eigene Regelung für sog. Kleinstwohnungen unter einer Wohnfläche von 35 m² getroffen, für die von der zusätzlichen Reduktionsmöglichkeit des Kfz-Stellplatzschlüssels um 0,2 Gebrauch gemacht werden kann. Diese zusätzliche Privilegierung soll dem Umstand gerecht werden, dass die Bewohnergruppen von Kleinstwohnungen im Durchschnitt einen geringen Pkw-Besitz aufweisen (z.B. Studierende). Ein pauschaler Verzicht an Stellplätze für Kleinstwohnungen wäre sachlich jedoch nicht gerechtfertigt. Eine darüberhinausgehende eigenständige Regelung für wohnungslose Menschen wird nicht als erforderlich erachtet. Der Bau von eigenständigen Wohnungen für wohnungslose Personen ist kein typisch und in gewisser Häufigkeit vorkommender Regelfall, der auf Ebene einer Satzung als Gesetz im materiellen Sinn einer eigenständigen Regelung bedürfte. Die Frage nach der Stellplatzbemessung von wohnungslosen Personen dürfte vielmehr sehr stark von der jeweiligen Ausgestaltung des Bauvorhabens, dem zugrundeliegenden Konzept sowie der Lage des Baugrundstücks abhängen. Damit handelt es sich bei einem derartigen Bauvorhaben vielmehr um einen spezifischen

	Einzelfall, der einer Einzelfallbetrachtung unterzogen werden muss. Die Satzung weist hierzu auch die nötige Flexibilität aus, indem sie in § 8 Abweichungen und Befreiungsmöglichkeiten für atypische Sonderfälle vorsieht, in denen aufgrund besonderer Umstände nachweislich die generelle Stellplatzbemessung der Satzung nicht in Relation zu dem tatsächlichen Bedarf steht. Hierunter könnte z.B. ein Wohnbauvorhaben für wohnungslose Personen grundsätzlich fallen, sofern ein nachvollziehbares Konzept und die verbindliche Unterbringung einer gewissen Personengruppe dies nahelegen.
§ 4 Abs. 3: beim sozial geförderten Mietwohnungsbau empfehlen wir grundsätzlich die Ausgestaltung von 10% der notwendigen KfZ-Stellplätze als Stellplätze für Motorroller und Motorräder (nicht nur ab einem KfZ-Stellplatzschlüssel von min. 0,4 pro Wohnung), weil dies erfahrungsgemäß den üblichen Bedarf widerspiegelt. Im Einzelfall könnte über den § 8 eine entsprechende Befreiung begründet werden.	Diese Anregung wird aufgenommen und § 4 Abs. 3 der Satzung entsprechend geändert, in dem die Mindestgrenze von 0,4 entfällt. Sie fand nach dem bisherigen Satzungsentwurf in erster Linie bei geförderten Wohnbauvorhaben in Zone 1 Anwendung, die einen Kfz-Stellplatzschlüssel von 0,3 nachweisen müssen. Aufgrund der Berechnungsregeln (angefangene Stellplätze werden aufgerundet) und der Begrenzung auf 10 % der notwendigen Stellplätze erscheint ein Verzicht auf die Regelung vor diesem Hintergrund vertretbar und ermöglicht eine effizientere Flächennutzung. Dies hätte daneben auch die Vereinfachung bei gemischt genutzten Gebäuden aus frei finanzierten und sozial geförderten Wohnungen zur Folge, dass auch im geförderten Wohnungsbau in Zone 1 die vollen in § 4 Abs. 3 vorgesehenen 10 % der notwendigen Kfz-Stellplätze in Stellplätze für Motorräder und Motorroller umgewandelt werden können, was zuvor durch die Mindestgrenze begrenzt war. Diese Anpassung erscheint eine sinnvolle Vereinfachung der Berechnung zu sein, ohne die erforderliche Anzahl an Kfz-Stellplätzen in relevanter Anzahl zu verknappen.

§ 6 Abs. 3 Satz 2: hier halten wir ergänzende Erläuterungen „(...) z.B. indem sie über automatische Öffnungstasten oder Türschließer mit Öffnungsunterstützung verfügen“ sowie „automatische Toranlagen gelten nicht als Türen“ für sehr hilfreich.	Eine Ergänzung von § 6 Abs. 3 Nr. 2 der Satzung um die vorgebrachten Türschließer mit Öffnungsunterstützung wird nicht als erforderlich erachtet. Es handelt sich bei den automatischen Öffnungstasten um eine beispielhafte Aufzählung einer geeigneten Umsetzung, um die Vorgabe zu erfüllen, dass die Türen mühelos passierbar sind. Soweit andere Möglichkeiten bestehen, die gleichwertig das mühelose Passieren sicherstellen, wie dies bei entsprechenden Türschließern mit Öffnungsunterstützung ohne Kraftaufwand der Fall ist, erfüllen diese die Voraussetzungen des § 6 Abs. 3 Nr. 2. Auf eine zusätzliche Aufzählung wird zur Normklarheit und zur Vermeidung von Redundanzen verzichtet. Dies gilt gleichermaßen für die Vorbringung, eine Klarstellung in der Satzung zu verankern, dass automatische Toranlagen nicht als Türen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 2 gelten. Die Regelung zielt darauf ab, dass Fahrradstellplätze mit Fahrrädern und Sonderrädern möglichst barrierefrei und ohne physische Hindernisse wie händisch zu öffnenden Türen oder Toren erreicht werden können, da dies die Attraktivität und Erreichbarkeit der Stellplätze wesentlich verschlechtert. Auf eine zusätzliche Klarstellung wird zur Vermeidung von Redundanzen und Überfrachtung der Norm daher verzichtet. Soweit automatische Toranlagen einer gemeinsamen Tiefgaragenzufahrt der Kfz-Stellplätze hergestellt werden, was erfahrungsgemäß den Regelfall darstellen dürfte, gelten diese dennoch nicht als Türen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 2 der Satzung.
§ 6 Abs. 3 Satz 3: lediglich 50% der Fahrradstellplätze eines Fahrradraumes in Doppelstockparksystemen anzuordnen stellt sich nach unserer Erfahrung als höchst unwirtschaftlich dar. Da unsere zuletzt eingebauten Doppelstockparksysteme sehr komfortabel zu bedienen sind, halten wir eine 100%ige	Diese Anregung wird in Teilen aufgenommen. Die Neukonzeption der Stellplatzsatzung verfolgt mehrere Ziele. Das hinter der Zulassung von Doppelstockparksystemen stehende Ziel der Flächenreduktion wird dabei jedoch als ein sehr wichtiges Ziel eingeschätzt, weil die Reduktion der benötigten Flächen für die Stellplätze

Ausstattung mit Doppelstockparksystemen für vertretbar (ggf. mit dem Hinweis: DIN zertifiziert / nach ADFC empfohlen).	gleichzeitig auch die Baukosten senken und die Schaffung von mehr Wohnraum ermöglicht. Vor diesem Hintergrund wird die Anregung inso- weit aufgenommen, dass die Anforderungen großzügiger gestaltet werden. Der in § 6 Abs. 3 Nr. 3 der Satzung vorgeschriebene Maximalwert an Fahrradstellplätzen, die in Doppelparksys- temen untergebracht werden dürfen, wird von 50 % der Fahrradstellplätze auf 67 % erhöht. Die Unterbringung in Doppelparksystemen spart weitere Flächen ein. Daneben können damit Fahrradabstellräume nun auch so gestaltet werden, dass auf einer Seite der Erschließungsgasse eines Fahrradabstellraums ebenerdige Abstellplätze und auf der anderen Seite Doppelstockparker angelegt werden. Im Er- gebnis werden bei maximaler Ausnutzung somit 33 % der Parkflächen ebenerdig und 67 % in Doppelstockanlagen untergebracht. Das verbessert die Flächenausnutzung der Fahr- radräume und sichert gleichzeitig weiterhin die Qualitätsanforderungen. Ein maßgeblicher Teil der Fahrradabstellplätze verbleibt rein ebenerdig und ist somit für Personen gut nutzbar, die sich mit der Bedienung einer Doppelstockparkanlage schwertun. Das gefundene Verhältnis aus Dop- pelparksystem und ebenerdigen Stellplätzen stellt einen guten Kompromiss aus möglichst ef- fizienter Flächennutzung und Qualitätsansprü- chen dar. Um die Qualitätsansprüche zu sichern und eine möglichst komfortable, mühelose Bedienung der Fahrradstellplätze zu ermöglichen, wird in § 6 Abs. 3 Nr. 3 der Satzung aufgenommen, dass „nur mit Kraftunterstützung versehene Systeme zu- lässig“ sind. Hierunter fallen z.B. die hydraulischen Systeme mit Gasdruckfedersystemen. Weiterhin wird festgelegt, dass die Benutzung während der laufenden Bewegung einen Kraft- aufwand von maximal 15 kg erfordern dürfen. Der maximal festgesetzte Kraftaufwand
---	--

	entspricht den Anforderungen der DIN 79008-1 zu „Stationären Fahrradparksystemen“ und ist erforderlich, um eine nutzerfreundliche Bedienung der oberen Etage der Anlage mit einem zumutbaren Kraftaufwand sicherzustellen, sodass die auch die Unterbringung des Fahrrads in den oberen Etagen attraktiv ist und von den Bewohner*innen angenommen wird. Eine Unterbringung der Mehrheit der Fahrradabstellplätze in Doppelparksystemen ohne entsprechende Systeme mit Kraftunterstützung ist angesichts des Gewichts von Fahrrädern nicht tragbar und würde die Ausgestaltung der Stellplätze erheblich schlechterstellen.
§ 6 Abs. 3 Satz 4: um Rückfragen zu vermeiden, empfehlen wir die Ergänzung: „diese Besucherstellplätze können ohne Überdachung hergestellt werden“.	Diese Anregung wird aufgenommen. Es erfolgt eine Präzisierung von § 6 Abs. 4 der Satzung, die ergänzend klargestellt, dass für Besucherfahrradstellplätze keine Überdachung erforderlich ist und sich an sie lediglich die in § 6 Abs. 4 normierten Anforderungen stellen.

Keine Anregungen

Folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange meldeten auf das durch die Verwaltung versendete Beteiligungsschreiben keine Einwände:

A.8	Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) (Schreiben vom 21.02.2025)
A.9	Regionalverband Südlicher Oberrhein (Schreiben vom 24.01.2025)
A.10	badenovaNETZE (Schreiben vom 28.01.2025)
A.11	Polizeipräsidium Freiburg (Schreiben vom 06.02.2025)
A.12	Stadt Freiburg, Umweltschutzamt (Schreiben vom 20.02.2025)

Von der Verwaltung angeschriebene Behörden und Träger öffentlicher Belange, die keine Stellungnahme eingereicht haben, werden an dieser Stelle nicht aufgeführt.

B Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Es sind keine Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit eingegangen.

PRÜFUNG DER KLIMA- UND ARTENSCHUTZRELEVANZ VON BESCHLUSSVORLAGEN (KLAR-CHECK)

PRÜFUNG DER KLIMA- UND ARTENSCHUTZRELEVANZ



Einordnung des Prüfgegenstands der Vorlage

Der KLAR-Check entspricht der Sitzungsvorlage G-24/134, mit der der Gemeinderat über die Offenlage des Satzungsentwurfs beschlossen hat. Der Satzungsentwurf hat dem gegenüber keine Änderungen erfahren, die Klima- oder Artenschutzrelevanz haben.

Die neue Stellplatzsatzung sieht vor, dass Bauträger bei neuen Wohnbauprojekten die Möglichkeit bekommen, in Abhängigkeit der Lage zu Stadtkern und ÖPNV Kfz-reduzierter zu entwerfen. Zusätzlich wird die Nutzung des Fahrrad gefördert durch Anforderungen an Fahrradabstellplätze.

Die Neufassung der Stellplatzsatzung hat zum einen das Ziel, die Baukosten im Wohnungsbau und den Bürokratieaufwand bei Baugenehmigungen zu reduzieren, und somit die Wohnsituation in Freiburg zu verbessern. Zum anderen hat sie das Ziel, zu den gemeinderätlichen Klimaschutzziele im Verkehr beizutragen (daher ist eine Neufassung der Stellplatzsatzung als Maßnahme D1 im Klimamobilitätsplan enthalten) und positiv zum Artenschutz beizutragen, in dem der Flächenverbrauch von neuen Wohnbauflächen reduziert wird. Diese beiden Punkte werden im Folgenden geprüft.

Textfeld - verbal -argumentative Bewertung



KLIMASCHUTZ

Zusammenfassende Gesamtbewertung:

Auswirkungen des Beschlusses/ der Maßnahmen auf den Klimaschutz

keine Relevanz

☐ erhebliche Verbesserung	☒ geringe Verbesserung	☐ geringe Verschlechterung	☐ erhebliche Verschlechterung
--	--	---	--

Die Neufassung der Stellplatzsatzung hat das Potenzial, eine mindestens geringe Verbesserung beim Klimaschutz zu erzielen. Über die vorgesehene Zonierung des Stadtgebiets können neue Wohnbauprojekte in Abhängigkeit der Lage Kfz-reduzierter entworfen werden, die Nutzung des Fahrrad wird gefördert durch die quantitativen und qualitativen Anforderungen an Fahrradabstellplätzen und kürzere Wege werden ermöglicht.

Textfeld - verbal -argumentative Bewertung



Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch

1. Energieverbrauch durch Strom nimmt ab / nimmt zu?

keine Relevanz ☒

- | | | | |
|--|---|--|---|
| ☐ erhebliche Reduktion
(> 100 MWh/a) | ☐ geringe Reduktion
(< 100 MWh/a) | ☐ geringe Erhöhung
(< 100 MWh/a) | ☐ erhebliche Erhöhung
(> 100 MWh/a) |
|--|---|--|---|

Textfeld - verbal - argumentative Bewertung

2. Energieverbrauch durch Wärme nimmt ab / nimmt zu?

keine Relevanz ☒

- | | | | |
|--|---|--|---|
| ☐ erhebliche Reduktion
(> 250 MWh/a) | ☐ geringe Reduktion
(< 250 MWh/a) | ☐ geringe Erhöhung
(< 250 MWh/a) | ☐ erhebliche Erhöhung
(> 250 MWh/a) |
|--|---|--|---|

Textfeld - verbal - argumentative Bewertung

3. Energieverbrauch durch Mobilität nimmt ab / nimmt zu?

keine Relevanz ☐

- | | | | |
|---|---|--|---|
| ☐ erhebliche Reduktion
(> 250 t CO ₂ /a) | ☒ geringe Reduktion
(< 250 t CO ₂ /a) | ☐ geringe Erhöhung
(< 250 CO ₂ t/a) | ☐ erhebliche Erhöhung
(> 250 t CO ₂ t/a) |
|---|---|--|---|

Die Verfügbarkeit eines eigenen Stellplatzes an der Wohnung steht in signifikanten Zusammenhang zum Besitz eines eigenen Autos und der Häufigkeit der Nutzung des Pkw (s. Feyzollahi 2024, Christiansen 2027). Das UBA schätzt, dass ein Haushalt, der ÖPNV, Fahrrad und Carsharing nutzt anstelle eines eigenen, regelmäßig genutzten Pkws, ungefähr 1t CO₂ jährlich einspart (UBA 2022).

Bei dem von der Stadt Freiburg angestrebten Ziel von tausend neuen Wohneinheiten pro Jahr ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass mehr Haushalte sich für klimafreundliche Mobilität entscheiden - die quantitativen und qualitativen Anforderungen an Fahrradabstellplätze setzen dafür weitere Anreize. Gleichzeitig macht das Bauen mit weniger Stellplätzen mehr Dichte und somit kürzere Wege für alle

Textfeld - verbal - argumentative Bewertung



4. Verbrauch tierischer Produkte nimmt ab / nimmt zu?

keine Relevanz ☐

☐

erhebliche Reduktion
(> 5t)

☐

geringe Reduktion
(< 5t)

☐

geringe Erhöhung
(< 5t)

☐

erhebliche Erhöhung
(> 5t)

Textfeld - verbal -argumentative Bewertung

Öffentlichkeit und Bildung

5. Öffentlichkeitswirksamkeit für den Klimaschutz nimmt zu / nimmt ab?

keine Relevanz ☐

☐

erhebliche Erhöhung

☐

geringe Erhöhung

☐

geringe Reduktion

☐

erhebliche Reduktion

Textfeld - verbal -argumentative Bewertung

6. Förderung von Netzwerken und Institutionen des Klimaschutzes

wird gesteigert / vermindert?

keine Relevanz ☐

☐

erhebliche Erhöhung

☐

geringe Erhöhung

☐

geringe Reduktion

☐

erhebliche Reduktion

Textfeld - verbal -argumentative Bewertung



Treibhausgas-Kompensation

7. Kompensation von Treibhausgas-Emissionen nimmt zu?



erhebliche Erhöhung
(> 100 t CO₂/a)



geringe Erhöhung
(< 100 t CO₂/a)

keine Relevanz



Textfeld - verbal -argumentative Bewertung



ARTENSCHUTZ/ BIODIVERSITÄT

Zusammenfassende Gesamtbewertung: Auswirkungen des Beschlusses/
der Maßnahmen auf den Artenschutz / die Biodiversität

keine Relevanz



erhebliche
Verbesserung



geringe
Verbesserung



geringe
Verschlechterung



erhebliche
Verschlechterung

Der vorliegende Entwurf für die neue Stellplatzsatzung führt zu einer Einsparung an versiegelter Fläche durch die Reduktion des Flächenbedarfs für Kfz-Stellplätze. In der Folge führt dies zu einer Reduktion des Flächenbedarfs für neue Wohnbauflächen und somit zu einer Reduktion des Flächenbedarfs insgesamt.

Textfeld - verbal -argumentative Bewertung



Flächenverbrauch

1. Bodenversiegelung von Flächen nimmt ab / nimmt zu?

keine Relevanz

☐

 erhebliche Reduktion
($> 1000 \text{ m}^2$)

 geringe Reduktion
($< 1000 \text{ m}^2$)

 geringe Erhöhung
($< 1000 \text{ m}^2$)

 erhebliche Erhöhung
($> 1000 \text{ m}^2$)

Pkw-Stellplätze im Wohnungsbau erfordern erhebliche Flächen (je Stellplatz ca. 20 m^2 inkl. Rangierfläche). Der Entwurf für die neue Stellplatzsatzung reduziert den Stellplatzschlüssel von 1,0 pro Wohnung gemäß LBO auf im Durchschnitt ca. 0,6 pro Wohnung. Pro neu gebauter Wohnung wird im Durchschnitt somit etwa 8 m^2 Fläche eingespart, hochgerechnet auf das städtische Ziel von tausend Wohnungen pro Jahr sind das jährlich 8.000 m^2 .

Da ein Großteil der innerstädtischen Stellplätze in Tiefgaragen angelegt wird, ist die tatsächliche Bodenversiegelung geringer, jedoch immer noch relevant. Zudem können auf begrünten Tiefgaragen in der Regel keine großen Bäume gepflanzt

Textfeld - verbal -argumentative Bewertung

2. Biotopzerschneidung bzw. Fragmentierung der Landschaft

nimmt ab / nimmt zu?

keine Relevanz

☒

 erhebliche Reduktion
(> 2 Querungen/ha)

 geringe Reduktion
(< 2 Querungen/ha)

 geringe Erhöhung
(< 2 Querungen/ha)

 erhebliche Erhöhung
(> 2 Querungen/ha)

Textfeld - verbal -argumentative Bewertung

Nutzungsintensivierung

3. Einsatz von Düngemitteln (N= Stickstoff) nimmt ab / nimmt zu?

keine Relevanz

☒

 erhebliche Reduktion
($> 50 \text{ kg N/ha/a}$)

 geringe Reduktion
($< 50 \text{ kg N/ha/a}$)

 geringe Erhöhung
($< 50 \text{ kg N/ha/a}$)

 erhebliche Erhöhung
($> 50 \text{ kg N/ha/a}$)

Textfeld - verbal -argumentative Bewertung



Biotopqualität und Artenvielfalt

4. Umfang bzw. Qualität von Biotopen/ Lebensräumen nimmt zu / nimmt ab?

keine Relevanz



erhebliche Erhöhung
(> 2ha)



geringe Erhöhung
(< 2ha)



geringe Reduktion
(< 2ha)



erhebliche Reduktion
(> 2ha)

Textfeld - verbal -argumentative Bewertung

5. Zahl und/oder Populationsgröße/Bestand der standorttypischen heimischen Tier- /Pflanzenarten nimmt zu / nimmt ab?

keine Relevanz



erhebliche Erhöhung
(Artenzahl/Bestand)



geringe Erhöhung
(Artenzahl/Bestand)



geringe Reduktion
(Artenzahl/Bestand)



erhebliche Reduktion
(Artenzahl/Bestand)

Textfeld - verbal -argumentative Bewertung

Schutzgebiete und Biotopverbund mit naturnaher Pflege

6. Schutzgebietsfläche nimmt zu / nimmt ab?

keine Relevanz



erhebliche Erhöhung
(> 0,5ha)



geringe Erhöhung
(< 0,5ha)



geringe Reduktion
(< 0,5ha)



erhebliche Reduktion
(> 0,5ha)

Textfeld - verbal -argumentative Bewertung

**7. Fläche des Biotopverbunds mit naturnaher Pflege** nimmt zu / nimmt ab?

keine Relevanz

erhebliche Erhöhung
(> 2ha)geringe Erhöhung
(< 2ha)geringe Reduktion
(< 2ha)erhebliche Reduktion
(> 2ha)*Textfeld - verbal - argumentative Bewertung***Umweltbildung und Netzwerke****8. Förderung des Wissens um und Erlebens von Natur bzw. von Netzwerken
und Institutionen des Naturschutzes** nimmt zu / nimmt ab?

keine Relevanz



erhebliche Erhöhung



geringe Erhöhung



geringe Reduktion



erhebliche Reduktion

Textfeld - verbal - argumentative Bewertung

Weitere textliche Erläuterungen, z.B. zu Optimierungen, Abwägungen etc., zur Gesamtbewertung Klimaschutz und Artenschutz / Biodiversität

Klimaschutz



Die Neufassung der Stellplatzsatzung steht im Spannungsfeld zwischen Begrenzung von Baukosten und Flächenbedarf von neuen Wohnbauten, der Begrenzung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors und gleichzeitig der Sicherstellung der individuellen Mobilität.

Der Vorschlag für die Neufassung geht darauf ein, in dem die Stadt in Zonen eingeteilt wird und in Abhängigkeit der Lage und der ÖV-Anbindung unterschiedliche Anforderungen an die Kfz-Stellplätze gesetzt werden, womit gleichzeitig die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner_innen und die Klima- und Artenschutzziele erfüllt werden können.

Die Stellplatzordnung ist im innerstädtischen Bereich in Kombination mit den Instrumenten Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung zu sehen. Nur mit diesen Instrumenten kann der knappe und wertvolle öffentliche Raum effizient genutzt werden, und ein Ausweichen auf öffentliche Stellplätze vermieden werden. In der Kombination entsteht der beschriebene Klimaschutzeffekt von weniger Autofahrten.

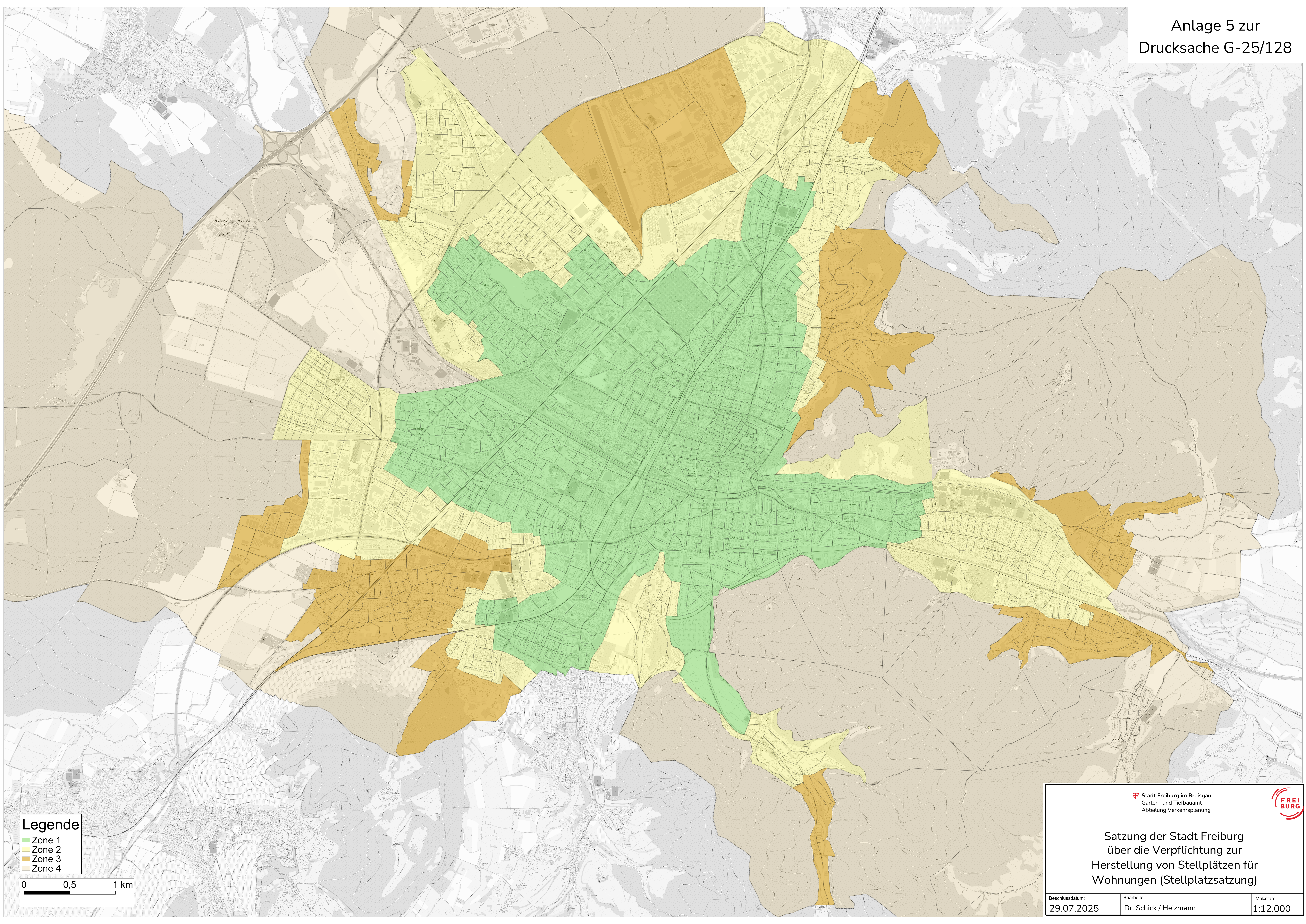
Textfeld - verbal -argumentative Bewertung

Artenschutz/ Biodiversität



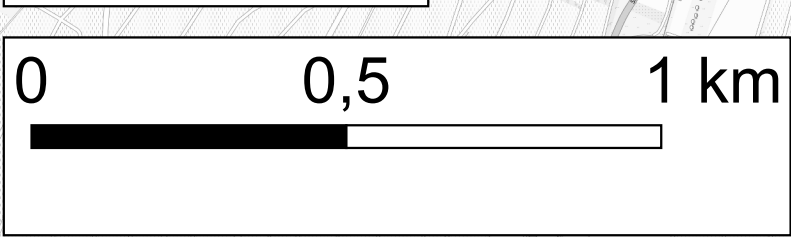
Die Satzung ist ein richtiger Schritt zur Verminderung des Flächenverbrauchs durch den (ruhenden) Verkehr - wenn die "eingesparte" Fläche tatsächlich unversiegelt bleibt (innerstädtische Biodiversität) oder unter Berücksichtigung des neuen Stellplatzschlüssel weniger unversiegelte Flächen für den Wohnungsbau erschlossen werden.

Textfeld - verbal -argumentative Bewertung



Legende

- Zone 1
- Zone 2
- Zone 3
- Zone 4



Stadt Freiburg im Breisgau
Garten- und Tiefbauamt
Abteilung Verkehrsplanung



Satzung der Stadt Freiburg
über die Verpflichtung zur
Herstellung von Stellplätzen für
Wohnungen (Stellplatzsatzung)

Beschlussdatum:
29.07.2025

Bearbeitet:
Dr. Schick / Heizmann

Maßstab:
1:12.000

8. Sitzung des Gemeinderats am 29.07.2025

Ergänzung

von Anlage 3 zu Anlage 1 der Drucksache G-25/128

Drucksache: G-25/128

TOP: 15 (öffentlich) der Sitzung des Gemeinderats am 29.07.2025

Betreff: Satzung der Stadt Freiburg i. Br. über die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen für Wohnungen (Stellplatzsatzung)
a) Entscheidung über die im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung (Offenlage) eingegangenen Stellungnahmen
b) Satzungsbeschluss

Mit dieser Ergänzung erhalten Sie die Detailansichten der Teilkarten (Anlage 3 zur Anlage 1 der Drucksache G-25/128).

Wir bitten um Berücksichtigung.

Die digitale Fassung der Anlage 1 zur Drucksache G-25/128 ist im Ratsinformationssystem entsprechend angepasst und öffentlich abrufbar.

Baurechtsamt
Herr Ratzel

Anlage