

## Beschlussvorlage

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

---

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

Bezug: 502/2016, 264/2016

Anlagen: 3 Anlage 1 Stellplatzsatzungsentwurf (16.11.2016)  
Anlage zum Stellplatzsatzungsentwurf vom 16.11.2016 (Geltungsbereich)  
Anlage 2 Begründung  
Anlage 3 Abwägung Stellungnahmen

---

## Beschlussantrag:

1. Der Entwurf der örtlichen Bauvorschrift über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung) wird in der Fassung vom 16.11.2016 gebilligt.
2. Der Entwurf der örtlichen Bauvorschrift in der Fassung vom 16.11.2016 wird gemäß § 4 a Abs. 3 BauGB und § 3 Abs. 2 BauGB auf die Dauer eines Monats erneut öffentlich ausgelegt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange werden nach § 4 Abs. 2 BauGB erneut beteiligt.
3. Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander werden die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nach § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB zum Entwurf der örtlichen Bauvorschriften in der Fassung vom 22.06.2016/26.07.2016 eingegangenen Stellungnahmen entsprechend der Anlage 3 gemäß dem Vorschlag der Verwaltung behandelt.

## Ziel:

Mit der örtlichen Bauvorschrift über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit

mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung) soll die nach der Landesbauordnung bestehende Stellplatzverpflichtung an die in Tübingen praktizierte flächensparende Stadtentwicklung und an das Tübinger Mobilitätsverhalten angepasst und zukunftsfähige Mobilität gefördert werden. Es sollen inhaltliche Änderungen und Anregungen, die sich während des Zeitraums der öffentlichen Auslage ergeben haben, Eingang in die örtliche Bauvorschrift finden.

## **Begründung:**

### **1. Anlass / Problemstellung**

Der Gemeinderat hat in öffentlicher Sitzung am 26.07.2016 beschlossen, die örtlichen Bauvorschriften „Kfz-Stellplatzsatzung“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB auf die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen und die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB zu beteiligen.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung, der Anhörung der Behörden und Träger öffentlicher Belange und der Beteiligungen der Tübinger Ortschaftsräte im September/Oktober 2016 hat die Verwaltung wesentliche Stellungnahmen erhalten. Aus der Öffentlichkeit gingen sechs Stellungnahmen ein. Die vorgebrachten Anregungen sowie die Ergebnisse der Anhörung von Vertretern der Wohnungswirtschaft, wie z. B. GWG und Architekten wurden teilweise von der Verwaltung in den neuen Entwurf der örtlichen Bauvorschrift aufgenommen, wodurch sich neue Bestimmungen für die örtliche Bauvorschrift ergeben haben. Ein neues Beteiligungsverfahren wird auf Grundlage des geänderten Satzungsentwurfs von der Verwaltung durchgeführt. Wesentliche Anregungen gab es in Bezug auf den Geltungsbereich und die Einbeziehung der Stadtteile, die Definition für einen ÖPNV-Abzug, sowie das Erfordernis nach einer eindeutigen Definition und Sicherung einer Mobilitätsverbesserung zur Reduzierung der Stellplatzanzahl. Unter Berücksichtigung dieser Anregungen hat die Verwaltung den Geltungsbereich angepasst und die Möglichkeit einer KFZ-Stellplatzreduktion durch eine qualifizierte Mobilitätsverbesserung konkretisiert. Zudem hat sich das bisherige Modell eines separaten Mobilitätskonzepts verändert und wird jetzt in die Regelberechnung integriert. Die eingegangenen Stellungnahmen sowie deren Berücksichtigung sind in der Anlage 3 dargestellt.

### **2. Sachstand**

Im Juli 2016 hat der Gemeinderat beschlossen die örtliche Bauvorschrift (Kfz-Stellplatzsatzung) für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen und die Träger öffentlicher Belange zu beteiligen. Die örtliche Bauvorschrift ist vom 08.08.2016 bis 30.09.2016 öffentlich ausgelegt. Im September/Oktober 2016 wurde in den jeweiligen Ortschaftsratssitzungen über den Satzungstext beraten. Zugestimmt wurde lediglich in den Ortschaften Pfrondorf und Unterjesingen. Ergänzend zur öffentlichen Auslegung hat die Verwaltung im Oktober 2016 eine Anhörung mit einzelnen Vertretern der Wohnungswirtschaft durchgeführt. Aus und durch diese Beteiligungen ergaben sich inhaltliche Veränderungen der örtlichen Bauvorschrift.

Im Folgenden wird auf die Anregungen und die Änderungen im Satzungsentwurf eingegangen.

## **2.1 Änderungen des Geltungsbereichs**

Der räumliche Geltungsbereich und die damit verbundenen Zielsetzungen der Kfz-Stellplatzsatzung wird in Abwägung aller betroffenen privaten und öffentlichen Belange verändert festgelegt.

Der festgelegte, räumliche Geltungsbereich bezieht sich im Entwurf der Stellplatzsatzung vom 22.06.2016/26.07.2016 auf die Kernstadt der Universitätsstadt Tübingen mit allen Ortsteilen. Die aktuelle Entwurfsfassung vom 16.11.2016 legt den räumlichen Geltungsbereich auf die Kernstadt der Universitätsstadt Tübingen mit den Ortsteilen Lustnau und Derendingen fest (Anlage 1 zum Stellplatzsatzungsentwurf vom 16.11.2016 (Geltungsbereich)). Dieser Geltungsbereich umfasst überwiegend durch Wohnnutzung geprägte Bereiche. Nicht Bestandteil des Geltungsbereichs sind folglich durch Bebauungsplan festgesetzte und am äußeren Rand liegende Gewerbegebiete „Steinlachwasen“, „Unterer Wert“, „Au“, „Au-Ost“, „Gewerbepark Neckaraue“, das „Schul- und Sportzentrum Feuerhägle“ (mittlerer Bereich) in Derendingen, das „Behördenzentrum“ in Derendingen, sowie der Bereich des Universitätsklinikums Schnarrenberg und des Universitätscampus „Morgenstelle“, der Bereich des „Wissenschafts- und Technologieparks“ und des „Max-Planck-Instituts“.

Die Anbindung und Taktung des ÖPNV spielt in den Ortschaften eine große Rolle. Die Ortschaften haben im September/Oktober 2016 in den jeweiligen Ortschaftsratsitzungen über die Zustimmung oder Ablehnung zur Stellplatzsatzung beraten. Ausgenommen den Ortsteilen Unterjesingen und Pfrondorf haben alle anderen Ortschaften die Stellplatzsatzung für ihre Ortschaft (vorerst) abgelehnt. Der zentrale Grund ist neben der fehlenden urbanen Bebauungsdichte, Gebäudetypologie und Nutzungsmischung der Wohnquartiere auch die nicht gleichwertig gute ÖPNV-Anbindung im Vergleich zur Kernstadt und das damit verbundene Erfordernis einer individuellen und flexiblen Mobilität der Bürgerschaft in den Ortschaften. Durch die Möglichkeit der Reduzierung der Stellplätze nach den Bestimmungen der Stellplatzsatzung, sehen die Ortschaften einen noch höheren Stellplatzdruck im öffentlichen Straßenraum. Die Verwaltung hat auf Grund dieser Argumente die Ortschaften nicht mehr in den räumlichen Geltungsbereich der Kfz-Stellplatzsatzung eingeschlossen, jedoch können weiterhin über das Planungsrecht (u. a. Bebauungspläne) Regelungen über Stellplatzverpflichtungen getroffen werden.

## **2.2 Änderung der Wohnungsgrößen**

Als Ergebnis der öffentlichen Auslegung und der Anhörung der Vertreter der Wohnungswirtschaft wurden im geänderten Satzungsentwurf die Wohnungsgrößen auf den nachgefragten Wohnungsbedarf sowie die Vorgaben der Förderrichtlinien zum sozialen Wohnungsbau angepasst. Die Wohnfläche wird nach der derzeitigen Wohnflächenverordnung in der Fassung vom 01.01.2004 berechnet.

Auf Grund der Annahme, dass bei Gebäuden mit größeren Wohnungen die Nachfrage bestimmter Personengruppen ohnehin eine größere Anzahl an Stellplätzen wünscht und in diesen Fällen von den Bauträgern in entsprechender Weise mit der Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen reagiert wird, wurde die Festsetzung der Erhöhung der Stellplatzanzahl aus dem Satzungsentwurf gestrichen. Eine Erhöhung der Stellplatzverpflichtung ist dadurch nicht mehr vorgesehen, jedoch ist den Bauherren/innen die Möglichkeit gegeben, mehr als einen Stellplatz pro Wohnung herzustellen.

## **2.3. Berücksichtigung einer guten ÖPNV-Anbindung**

Die Vorgaben der Satzung zur Reduzierung der Stellplatzanzahl in Abhängigkeit der Anbin-

derung an den ÖPNV wurden geändert. Voraussetzung einer Stellplatzreduzierung ist, dass sich im Radius von  $\leq 300$  m, gemessen vom jeweils nächstliegenden Gebäudezugang mindestens eine Haltestelle des ÖPNV befindet und eine Anbindung mit 4 Fahrten/Stunde (Mo-Fr 6-19 Uhr, Normalfahrplan) gewährleistet ist.

Durch diese Änderung ist eine Beurteilung zur möglichen Reduzierung einfacher zu beurteilen und im Einzelfall unstrittig zu gewährleisten. Die Formulierung des „15 Min-Takt“ für eine gute ÖPNV-Anbindung entfällt somit.

## 2.4 Qualifizierte Mobilitätsverbesserung

Die Möglichkeit einer Reduktion der Stellplatzanzahl aufgrund einer geeigneten umweltfreundlichen Mobilitätskonzeption ist von der Verwaltung überarbeitet worden. Die Voraussetzungen hierfür wurden neu formuliert und die rechtliche Sicherung einer Mobilitätsverbesserung spezifiziert. Eine rechtliche Sicherung wäre zwar bei den bisherigen Vorgaben über Baulast und Dienstbarkeit möglich gewesen, jedoch bei weiterer Veräußerung einer Wohnung oder bei Mieterwechsel o.ä. nur schwer abzusichern gewesen. Auch gab es Einwendungen in Bezug auf den Eingriff in die Persönlichkeitsrechte über die eventuelle Verpflichtung „autofrei zu leben“. Nicht zuletzt wäre auch der Prüfungs- und Überwachungsaufwand für die Verwaltung unverhältnismäßig hoch. Aus diesen Gründen hat die Verwaltung diese Voraussetzungen grundlegend angepasst (siehe Punkt 2.5).

## 2.5 Überblick über die Veränderungen des Satzungsentwurfs vom 22.06.2016/ 26.07.2016

Im Vergleich zu den bereits ausgelegten örtlichen Bauvorschriften ergeben sich nun folgende Änderungen:

- Der räumliche Geltungsbereich bezieht sich nicht mehr auf das Stadtgebiet der Universitätsstadt Tübingen, sondern ist auf die Kernstadt der Universitätsstadt Tübingen mit den Ortsteilen Lustnau und Derendingen festgelegt.
- Die Wohnungsgrößen wurden auf die nachgefragte Wohnungsmarktsituation angepasst.
- Eine Erhöhung der Stellplatzverpflichtung ist nicht mehr enthalten.
- Die Modalitäten zur Reduktion der Stellplätze aufgrund einer qualifizierten Mobilitätsverbesserung wurden wie folgt verändert:
  - Wegfall der Voraussetzung mit einer „Pflichtteilnahme“ an einem Car-Sharing-Konzept. Eine aktive Teilnahme an einem Car-Sharing-Modell ist dennoch zusätzlich als Mobilitätsverbesserung möglich.
  - Es besteht die Möglichkeit eine qualifizierte Mobilitätsverbesserung in Bezug auf Quantität und Qualität der Fahrradabstellmöglichkeiten (§ 5 Nr. 1 und Nr. 2 Kfz-Stellplatzsatzung) zu erreichen.

Es müssen zwei der genannten Maßnahmen nach § 5 Abs. 2 der Stellplatzsatzung vorliegen, damit eine Stellplatzreduktion additiv um 0,1 Stellplätze/Wohnung zusätzlich zu den Reduzierungsmöglichkeiten nach Wohnungsgröße bzw. ÖPNV-Anbindung der Stellplatzsatzung möglich ist. Die festgesetzten Faktoren (0,7 – 0,4 Stellplätze pro Wohnung) bei Einbringung eines qualifizierten Mobilitätskonzepts finden keine Anwendung mehr.

- additive Anwendung der einzelnen Reduktionsbausteine (§ 3 - § 5)

Grundsätzlich wurde die Kfz-Stellplatzsatzung inhaltlich verschlankt, durch die Anpassung des Geltungsbereichs auf die zentralen Bereiche angepasst und die Möglichkeit der Reduktion aufgrund einer qualifizierten Mobilitätsverbesserung vereinfacht und detailliert aufgestellt. Die Möglichkeiten zur Reduktion nach den §§ 3, 4 und 5 der Kfz-Stellplatzsatzung werden in der aktuellen Fassung alle additiv gesehen, während das Mobilitätskonzept bislang einen separaten Baustein und einen eigenen Berechnungsweg (Faktor) vorsah.

## 2.6 Berechnungsbeispiel

Nachfolgend werden die Veränderungen der Kfz-Stellplatzsatzung an einem Bauvorhaben mit einer ÖPNV Haltestelle in max. 300 m Entfernung und 4 Fahrten/Stunde mit 10 Wohnungen dargestellt:

3 x 50 m<sup>2</sup>/Wohnung  
3 x 70 m<sup>2</sup>/Wohnung  
2 x 110 m<sup>2</sup>/Wohnung  
2 x 90 m<sup>2</sup>/Wohnung

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 <sup>2</sup> /Wohnung	→	0,8 Stellplätze/Wohnung	→	2,4 Stellplätze
3 x 70 m <sup>2</sup> /Wohnung	→	0,9 Stellplätze/Wohnung	→	2,7 Stellplätze
2 x 89 m <sup>2</sup> /Wohnung	→	0,9 Stellplätze/Wohnung	→	1,8 Stellplätze
2 x 110 m <sup>2</sup> /Wohnung	→	1,0 Stellplätze/Wohnung	→	<u>2,0 Stellplätze</u>
				8,9 Stellplätze
abzgl. ÖPNV-Bonus	→	0,2 Stellplätze/Wohnung	→	- 2,0 Stellplätze
Gesamtzahl				<u>6,9 Stellplätze</u> → <u>7,0 Stellplätze</u>

Für dieses beispielhafte Bauvorhaben würden sich die Kfz-Stellplätze dieses Gebäudes mit 10 Wohnungen auf 7 Stellplätze reduzieren.

Wenn dieses Bauvorhaben zusätzlich zwei Maßnahmen nach § 5 der Satzung zur Mobilitätsverbesserung umsetzt, ist eine Reduzierung der Kfz-Stellplätze auf 6 Stellplätze möglich.

## 2.6 Weiteres Verfahren

Der Entwurf der örtlichen Bauvorschrift in der Fassung vom 16.11.2016 werden gemäß § 4 a Abs. 3 BauGB, § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB auf die Dauer eines Monats erneut öffentlich ausgelegt und die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange werden mit einer Frist von 1 Monat beteiligt.

Im Anschluss an das Beteiligungsverfahren werden die eingehenden Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit und von den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange von der Verwaltung geprüft. Die örtliche Bauvorschrift wird dann voraussichtlich im Frühjahr 2017 nach Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Gemeinderat als Satzung beschlos-

sen und zur Rechtskraft gebracht.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, diese Kfz-Stellplatzsatzung zu billigen und auf dieser Basis das erneute Beteiligungsverfahren für die Öffentlichkeit und Behörden durchzuführen.

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 löst jedoch rechtliche Fragestellungen zur Sicherung und Begründetheit der Satzung aus und wird dem Mobilitätsverhalten anderer Gruppen und den mit den Änderungen verbundenen Zielsetzungen nach Auffassung der Verwaltung nicht gerecht.

5. Finanzielle Auswirkungen

Keine