

Beschlussvorlage

zur Kenntnis im **Alle Ortsbeiräte**
zur Kenntnis im **Alle Ortschaftsräte**
zur Vorberatung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**
zur Behandlung im **Gemeinderat**

Betreff: **Örtliche Bauvorschrift über die
Einschränkung/Erhöhung der Stellplatzverpflichtung
für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-
Stellplatzsatzung)**

Bezug: 502/2016

Anlagen: 2 Anlage 1: Satzungsentwurf
Anlage 2: Begründung

Beschlussantrag:

1. Für das Stadtgebiet der Universitätsstadt Tübingen wird nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 und § 74 Abs. 2 Nr. 2 i. V. mit § 37 Abs. 1 LBO und § 74 Abs. 6 Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) die örtliche Bauvorschrift über die Einschränkung bzw. Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung) aufgestellt.
2. Der Entwurf der Kfz-Stellplatzsatzung in der Fassung vom 22.06.2016 wird gebilligt und gemäß § 3 Abs. 2 BauGB auf die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange werden nach § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt.

Ziel:

Mit der örtlichen Bauvorschrift über die Einschränkung bzw. Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung) soll die nach der Landesbauordnung bestehende Stellplatzverpflichtung an das Tübinger Mobilitätsverhalten angepasst und zukunftsfähige Mobilität gefördert werden auch als Beitrag zur Reduzierung von Luftschadstoffen und der CO₂-Emissionen.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Die Erhebung „Mobilität in Städten“ 2013 zeigt für Tübingen, dass im Durchschnitt 33,1 % der Haushalte über keinen Pkw verfügen. Nimmt man die außerhalb der Kernstadt liegenden Gebiete aus, sind es je nach Gebiet zwischen 33 % und 46,9 %. Die Altstadt weist den geringsten Pkw-Besitz auf. Die Steigerungsrate beim Kraftfahrzeugbestand liegt unter dem Bundesdurchschnitt. Auswertungen des KraftfahrBundesamts Flensburg zeigen, dass der Kraftfahrzeugbestand bundesweit jährlich um ca. 2 – 3 % zunimmt. In Tübingen beträgt die Steigerung ca. 1% jährlich. Im Binnenverkehr werden 74% der Wege im Umweltverbund, d.h. zu Fuß, mit dem Rad oder im ÖPNV zurückgelegt. Tübingen besitzt ein Car-Sharing Angebot mit aktuell rund 95 Fahrzeugen und 63 Stationen, was für Mittelstädte mehr als durchschnittlich ist. Stellplätze, insbesondere Tiefgaragenplätze, haben Auswirkungen auf Miete und Investitionen im Wohnungsbau. Es besteht eine hohe Nachfrage an preisgünstigem Wohnraum in Tübingen.

Das Mobilitätsverhalten und Kfz-Bestand zeigen, dass der nach der Landesbauordnung geforderte notwendige Kfz-Stellplatz pro Wohneinheit in Tübingen nicht mehr zeitgemäß ist, weil er nicht das aktuelle Mobilitätsverhalten abbildet. Innovative Mobilitätsformen, die die Vorhaltung und Nutzung eines eigenen Autos reduzieren, wie z.B. Car-Sharing, finden beim Stellplatznachweis keine Berücksichtigung. Dabei sieht die Verwaltung in nachhaltigen Mobilitätsformen ein relevantes Potenzial für die Steigerung der Stadtqualität und der Verminderung von Lärm, Luftschadstoffen und Klimagasen und hat somit das Thema Stellplatzsatzung als Teilprojekt der kommunalen Klimaschutzoffensive (Vorlage 305/2015) eingebracht.

Der Gesetzgeber ermächtigt die Gemeinden nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO, die Stellplatzverpflichtung nach § 37 Abs. 1 LBO für das ganze Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets einzuschränken. Diese Ermächtigung bestand bis zur LBO-Novelle im Jahr 2014 nur für notwendige Stellplätze für gewerbliche und sonstige Anlagen, nicht aber für Wohnungen. Einschränkung bedeutet, dass der Bauherr nicht die sich aus § 37 Abs. 1 ergebende Zahl von Kfz-Stellplätzen herzustellen hat, sondern eine geringere Anzahl an Kfz-Stellplätzen. § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO ermächtigt die Gemeinden, die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen auf bis zu 2 Stellplätze zu erhöhen. Der Bauherr muss dann mehr als 1,0 Kfz-Stellplätze herstellen. Dem Bauherrn steht es offen, auch nach Erlass der örtlichen Bauvorschriften freiwillig Kfz-Stellplätze und Garagen herstellen, soweit diese baurechtlich zulässig sind. Voraussetzung für die Satzung nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung und § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung ist, dass diese durch Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung gerechtfertigt sind.

2. Sachstand

2.1 Kfz-Stellplatzsatzung

In Tübingen werden zum einen aufgrund der hohen Studierendenzahl, zum anderen durch einkommensschwache Haushalte kleine und bezahlbare Wohnungen nachgefragt. Diese beiden Personengruppen haben häufig keine bzw. wenige Autos. Die Baugrundstücke werden zumeist intensiv ausgenutzt. Die Parkierung muss deswegen in den allermeisten Fällen in Tiefgaragen untergebracht werden. Tiefgaragenstellplätze sind relativ teuer, so dass bei der Verpflichtung zur Herstellung von einem Stellplatz pro Studentenwohnung oder Sozialwohnung der Preis der Miete besonders bei Studenten- und Sozialwohnungen steigen wird, für den Stellplatz im Gegenzug aber häufig keine Nachfrage besteht. Deshalb soll in Abhängigkeit der Wohnungsgröße der Stellplatzschlüssel von 1,0 auf bis zu 0,6 reduziert werden. Damit können die Baukosten reduziert werden und verbilligter Wohnraum für be-

stimmte Personengruppen geschaffen werden, die erfahrungsgemäß einen geringeren Kfz-Besitz aufweisen.

Im vorliegenden Satzungsentwurf empfiehlt die Verwaltung in Abhängigkeit von der Wohnungsgröße den Kfz-Stellplatzschlüssel von 1,0 auf bis zu 0,6 zu reduzieren. Größere Wohnungen werden in der Regel von einkommensstärkeren Personengruppen nachgefragt, die in der Regel mindestens 1 Auto, häufig auch mehrere Autos besitzen. Für diese Wohnungen soll die Verpflichtung zur Herstellung von notwendigen Kfz-Stellplätzen von 1,0 pro Wohneinheit auf bis zu 1,4 (bei Wohnungen > 150 m²) angehoben werden.

Der Satzungsentwurf sieht eine zusätzliche Kfz-Stellplatzreduzierung vor, wenn das Bauvorhaben sich fußläufig nicht mehr als 300 m von einer Bushaltestelle entfernt befindet. Bei der Reduzierung wird zwischen einer Bedienungshäufigkeit von 10 bzw. 15 Minuten im Normalfahrplan werktags unterschieden.

Unabhängig von der Reduzierung/Erhöhung über die Wohnfläche und der Reduzierung über die ÖPNV Anbindung sieht die Stellplatzsatzung als dritten Baustein für Gebäude mit mehr als 2 Wohnungen die Möglichkeit vor, im Baugenehmigungs-/Kenntnisgabeverfahren ein qualifiziertes Mobilitätskonzept vorzulegen. Wenn das Mobilitätskonzept mindestens die dauerhafte Teilnahme an einem Car-Sharing-Konzept vorsieht kann die Kfz-Stellplatzverpflichtung auf den Faktor 0,6 pro Wohneinheit reduziert werden. Darüber hinaus sollen weitere Mobilitäts-Maßnahmen, wie z. B. Flächen für Fahrradanhänger, Ladevorrichtungen für elektrisch-unterstützte Fahrräder im Fahrradabstellraum stellplatzmindernd sein. Eine weitere Reduzierung bis auf den Faktor 0,3 kann zugelassen werden, wenn mit dem Mobilitätskonzept eine Konzeption vorgelegt wird, mit der möglichst wenige Kfz-Stellplätze nachgefragt werden. Die Mobilitätskonzepte werden Gegenstand der baurechtlichen Entscheidung. Die Umsetzung der Mobilitätskonzepte wird sowohl öffentlich-rechtlich als auch privatrechtlich abgesichert. Die Sicherung könnte z. B. über die baurechtliche Entscheidung mit einer Baulast und in Verbindung mit einem öffentlich-rechtlichen Vertrag mit Vertragsstrafe sowie ergänzend über eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit erfolgen. Die maximale Höhe der Vertragsstrafe könnte sich an den für die Herstellung der Stellplätze ersparten Kosten orientieren.

Mit der Stellplatzsatzung soll darüber hinaus der MIV im Stadtgebiet gesteuert und nachhaltig reduziert werden. Möglichst viele Wege sollen mit dem Rad, zu Fuß oder mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Durch die Reduzierung der von der Stadt geforderten Stellplätze besteht auch ein finanzieller Anreiz, nicht nur die Kosten für das eigene Auto, sondern auch die für den Stellplatz zu sparen. Bauherren haben durch die geringere Verpflichtung die Möglichkeit, sich so zu entscheiden, können aber auch weiterhin einen höheren Stellplatzschlüssel herstellen. Aus Sicht der Verwaltung wird es auch in Zukunft einige Bauvorhaben geben, die von der Reduzierung keinen Gebrauch machen und mehr Stellplätze herstellen als rechtlich erforderlich sind.

Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass durch die Stellplatzsatzung der Druck auf die öffentlichen Straßenparkplätze zunimmt. Hierbei ist zwischen den Bedürfnissen der Parkplatzsuchenden und denen der Nutzung des Stadtraums zum Aufenthalt von Menschen zu unterscheiden. Der erste Aspekt ist berücksichtigt, indem die Satzung die Stellplatzanforderung an dem empirisch, heute messbaren Bedarf an Fahrzeugen pro Haushalt orientiert. Damit ist sichergestellt, dass neue Bauvorhaben die Situation für die Parkierung im Straßenraum nicht aus Mangel an Stellplätzen wesentlich verschlechtern.

Ganz auszuschließen sind solche Wirkungen aber nicht, u.a. weil es allgemein die Tendenz gibt, auf der Straße zu parken, auch wenn Tiefgaragenstellplätze vorhanden sind. Dies ist aber nicht abhängig von der Zahl der geforderten Stellplätze, die bei größeren Bauvorhaben fast immer in Tiefgaragen entstehen. Die Verwaltung schlägt daher vor, die Auswirkungen der Kfz-Stellplatzsatzung in regelmä-

ßigen Abständen (ca. alle 3-5 Jahre) durch Auswertungen der Baugenehmigungen und Beobachtung der Parkplatzauslastung zu evaluieren. Gegebenenfalls muss die Stellplatzsatzung dann verändert werden. Mittelfristig können auch Anwohnerparkbereiche ausgeweitet werden.

Für den zweiten Aspekt, die Nutzung des Stadtraums zum Aufenthalt von Menschen, bestehen ebenfalls kurz- und mittelfristige Steuerungsmöglichkeiten: Sollte sich der Parkdruck auch auf Aufenthaltsbereiche ohne Parkmöglichkeiten ausweiten, wären sowohl räumliche und gestalterische Maßnahmen als auch eine Intensivierung der Kontrollen denkbar.

Nachfolgend werden die Veränderungen der Kfz-Stellplatzsatzung an einem Bauvorhaben mit einer ÖPNV Haltestelle im Radius von 300 m und einem 10 Minuten-Takt mit 10 Wohneinheiten (WE) dargestellt:

3 x 50 m²/WE
3 x 70 m²/WE
2 x 110 m²/WE
2 x 90 m²/WE

Nach der LBO:

§ 37 Abs. 1 LBO: Für jede Wohnung ist ein Stellplatz herzustellen, also 10 Stellplätze erforderlich.

Nach der Stellplatzsatzung:

3 x 50 m ² /WE	→	0,8 Stellplätze/WE	→	2,4 Stellplätze
3 x 70 m ² /WE	→	0,9 Stellplätze/WE	→	2,7 Stellplätze
2 x 110 m ² /WE	→	1,0 Stellplätze/WE	→	2,0 Stellplätze
2 x 89 m ² /WE	→	0,9 Stellplätze/WE	→	1,8 Stellplätze

8,9 Stellplätze

abzgl. ÖPNV-Bonus → 0,2 Stellplätze/WE → 2,0 Stellplätze

Gesamtzahl

6,9 Stellplätze → 7,0 Stellplätze

Für dieses beispielhafte Bauvorhaben würde sich die Kfz-Stellplatzverpflichtung auf 0,7 PKW-Stellplätze/ WE reduzieren. Wenn dieses Bauvorhaben alternativ ein ambitioniertes Mobilitätskonzept umsetzt, ist eine Reduzierung der Kfz-Stellplätze auf drei bis sechs Stellplätze möglich.

2.2 Antrag Vorlage Nr. 502/2016

Mit dieser Vorlage soll auch der CDU Antrag Vorlage 502/2016 beantwortet werden, mit dem die Verwaltung gebeten wird, zu prüfen, wie viele Autos pro Wohneinheit im Neubaugebiet Egeria zugelassen sind. Ggf. möge sie hierfür eine Anfrage beim Landratsamt stellen.

Dazu teilt die Verwaltung folgendes mit: Laut Bauantrag wurden 285 Wohneinheiten in der Alten Weberei genehmigt wurden. Es wurde ein Stellplatzschlüssel von 1:1 entsprechend § 37 Abs. 1 LBO zu Grunde gelegt, so dass insgesamt 285 Stellplätze für Wohnungen notwendig sind.

Nach Aussagen des Landratsamts sind in der Alten Weberei derzeit 69 Pkw angemeldet. Diese Zahl ist erkennbar falsch, da es keinen Abgleich zwischen der Meldedatei und der Kfz-Stelle gibt. Personen, die mit Fahrzeug in die Alte Weberei umgezogen sind und zwar sich, aber nicht separat ihr Auto angemeldet haben, tauchen hier als Kfz-Halter ebenso wenig auf wie die Nutzer von Dienstwagen. Aus ihren Erfahrungen bezüglich Tiefgaragen und oberirdischer Stellplätze geht die Verwaltung von ca. 0,9

Fahrzeugen pro Haushalt aus. In der Alten Weberei handelt es sich eher um etwas größere Wohnungen und eine durchschnittliche bis leicht überdurchschnittliche Einkommenssituation.

3. Vorschlag der Verwaltung

Mit der Kfz-Stellplatzsatzung kann die nach der LBO bestehende Kfz-Stellplatzverpflichtung an das Tübinger Mobilitätsverhalten angepasst und zukunftsfähige Mobilität gefördert werden.

Die Verwaltung schlägt vor, diese Kfz-Stellplatzsatzung zu billigen und auf dieser Basis das Beteiligungsverfahren für Öffentlichkeit und Behörden durchzuführen. Nach dem Beteiligungsverfahren wird die Verwaltung die eingegangenen Stellungnahmen ausführlich mit dem Gemeinderat diskutieren und dann zu einer abschließenden Regelung kommen.

Darüber hinaus schlägt die Verwaltung vor, die Auswirkungen der Kfz-Stellplatzsatzung nach 3-5 Jahren zu evaluieren. Hierbei sollen insbesondere die Auswirkungen auf die Parkraumauslastung im öffentlichen Straßenumfeld der Vorhaben überprüft werden, damit gegebenenfalls eine Nachsteuerung erfolgen kann.

4. Lösungsvarianten

Zu den Satzungsinhalten bestehen zahlreiche Lösungsvarianten, z. B. könnte eine Reduzierung nicht an den allgemeinen Wohnungsbau sondern nur an bestimmte Nutzergruppen (z. B. Studenten, einkommensschwache Personen) gekoppelt werden. Dies wird dem Mobilitätsverhalten anderer Gruppen und den mit den Änderungen verbundenen Zielsetzungen nach Auffassung der Verwaltung jedoch nicht gerecht.

5. Finanzielle Auswirkungen

Keine.