
Begründung

zur Kfz-Stellplatzsatzung



1. Stellplatzanforderungen nach LBO

Nach § 37 Abs. 1 LBO sind bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen für jede Wohnung ein geeigneter Stellplatz für Kraftfahrzeuge herzustellen (notwendiger Kfz-Stellplatz). Statt notwendiger Kfz-Stellplätze ist auch die Herstellung notwendiger Garagen zulässig. Die Verwaltungsvorschrift Stellplätze (VwV Stellplätze) ermöglicht bei Nichtwohngebäuden und guter Einbindung des Standorts in den ÖPNV Abschläge bis zu 30% der notwendigen Stellplätze. Die VwV Stellplätze gilt nicht für die notwendigen Stellplätze von Gebäuden mit Wohnungen. Notwendige Stellplätze von Gebäuden mit Wohnungen können nicht abgelöst und auch nicht in ihrer Anzahl reduziert werden. Eine Abweichung von der Herstellungspflicht besteht nach § 37 Abs. 7 LBO nur dann, wenn die Herstellung bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten, auch unter Berücksichtigung platzsparender Bauarten der Kfz-Stellplätze oder Garagen, unmöglich oder unzumutbar ist oder auf dem Baugrundstück aufgrund öffentlich-rechtlicher Vorschriften ausgeschlossen ist. Hier ist auf Einzelfälle abzustellen. Von dieser Vorschrift wurde bislang in der Altstadt Gebrauch gemacht.

Bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen sind über die Kfz-Stellplätze hinaus Fahrrad-Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen ausreichen. Die Fahrrad-Stellplatzpflicht deckt sowohl den Bedarf der Bewohnerinnen und Bewohner als auch den Bedarf der Besucherinnen und Besucher ab. Auf sie kann bei Gebäuden mit Wohnungen nicht verzichtet werden. Fahrradstellplätze sind nicht Gegenstand dieser Satzung.

2. Einschränkung/Erhöhung der Stellplatzverpflichtung über eine Stellplatzsatzung

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. Mit der Novelle 2014 wurde die Ermächtigung zu Einschränkungen auch auf Wohnungen erstreckt.

Einschränkung bedeutet, dass der Bauherr nicht die sich aus § 37 Abs. 1 ergebende Zahl von Stellplätzen herzustellen hat, sondern eine geringere Anzahl an Stellplätzen. Die Einschränkungsmöglichkeit gilt auch für Änderungen und Nutzungsänderungen. Dem Bauherrn steht es offen, auch nach Erlass der örtlichen Bauvorschriften freiwillig Stellplätze und Garagen herstellen, soweit diese baurechtlich zulässig sind.

§ 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 Stellplätze herstellen.

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.

3. Ziele und Zwecke der Stellplatzsatzung

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 des CO₂ Ausstoßes.

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 Studenten- oder Sozialwohnung der Preis der Miete 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 bestimmte Personengruppen geschaffen werden, die erfahrungsgemäß einen geringeren Kfz-Besitz aufweisen.

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 Stellplätzen von 1,0 pro Wohneinheit auf bis zu 1,4 angehoben werden.

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.

Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass durch die Stellplatzsatzung der Druck auf die öffentlichen Straßenparkplätze zunimmt. Die Verwaltung schlägt daher vor, die Auswirkungen der Kfz-Stellplatzsatzung in regelmäßigen Abständen (ca. alle 3-5 Jahre) durch Auswertungen der Baugenehmigungen und Beobachtung der Parkplatzauslastung zu evaluieren. Gegebenenfalls muss die Stellplatzsatzung dann verändert werden. Aber auch kurz- und mittelfristig bestehen Steuerungsmöglichkeiten: Anwohnerparkbereiche können ausgeweitet und Kontrollen intensiviert werden. Sollte sich der Parkdruck auch auf Aufenthaltsbereiche ohne Parkmöglichkeiten ausweiten, wären auch räumliche und gestalterische Maßnahmen denkbar.

4. Reduktion der Co₂-Emissionen

Die Debatte um den Klimaschutz hat in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen. Um der Problematik des Klimawandels gerecht zu werden, wurde im Jahr 2007 von der Bundesregierung das integrierte Energie- und Klimaschutzprogramm beschlossen. Grundlegende Klimaschutzziele und konkrete Umsetzungen für die Bundesrepublik bis zum Jahr 2020 sind darin festgeschrieben. Hauptziel des Programms ist die Reduktion der Treibhaus-Emissionen um 40% gegenüber 1990, was eine ehrgeizige Zielsetzung im globalen Vergleich darstellt. Auf allen politischen Entscheidungsebenen wird nach Lösungen gesucht, mit denen die Treibhausgas-Emissionen auf ein verträgliches Maß reduziert werden können. Während in den letzten 20 Jahren insgesamt ein Rückgang der durch den Verbrauch von Energie bedingten CO₂-Emissionen in Deutschland verzeichnet werden konnte, nahm der Anteil des Verkehrssektors deutlich zu. Weiterhin steigt das Bedürfnis nach Mobilität, Wege werden länger, Lebensstile individueller und der PKW-Bestand größer. Zum Erreichen der Klimaschutzziele der Bundesregierung müssen die Emissionen in allen Bereichen drastisch gesenkt werden. Auch im Verkehrssektor ist dazu ein Beitrag zu leisten.

Die Universitätsstadt Tübingen plant deshalb die Entwicklung und Umsetzung eines integrierten Konzepts für nachhaltigen Stadtverkehr. Ziel des Projekts ist es unter anderem, die Treibhausgase, die durch den motorisierten Verkehr verursacht werden, zu mindern. Durch Gemeinderatsbeschluss vom 15.03.2010 wurden folgende Leitziele verbindlich festgesetzt:

- Reduzierung der CO₂ Emissionen im Stadtverkehr um die Hälfte
- Sicherung der Erreichbarkeit der täglichen Mobilitätsziele für alle Bürgerinnen und Bürger
- Verbesserung der Stadt- und Wohnqualität (z.B. Lärm, Schadstoffe, Wohnumfeld, Versorgung)

Unter dem Motto „Tübingen macht blau“ startete in Tübingen eine Klimaschutzkampagne, die ein Teilprojekt der Tübinger Klimaschutzoffensive bildet. Ziel ist die Reduzierung des CO₂ Ausstoßes bis zum Jahr 2020 auf 3-Jahres-Tonnen pro Kopf. Darum startete die Stadtverwaltung Tübingen die Klimaschutz-Offensive, die verschiedene Teilprojekte wie z. B. Mobilität oder die Stellplatzsatzung umfasst. Im Bereich der Mobilität wurden schon verschiedene Maßnahmen, wie z. B. der Klimapass für Neuwagen, das CarSharing-Programm Teil Auto und Pedelecs umgesetzt. Mit der Stellplatzsatzung soll ein weiterer Beitrag zur Reduzierung des CO₂ Ausstoßes geleistet werden.

5. Mobilitätsverhalten

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts (Mobilität 2013 Tübingen, Abschlussbericht der Pilotphase im Projekt „Nachhaltiger Stadtverkehr Tübingen“) wurde das Mobilitätsverhalten in der Universitätsstadt Tübingen untersucht. In Tübingen stellt sich die Verkehrsmittelwahl wie folgt dar:

MIV ca. 35%

ÖPNV ca. 24%

Rad ca. 20%

Fuß ca. 21%

Festgehalten werden kann, dass die MIV Quote unter dem bundesweiten Durchschnitt liegt und sowohl der ÖPNV als auch der Radverkehr einen relativ hohen Anteil einnimmt. Im Stadt-Umland-Verkehr allerdings werden 75% der Wege mit dem Pkw zurückgelegt.

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. Tübingen besitzt ein Car-Sharing Angebot mit rund 90 Fahrzeugen und 40 Stationen, was für Mittelstädte mehr als durchschnittlich ist.

Das Bussystem in Tübingen verkehrt im Tag- und Nachtbetrieb. Die Bedienungszeiten beginnen gegen 6 Uhr und enden zwischen 22 und 24 Uhr. Das Liniennetz umfasst ca. 370 Haltestellen und ein ca. 349 km langes Streckennetz. 80% der Anwohner können innerhalb von 5 Minuten die von ihnen meistgenutzte Haltestelle erreichen. Die Taktichte ist im Vergleich zu anderen Städten gleicher Größe mit 10/15 Minuten relativ hoch, die Haltestellendichte im Stadtgebiet sehr zufriedenstellend. Auf den Nebenstrecken wird das Angebot durch ein Anruf-Sammeltaxi ergänzt. Ebenso betreibt der SVT täglich zwischen 22 und 6 Uhr ein Nacht-Anruf-Sammeltaxi. Die Fahrt ist innerhalb der Stadt von Tür zu Tür möglich, auch Fahrten über die Stadtgrenzen sind möglich.

Auswertungen des Kraftfahrbundesamts Flensburg, aufbereitet der TDS Informationstechnologie AG zeigen – beispielhaft für das Jahr 2015 – die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands und die zugelassene Anzahl an PKW je 1000 Einwohner (Quelle: www.tuebingen.de/Willkommen in Tübingen/Tübingen im Porträt/Tübingen in Zahlen/Verkehrsdaten) in Tübingen. Von 2007 bis zum 31.12.2015 hat der Kraftfahrzeugbestand in Tübingen zwar um ca. 10% zugenommen, was einer

jährlichen Zunahme von ca. 1% entspricht. Damit liegt Tübingen weit unter den sonst in Studien angenommenen 2-3% Steigerungen pro Jahr.

Die Anzahl an zugelassenen PKW je 1000 Einwohner ist in den Jahren 2014/2015 vergleichbar. Es ergeben sich durchschnittlich folgende Durchschnittswerte an PKW pro Einwohner:

- Im Zentrum ca. 0,3 PKW pro Einwohner
- In der Nordstadt ca. 0,4 PKW pro Einwohner, wobei hier der Bereich Schönblick/Wanne mit relativ großen Wohnungen den Schnitt hebt.
- Im Bereich Südstadt Französisches Viertel, Loretto durchschnittlich ca. 0,4 PKW pro Einwohner
- In der Weststadt ca. 0,4 PKW pro Einwohner
- In Lustnau ca. 0,4 PKW pro Einwohner
- In Derendingen ca. 0,7 PKW pro Einwohner, wobei hier die Bereiche Feuerhügle und Gartenstadt einen hohen Anteil einnehmen.
- In den Stadtteilen ergibt sich ein Schlüssel von ca. 0,5 PKW pro Einwohner

6. Inhalte der Kfz-Stellplatzsatzung

6.1 Räumlicher und sachlicher Geltungsbereich

Da die mit der Kfz-Stellplatzsatzung verbundenen Zielsetzungen für das gesamte Stadtgebiet gelten, erstreckt sich der räumliche Geltungsbereich der Kfz-Stellplatzsatzung auf das gesamte Stadtgebiet der Universitätsstadt Tübingen mit Lustnau, Derendingen einschließlich aller Ortsteile.

Die Satzung gilt für die Errichtung von Gebäuden mit mindestens einer Wohnung, sowie für die Änderung und Nutzungsänderung von Gebäuden mit mindestens 1 Wohnung. Damit werden alle Wohnnutzungen – sowohl in reinen Wohngebäuden als auch in gemischt genutzten Gebäuden – umfasst.

Mit Inkrafttreten dieser Kfz-Stellplatzsatzung gilt diese uneingeschränkt. Sofern in bestehenden oder künftigen örtlichen Bauvorschriften Regelungen zur Reduzierung oder Erhöhung des Stellplatzfaktors von Gebäuden mit mindestens 1 Wohnung getroffen werden oder wurden, so werden diese durch die Stellplatzsatzung überlagert und für unanwendbar erklärt. Damit soll über das Stadtgebiet hinweg eine einheitliche Handhabung sichergestellt und spezielle, baugebietsspezifische Regelungen vermieden werden.

6.2 Ermittlung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen für Gebäude mit Wohnungen

Bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen sowie anderen Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, sind die notwendigen Stellplätze entsprechend den Regelungen des § 37 LBO in seiner jeweils geltenden Fassung herzustellen. Die Bestimmungen der VwV Stellplätze sind dabei zu berücksichtigen.

Mit der Stellplatzsatzung wird die gesetzliche Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze nach § 37 LBO bei Gebäuden mit mindestens 1 Wohnung reduziert bzw. erhöht. Fahrradstellplätze sind nicht Gegenstand dieser Satzung.

Die Stellplatzsatzung enthält Regelungen zur Reduzierung der Herstellungsverpflichtung als Mindestforderungen. Sie schließt aber nicht aus, dass Bauherrn/Bauherrinnen mehr Stellplätze als die Mindestforderung herstellen.

6.3 Reduktion/Erhöhung der Stellplatzanzahl aufgrund der Wohnungsgröße

Als erste Komponente wird die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze durch die Wohnungsgröße bestimmt: Bei Gebäuden unter 90 m² Wohnfläche wird die Verpflichtung zur Herstellung eines notwendigen Stellplatzes von 1,0 auf bis zu 0,6 reduziert. In diesem Wohnungssegment befinden sich viele Studentenwohnungen, Sozialwohnungen oder Wohnungen von gering bis mittelgut verdienenden Haushalten. Größere Wohnungen werden oftmals von einkommensstärkeren Personengruppen nachgefragt, die in der Regel mindestens 1 Pkw, häufig auch mehrere Pkw besitzen. Für diese Wohnungen soll die Verpflichtung zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen in Abhängigkeit von der Wohnungsgröße von 1,0 pro Wohneinheit auf bis zu 1,4 angehoben werden.

6.4 Reduktion der Stellplatzanzahl aufgrund ÖPNV-Anbindung

Die zweite Komponente sieht neben der Komponente Wohnungsgröße eine Reduzierung der Verpflichtung aufgrund der ÖPNV-Anbindung vor. Bei Vorliegen einer Haltestelle des ÖPNV im Radius kleiner/gleich 300 m und einer Taktung von max. 10 min (Mo-Fr 6-19 Uhr im Normalbetrieb) wird eine Reduzierung von 0,2, bei einer Taktung von max. 15 min Mo-Fr 6-19 Uhr eine Reduzierung von 0,1 vorgesehen.

6.5 Reduktion der Stellplatzanzahl aufgrund Mobilitätskonzept

Unabhängig von der Reduzierung/Erhöhung über die Wohnfläche und der Reduzierung über die ÖPNV Anbindung wird in der Satzung für Gebäude mit mehr als 2 Wohnungen die Möglichkeit vorgesehen, im Baugenehmigungsverfahren ein qualifiziertes Mobilitätskonzept vorzulegen. Wenn das Mobilitätskonzept mindestens die dauerhafte Teilnahme an einem Car-Sharing-Konzept vorsieht kann die Stellplatzverpflichtung auf den Faktor 0,6 pro Wohneinheit reduziert werden. Darüber hinaus sollen weitere Mobilitäts-Maßnahmen, wie z. B. Flächen für Fahrradanhänger, pedelecs, e-bikes mit Ladevorrichtungen im Fahrradabstellraum angedacht werden. Eine weitere Reduzierung bis auf den Faktor 0,3 kann zugelassen werden, wenn mit dem Mobilitätskonzept eine Konzeption vorgelegt wird, mit der möglichst wenige Stellplätze nachgefragt werden. Die Reduzierungsmöglichkeiten stehen im Ermessen der Baurechtsbehörde. In die Ermessensentscheidung fließen Überlegungen wie z. B. die Nachfrage nach Stellplätzen, innovative Mobilitätsideen sowie die tatsächliche Umsetzung mit ein. Die Mobilitätskonzepte werden Gegenstand der Baugenehmigung und die Umsetzung wird sowohl öffentlich-rechtlich (z. B. durch Baulast, öffentlich-rechtlichen Vertrag mit Vertragsstrafe) als auch privatrechtlich (z. B. durch entsprechende Wohnungseigentumsgemeinschaftsvereinbarung, Dienstbarkeiten) abgesichert. Sofern die Voraussetzungen für das Mobilitätskonzept nicht mehr vorliegen, tritt dann wieder die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen nach § 37 LBO in Kraft, mit der Möglichkeit der Reduzierung/Erhöhung über die Wohnfläche und der Reduzierung über die ÖPNV-Anbindung. Erfahrungsgemäß machen Mobilitätskonzepte für einzelne Wohngebäude keinen Sinn, deshalb sollen diese erst bei Gebäuden mit mehr als 2 Wohnungen ermöglicht werden. Hier wird auf die sonst in der LBO übliche Begrifflichkeit „Gebäude mit mehr als 2 Wohnungen“ zurückgegriffen. Ab dieser Größe werden z. B. Spielplätze (§ 9 LBO) erforderlich und ab dieser Wohnungsgröße tritt die Forderung der Barrierefreiheit von Wohnungen eines Geschosses (§ 35 Abs. 1 LBO) ein.

6.6 Rundungen

Bei der Ermittlung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen pro Gebäude mit mindestens 1 Wohnung ist auf ganze Zahlen ab- und aufzurunden.

6.7 Beispielsrechnung

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