

„Kfz-Stellplatzsatzung“**Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung (13.01.2017 – 13.02.2017)**

Öffentlichkeit	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verwaltung
Stellungnahme 1	<p>I. Satzungsentwurf:</p> <p>1. Zu § 2 des Satzungsentwurfs vom 16.11./19.12.2016: Ein Grund für die Abweichung vom Wortlaut des Satzungsentwurfs vom 22.06./26.07.2016 ist nicht ersichtlich. Im letzten Satzteil muss es „aller“ und nicht „allen“ heißen (vgl. 6.2 der Begründung).</p> <p>2. Zu § 3 des Satzungsentwurfs vom 16.11./19.12.2016: Ein Grund für die noch weitere Herabsetzung der geforderten Kfz-Stellplatzzahl gegenüber dem Satzungsentwurf vom 22.06./26.07.2016 ist nicht ersichtlich. Die Wohnungsgröße unter 45m² ist für Einpersonenhaushalte aller Art, nicht nur für Studenten und/ oder sozial Schwache üblich und geeignet. Warum diese Wohnungen überwiegend von Nicht-Pkw-Besitzern genutzt werden sollen, wird nicht begründet. Die Wohnungsgröße bis unter 65m² ist für Zwei- bis Drei-Personenhaushalte geeignet mit der Folge, dass der Besitz von mindestens einem Pkw die Regel sein dürfte. Bei Wohnungen unter 95m² für einen Drei- bis Vier-Personenhaushalt trifft diese Vermutung in noch höherem Umfang zu. Gerade (Ehe-) Paare mit Kindern, die heutzutage in der Regel beide berufstätig sind, benötigen zur Vereinbarung von Berufs- und Familienpflichten oft nicht nur einen Pkw zum jederzeitigen sofortigen Einsatz. Bei Wohnungen ab 95m² dürften nur wenige Haushalte keinen eigenen Pkw nutzen. Nach dem Satzungsentwurf sind keine Stellplätze vorgesehen, die „den Bedarf der Besucherinnen und Besucher“ abdecken im Gegensatz zu den (nach Ziffer 1 Abs. 2 Sätze 2 und 3 der Begründung) unverzichtbaren Fahrradabstellplätzen. Diese Ungleichbehandlung ist nicht gerechtfertigt.</p>	<p>Wird im Satzungstext abgeändert.</p> <p>Die Änderung der Wohnungsgrößen ergab sich aus der öffentlichen Auslegung und Anhörung der Vertreter der Wohnungswirtschaft. Die Wohnungsgrößen sind auf den nachgefragten Wohnungsbedarf, sowie an die Vorgaben der Förderrichtlinien zum sozialen Wohnungsbau angepasst. Die Wohnfläche wird nach der derzeitigen Wohnflächenverordnung in der Fassung vom 01.01.2004 berechnet. Die Stadt hat aus der Auslegung auch aufgenommen, dass bei Herstellung von Gebäuden mit größeren Wohnungen bzw. vor allem Eigentumswohnungen ausreichend Stellplätze hergestellt werden, um diese veräußert zu bekommen. Es ist weiterhin jederzeit möglich mehr als einen Stellplatz pro Wohnung herzustellen. Die Stadt ist sich der Tatsache bewusst, dass die gebildeten Kategorien zu Verallgemeinerungen und Pauschalierungen führen, die sie jedoch zur Erreichung der Satzungszwecke vorerst bis zu noch besseren Erkenntnissen aus der Anwendungspraxis in Kauf nimmt. Außerdem berücksichtigt sie, dass die Stellplatzpflicht damit erleichtert und nicht erschwert wird. Die Satzung schließt weder die Herstellung einer höheren Anzahl an Stellplätzen</p>

		<p>noch die Anschaffung von mehr Fahrzeugen aus.</p> <p>Besucher müssen auch heute schon öffentliche Parkhäuser benutzen und innerstädtisch die guten Anbindungen des ÖPNV, der Fahrradleihsysteme o.ä. benutzen. Im Stadtgebiet gibt es ansonsten Parkplätze mit Parkscheinautomat für Besucher.</p> <p>Das Wohnverhalten der Tübinger Bevölkerung wird von der Stadt aufmerksam beobachtet. Die Stadt wird mit einer Evaluierung die Auswirkungen in spätestens 3 Jahren nach Rechtskraft der Satzung darstellen. Eine mögliche Anpassung der Satzung kann dann vom Gemeinderat geregelt werden.</p>
--	--	--

3. Zu § 4 des Satzungsentwurfs vom 16.11./19.12.2016:
- (1) Für eine weitere Verringerung der Anforderungen an die ÖPNV-Anbindung gibt es keinen Grund. Nach dem Text der Regelung können vier Omnibusse verschiedener Linien im (im Extrem-Fall) einminütigen Abstand fahren und dann 56 Minuten keine Fahrtmöglichkeit mehr bestehen. Eine solche „Verteilung“ ist keine gute Anbindung. Für die Qualität der Anbindung ist neben der Anzahl vor allem der zeitliche Abstand zwischen den einzelnen Fahrten entscheidend. Das erlebe ich seit vielen Jahren während der Geltungsdauer des Ferienfahrplans. Der bedeutet für die Kunden des TüBus, dass während zweier Monate im Jahr die Hälfte der Fahrten ausfällt, ohne dass deshalb das Entgelt in den Monaten Juli/ August/ September und Dezember/ Januar geringer ist.
- (2) Aber auch während des Normalfahrplans ist die am Sonntagvormittag oft nur stündliche Omnibusanbindung vielen Vorhaben hinderlich, ebenso der am späteren Abend ausgedünnte Fahrplan mit langen Wartezeiten auf die Anschlüsse. Menschen, die körperlich nicht oder nur schwer in der Lage sind, diese Belastungen zu ertragen, sind dann auf eine kostspielige Taxifahrt angewiesen, wenn sie nicht auf Konzert, Theater, Kino oder Besuche verzichten wollen. Der ÖPNV ist erst dann eine wirkliche Alternative zum eigenen PKW (mit Stellplatz in unmittelbarer Nähe der eigenen Wohnung) , wenn auch in den Ferien, an den Wochenenden und abends der Hin- und Heimweg genauso gut möglich sind, wie tagsüber während des Normalfahrplans. Davon ist Tübingen sehr weit entfernt.
- a) Konkretes Beispiel: Meine Tante liegt im Samariterstift in Derendingen. Wenn ich sie am Sonntagvormittag besuchen und anschließend am Gottesdienst meiner Kirchengemeinde teilnehmen will, muss ich ein- einhalb Stunden für einen kurzen Besuch einplanen und dann seit dem letzten Fahrplanwechsel die gut einen Kilometer lange Strecke von der Haltestelle Brunsstraße zur Martinskirche im Sturmschritt zurücklegen, weil zu dieser Zeit kein Omnibus die Haltestelle Pauline-Krone-Heim oder Linsenbergsstraße anfährt und ich sonst zu spät komme. Mit dem PKW ist selbe Unternehmung ohne jede Hektik in einer Stunde zu bewältigen, selbst wenn das Auto vor dem Gottesdienst wieder zu Hause auf dem eigenen Stellplatz abgestellt und dann der Kirchengang angetreten wird.

Die Stadt ist sich der Tatsache bewusst, dass die gebildeten Kriterien für die Reduktion der Stellplatzanzahl Verallgemeinerungen und Pauschalierungen enthalten, die sie jedoch zur Erreichung des Satzungszwecks vorerst bis zu noch besseren Erkenntnissen aus der Anwendungspraxis in Kauf nimmt. Auch hier geht es nur um eine Erleichterung der Stellplatzpflicht. Die genannten „Extrem-Fälle“ mögen auftreten, sind aber im gesamten Stadtgebiet sehr gering. Die Stadt hat als Ziel die ÖPNV-Anbindungen kontinuierlich zu optimieren und wird weiter daran arbeiten. Der zeitliche Abstand ist nur bei wenigen Haltestellen höher als die vorherige Regelung des „15-Minuten-Takts“.

Analog der Verwaltungsvorschrift „Stellplätze“ ist die Basis der Satzung auf den Normalfahrplan in der Zeit Mo. bis Fr. zwischen 6 und 19 Uhr anzurechnen. Es handelt sich um eine Angebotssatzung, die es ermöglichen soll Stellplätze zu reduzieren und so den motorisierten Individualverkehr zu verringern, in Fällen in denen es Vorteile bewirkt. Sie schreibt nicht vor, die Anzahl der Stellplätze, die Anschaffung oder die Benutzung eines PKW einzuschränken. Außerhalb des Normalfahrplans des ÖPNV kann gerade auf das große Angebot des CarSharings flexibel zugegriffen werden. In Ergänzung zum ÖPNV steht auch das Fortbewegungsmittel Fahrrad/Pedelec oder die Möglichkeit eines Taxi´s zur Auswahl.

Die Beispiele werden zur Kenntnis genommen und als Anregung für die weitere Verbesserung des ÖPNV behandelt.

	<p>b) Noch deutlicher: Die Fahrt mit 2/5 von Sand-Nordring bis Mühlenviertel dauert knapp 40 Minuten und beginnt laut Fahrplan 8.29 Uhr. Fahre ich eine Minute später um 8.30 Uhr mit der Linie 2 zum Bahnhof und gehe bis zum Samariterstift in Derendingen zu Fuß, bin ich etwa 5 Minuten früher bei meiner Tante. Solange man tagsüber – und sei es am Sonntagvormittag – bei Strecken von etwa zwei Kilometern zu Fuß schneller ans Ziel kommt als mit dem Omnibus, kann man nicht von einer guten ÖPNV-Anbindung sprechen.</p> <p>c) Bei länger, u. U. Monate dauernden Umleitungen der Stadtverkehrsbusse sind für die betroffenen nicht angefahrenen Haltestellen die Voraussetzungen von § 4 des Entwurfs nicht gegeben, ebenso wenig bei einer Neukonzeption der Linienführung. Ab wann fallen die Voraussetzungen von § 4 des Entwurfs weg? Nach zwei, drei oder sechs Monaten? Wer sorgt dann für die notwendigen weiteren Stellplätze in annehmbarer Zeit? Wird die Stadtverwaltung von Amts wegen tätig? Können die betroffenen Bewohner dies von der Verwaltung einfordern? Oder bleibt es im Belieben des Bauherrn, ob er tätig wird?</p> <p>d) Der Inhalt von § 4 Satz 3 des Satzungsentwurfs erschließt sich mir nicht, da ich nicht erkennen kann, was unter „einem zentralen Verkehrsknotenpunkt“ zu verstehen ist: Der Europaplatz, die Haltestellen Hölderlinstraße, Stadtgraben, Nonnenhaus oder Neckarbrücke? Müssen die „mehreren Linien des ÖPNV-Verkehrsmittels“ den „zentralen Verkehrsknotenpunkt“ nicht selbst anfahren, sondern lediglich „eine direkte Verbindung“ –wohl durch eine andere Omnibuslinie? – besitzen? Bedeutet das, dass einmal Umsteigen zumutbar ist, auch wenn die Fahrt dann insgesamt wesentlich länger dauert, ohne dass die „Anbindung mit 4 Fahrten/ Stunde (Mo – Fr 6-19 Uhr, Normalfahrplan)“ in Frage gestellt wird?</p>	<p>Das Beispiel wird zur Kenntnis genommen und als Anregung für die weitere Verbesserung des ÖPNV behandelt.</p> <p>Die Stellplatzberechnung für das jeweilige beantragte Bauvorhaben wird nach der Rechtslage zum Entscheidungszeitpunkt entschieden.</p> <p>Wird in der Begründung klargestellt. Der zentrale Verkehrsknotenpunkt ist in diesem Fall der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB)/Hauptbahnhof.</p>
--	--	--

	<p>4. Zu § 5 des Satzungsentwurfs vom 16.11./ 19.12.2016:</p> <p>(1) Aus Absatz 1 ergibt sich, dass die Belege für die „qualifizierte Mobilitätsverbesserung“ nicht Teil der für eine Baugenehmigung bzw. im Kenntnisgabeverfahren erforderlichen Unterlagen, aber nach § 5 Abs. 6 des Entwurfs „Gegenstand der baurechtlichen Entscheidung“ sind. Damit ist ein „Konzept für eine qualifizierte Mobilitätsverbesserung“ im baurechtlichen Verfahren den Nachbarwidersprüchen zugänglich. Da aus dem Wortlaut von § 5 des Entwurfs keinerlei Kriterien für das Vorliegen oder Nichtvorliegen der Voraussetzungen für eine Ausnahme zu entnehmen sind, drängt sich der Verdacht auf, dass jede Art von Nachweisen genügen soll, die Ausnahme also zur Regel wird.</p> <p>(2) Gegen § 5 Abs. 1 des Entwurfs spricht, dass der Antragsteller = Bauherr nur die Voraussetzungen für § 5 Abs. 2 Satz 2 Ziff. 1 und 2 des Entwurfs schaffen kann. Die nicht unerheblichen Kosten bei je nach Lage des Baugrundstücks um die 1000 Euro pro Quadratmeter Grundfläche bleiben dem Bauherren = Antragsteller nach § 5 Abs. 5 des Entwurfs auch bei einer Verringerung der Anzahl notwendiger Stellplätze nicht erspart. Da eine Tiefgarage nicht „auf Vorrat“ gebaut werden dürfte, dürfte die Ersparnis für ebenerdige anzulegende Stellplätze recht überschaubar sein. Die Umsetzung von § 5 Abs. 2 Satz 2 Ziff. 1 des Entwurfs, also sechs (Entwurf) statt vier (§ 37 Abs. 1 Satz 5 LBO) Fahrradabstellplätze zu schaffen, lohnt sich allein vom erforderlichen Grunderwerb her finanziell nicht. Ein oberirdischer Kfz-Stellplatz hat, wenn man die Mindestanforderungen von § 4 Abs. 1 und 2 Satz 1 GaVO zugrunde legt, 11,5m² Grundfläche. Auf dieser Grundfläche lassen sich keine sechs Fahrradabstellplätze anordnen, die den Forderungen von § 5 Abs. 2 Satz 2 Ziff. 1 Satz 2 des Entwurfs genügen, da § 5 Abs. 2 Ziff. 1 Satz 2 des Entwurfs eine bauliche Anlage fordert, die nicht überall auf dem Grundstück verwirklicht werden kann. Der Platzbedarf für Fahrräder oder gar Lastenfahrräder dürfte dazu führen, dass solche Abstellmöglichkeiten nicht eingeplant werden und auch nicht eingeplant werden müssen, da § 5 Abs. 2 Satz 2 Ziff. 1 des Entwurfs Fahrräder, Fahrradanhänger und Lastenfahrräder als gleichwertige Alternativen aufzählt.</p>	<p>Die qualifizierte Mobilitätsverbesserung ist in Abs. 2 und 3 gerade näher beschrieben; es trifft nicht zu, dass „keinerlei Kriterien für das Vorliegen oder Nichtvorliegen der Voraussetzungen“ enthalten sind. Die Stadt wird die Anwendung dieser Kriterien und im Übrigen das Gleichbehandlungsgebot bei ihrer Anwendung beachten. Die Antragsunterlagen sind mit den für das baurechtliche Verfahren notwendigen Unterlagen gem. Landesbauordnung vorzulegen.</p> <p>Angesichts der großen Vielzahl denkbarer Grundstückszuschnitte, Vorhaben und ihrer Ausgestaltung und Wünsche der Bauherren ist die Stadt davon überzeugt, dass es zahlreiche Anwendungs- und Gestaltungsmöglichkeiten für die aufgezählten qualifizierten Mobilitätsverbesserungen gibt. Die Stadt ist überzeugt, dass der Bauherr = Antragsteller über entsprechende Verpflichtung seiner Abkäufer oder Mieter auch die Voraussetzungen für § 5 Abs. 2 Satz 2 Ziffer 3 schaffen kann. Die Stadt hat die Problematik gesehen und deswegen die Sicherung nach Abs.4 und 5 eingeführt. Hinzu tritt, dass von § 5 Abs. 2 Ziff. 1 bis 3 nur zwei verschiedene Maßnahmen getroffen sein müssen. Die Stadt ist sich der Tatsache bewusst, dass auch die von ihr aufgezeigten Möglichkeiten der qualifizierten Mobilitätsverbesserung Verallgemeinerungen und Pauschalierungen enthalten. Sie nimmt dies aber zur Verwirklichung der satzungsgemäßen Zwecke in Kauf und beabsichtigt, auch die Anwendungs- und Gestaltungsmöglichkeiten für die aufgezählten qualifizierten Mobilitätsverbesserungen im Rahmen der Evaluierung in spätestens 3 Jahren zu prüfen.</p>
--	--	---

	<p>(3) § 5 Abs. 2 Satz 2 Ziff. 2 des Entwurfs ist als Alternative zu den Ziffern 1 und 3 ausgestaltet, entspricht inhaltlich aber § 37 Abs. 2 LBO. Die nach § 37 LBO zwingend vorgeschriebene Anzahl von Fahrradstellplätzen darf nicht als „qualifizierte Mobilitätsverbesserung“ zum Verlust baurechtlich notwendiger Kfz-Stellplätze führen. Dies ergibt sich aus dem Wortlaut des Satzungsentwurfs nicht. Diebstahlsicherung ist bei Ziffer 2 nur über § 37 Abs. 2 Satz 2 LBO zu erreichen, da die Forderungen von Ziffer 1 Satz 2 in Ziffer 2 des Entwurfs nicht übernommen sind.</p> <p>(4) Bei § 5 Abs. 2 Satz 2 Ziff. 1 und 2 des Entwurfs ist die Systematik der LBO verkannt. § 37 Abs. 1 Sätze 4 und 5 sowie Abs. 2 LBO sind gegenüber § 74 Abs. 2 Ziff. 1 LBO lex specialis mit der Folge, dass die Anforderungen in § 37 LBO nicht zur Begründung einer Abweichung der Forderung von § 37 Abs. 1 Satz 1 LBO – ein Stellplatz für jede Wohnung – herangezogen werden können. § 5 Abs. 2 Satz 2 Ziff. 2 des Entwurfs stellt keine eigenständigen Anforderungen auf; sie sind in § 37 Abs. 2 LBO vorgeschrieben. § 5 Abs. 3 Satz 1 des Entwurfs läuft damit insoweit leer.</p> <p>(5) § 5 Abs. 2 Satz 2 Ziff. 3 Satz 1 des Entwurfs wendet sich nicht an den Bauherrn sondern an die Bewohner. Diese stehen in vielen Fällen vor Baubeginn nicht fest. Außerdem wechseln die Bewohner bei einer Lebensdauer von geschätzten 100 oder auch nur 80 Jahren für ein Gebäude mit Wohnungen. Nach Satz 1 müssen die Bewohner – nachdem die notwendigen Stellplätze nicht erstellt worden sind – ein „privates oder öffentliches Car-Sharing-Modell“ schaffen. So etwas kann baurechtlich nicht verlangt werden. Gemeint ist vermutlich eine aktive Nutzung eines Car-Sharing-Modells durch die Bewohner. Das lässt sich baurechtlich wegen Eingriffs in das Persönlichkeitsrecht nicht festschreiben. Außerdem berücksichtigt der Satzungsentwurf nicht die sich im Laufe der Nutzungsdauer u. U. erheblich wandelnden Bedürfnisse der Bewohner (Stichwort älter werdende Gesellschaft mit vollkommen anderen Mobilitätsbedürfnissen) und deren Nachfolger.</p>	<p>§ 5 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 der Satzung sieht nicht vor, dass die gem. §§ 35 Abs. 4, 37 LBO zwingend vorgeschriebene Anzahl von Fahrradstellplätzen als „qualifizierte Mobilitätsverbesserung“ anzusehen sind. Vielmehr müssen diese über die LBO hinaus hauptzugangsnah, ebenerdig oder mit dem Fahrrad direkt anfahrbar und von der Wohnung und dem öffentlichen Raum einfach erreichbar sein. Es handelt sich auch nicht um eine Alternative zu Nr. 1 und 2, sondern es müssen zwei Voraussetzungen der Nrn. 1 bis 3 erfüllt sein.</p> <p>Siehe unten bei Stellungnahme zu Einwender 3, I. Nr. 1. Entgegen der Auffassung der Einwenderin gehen die Anforderungen in § 5 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 über § 37 Abs. 1 LBO hinaus.</p> <p>Die aktive Nutzung eines privaten oder öffentlichen Car-Sharing-Modells wird nicht „baurechtlich verlangt“. Sie ist nur ein „Baustein“ zur Erlangung einer zusätzlichen Privilegierung bei der Anzahl der notwendigen Stellplätze. Hier kann nur an das jeweilige Nutzer-, also Bewohnerverhalten angeknüpft werden. Ein „Eingriff in das Persönlichkeitsrecht“ liegt nicht vor, sondern eine zusätzliche und satzungsgemäß abzuschließende Möglichkeit. Die Stadt hat die Problematik eines sich in Zukunft ändernden Benutzerverhaltens gesehen und deswegen die Sicherung nach Abs. 4 und 5 eingeführt. Ändern sich die Bedürfnisse der Bewohner, kann die Maßnahme der qualifizierten Mobilitätsverbesserung aufgegeben werden. Dann entsteht aber wieder die höhere Stellplatzpflicht. Daran knüpft gerade Abs. 4 und 5 an.</p>
--	---	---

	<p>(6) § 5 Abs. 3 Sätze 2 und 3 des Entwurfs sind zu unbestimmt. Der Widerspruch einlegende Nachbar hat keine Möglichkeit abzuschätzen, welche Anforderungen die Verwaltung an das Vorliegen der Privilegierungstatbestände und seine Nachweise stellen wird.</p> <p>(7) § 5 Abs. 4 des Entwurfs bedeutet für den Bauherrn und die Genehmigungsbehörde, dass das Baugrundstück so groß bemessen sein muss, dass die sich aus den §§ 2 bis 4 des Entwurfs ergebende Anzahl ebenerdiger Stellplätze dort Platz hat. Diese Flächen dürfen auf Dauer nicht anderweitig z. B. als Kinderspielplatz oder als Abstellfläche für Restmüllgefäß, Bio-, Altpapier- und Wertstofftonne ausgewiesen oder genutzt werden. Eine Ausnahme von dieser Regelung darf es nicht geben, da die Baugenehmigungsbehörde nicht voraussehen kann, wie in fünfzig Jahren oder noch später die Linien des ÖPNV geführt oder Car-Sharing-Modelle ausgestaltet sein werden.</p> <p>(8) Welche Regelungen außer den in § 5 Abs. 5 Ziffer 1 bis 3 des Entwurfs genannten sind ebenfalls – „insbesondere“ – geeignet, die geeigneten notwendigen Flächen frei zu halten?</p> <p>(9) Ist die Regelung in § 5 Abs. 6 des Entwurfs von § 74 Abs. 2 LBO gedeckt?</p>	<p>Einerseits ist die öffentlich-rechtliche Stellplatzpflicht in der Regel nicht nachbarschützend. Andererseits muss im Angrenzereinwendungsverfahren eine entsprechende Einwendung erst einmal nur erhoben werden; wird später Widerspruch eingelegt, hat die Behörde ja entschieden und können die Entscheidungsgrundlagen im Rahmen der Akteneinsicht in Erfahrung gebracht werden.</p> <p>Die erforderlichen Flächen können „inzwischen“ anderweitig, insbesondere als Grünflächen, genutzt und müssen erst bei Wegfall der qualifizierten Mobilitätsverbesserung aktiviert werden.</p> <p>§ 5 Abs. 5 lässt andere Sicherungsmöglichkeiten des qualifizierten Mobilitätskonzepts mit der Formulierung „insbesondere“ offen, um den Antragstellern oder Bauherren bei der Sicherung Spielräume zu geben. Die Effizienz der vorgeschlagenen Sicherung wird im jeweiligen Genehmigungsverfahren geprüft.</p> <p>§ 5 Abs. 6 verweist auf das Baugenehmigungsverfahren. Gegenstand des Baugenehmigungsverfahrens ist die Prüfung, ob das Vorhaben mit den von der Baurechtsbehörde zu prüfenden öffentlich-rechtlichen Vorschriften vereinbar ist. Darunter fällt auch eine Stellplatzsatzung. Ein Widerspruch zu § 72 Abs. 2 LBO liegt nicht vor.</p>
--	---	---

II. Zur Begründung des Entwurfs (Anlage 2 zur Vorlage 423/2016):

Zu Ziffer 1:

Die Ausführung, dass die von der LBO geforderten Fahrradabstellplätze „auch den Bedarf der Besucherinnen und Besucher“ abdecken, zeigt, dass auch für Besucherinnen und Besucher, die mit dem Pkw anreisen, Stellplätze vorhanden sein müssen. Das berücksichtigt der Entwurf der Stellplatzsatzung nicht. Diese Ungleichbehandlung ist nicht zu begründen.

Zu Ziffer 2:

Die einzig zulässigen Gründe für eine Verringerung der Anzahl baurechtlich notwendiger Stellplätze sind nach § 74 Abs. 2 LBO Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung. Das Vorhandensein von Fahrradabstellplätzen gehört nicht dazu, da § 35 und § 37 Abs. 1 Sätze 4 und 5 sowie Abs. 2 LBO lex specialis gegenüber § 74 Abs. 2 LBO sind.

Zu Ziffer 3:

Absatz 1:

Die Möglichkeit, „in vielen Fällen auf ein Kfz zu verzichten“ reicht ebenso wenig wie die Berufung auf das „Tübinger Mobilitätsverhalten“ aus, um darzulegen, dass einer der Gründe nach § 74 Abs. 2 LBO vorliegt. Das Mobilitätsverhalten wird sich mit der technischen Entwicklung (vgl. Elektroautomobile) verändern, kann also nicht Maßstab für eine heutige, auf Jahrzehnte Auswirkungen habende Entscheidung sein, die die Bedürfnisse einer alternden Gesellschaft ausblendet. Belege für die unterstellten oder angenommenen Verhaltensweisen fehlen. Die Regelung in § 5 Abs. 4 des Entwurfs laufen dem Ziel sparsamer Flächennutzung zuwider, da die Flächen für später notwendig werden könnenden Pkw-Stellplätze vorgehalten werden müssen, ohne sie anderweitig nutzen zu dürfen. Da die bereit zu haltenden Flächen nicht anderweitig genutzt werden können, sprechen städtebauliche Gründe gegen diese Regelung. § 5 des Entwurfs ist durch § 74 Abs. 2 LBO nicht gerechtfertigt. Die Leistung eines Beitrags zur „Förderung zukunftsfähiger und emissionsarmer Mobilität (stärkere Nutzung des Fahrrades, Car-Sharing etc.)“ bedeutet eine Verkehrslenkung. Dies ist durch den Gesetzeszweck der LBO nicht gedeckt. Die Satzung ist daher rechtswidrig. Daran ändert auch die Berufung auf § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB nichts.

Der Satzungsentwurf sieht aufgrund der gesetzlichen Ermächtigung und mit dem Ziel, Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe und Gründe sparsamer Flächennutzung zu fördern, gerade Erleichterungen von der Stellplatzpflicht vor. Siehe im Übrigen oben Stellungnahme zu Punkt I. Nr. 2

Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe und Gründe sparsamer Flächennutzung sind gerade der maßgebliche Satzungszweck. Das Vorhandensein von Fahrradabstellplätzen ist kein Ziel der Satzung, sondern wird vom Gesetz geregelt. Die Satzung sieht jedoch in § 5 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 die Qualifizierung von Fahrradabstellplätzen als die Stellplatzpflicht erleichternde qualifizierte Mobilitätsverbesserung an. s.u. Stellungnahme zu Einwender 3, I. Nr. 1

Die abweichende Auffassung des Einwenders wird zur Kenntnis genommen. Die Begründung zur Satzung legt dar, warum die Stadt der Überzeugung ist, mit der Erleichterung der Stellplatzpflicht Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe und Gründe sparsamer Flächennutzung zu fördern. Die Stadt ist sich der Tatsache bewusst, dass die Satzung hinsichtlich des Verhaltens der Einwohner mit Annahmen für die Zukunft arbeiten muss und die Regelungen einschließlich der festgelegten Kriterien für die Möglichkeiten der qualifizierten Mobilitätsverbesserung Verallgemeinerungen und Pauschalierungen enthalten. Die Stadt ist überzeugt, dass ihr Vorgehen nach dem heutigen Kenntnisstand rechtmäßig und zweckdienlich ist. Im Rahmen der Evaluierung sollen die Auswirkungen in spätestens 3 Jahren geprüft werden.

	<p>Absatz 2: Für die Aussage, dass Studenten und einkommensschwache Haushalte wenige Pkws nutzen, fehlt jeder Beleg. Studenten – jeder Gang in der Nähe eines Studentenwohnheims zeigt das – nutzen durchaus den Pkw, der allerdings oft noch auf die Eltern zugelassen ist, deshalb in der Tübinger Statistik nicht auftaucht und diese damit verfälscht. Dass einkommensschwache Haushalte „häufig keine bzw. wenige Autos“ besitzen, ist eine bloße Behauptung. Es gibt keinen Beleg dafür, dass es für nach der LBO gebaute Stellplätze keine Nachfrage gäbe. Ein nicht selbst benötigter Stellplatz kann in sehr vielen Fällen an Pkw-Besitzer im näheren Umfeld vermietet werden, mit der Folge, dass die Kosten für den Stellplatz nicht vom Wohnungsinhaber, sondern vom Stellplatznutzer getragen werden. Ob § 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB – Kosten sparendes Bauen – wie in der Begründung verstanden wird, bleibt dahingestellt. Woher das Wissen stammt, dass bestimmte Personengruppen „erfahrungsgemäß einen geringeren Kfz-Besitz aufweisen“, ist nicht erkennbar.</p> <p>Absatz 3: § 74 Abs. 2 LBO als Ermächtigungsgrundlage für die geplante Stellplatzsatzung bezweckt nicht die Steuerung und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs; diese Lenkungsfunktion ist durch die LBO nicht gedeckt. Die geplante Satzung ist daher rechtswidrig. Wie der „Effekt, dass Menschen auf ein eigenes Auto verzichten“ festgestellt wurde, ergibt sich nicht aus der Begründung. „Die Ziele der Stadt, dass die guten ÖPNV-Anbindungen gefördert und möglichst viele Wege im zentralen Bereich mit dem Rad, zu Fuß oder mit dem ÖPNV zurückgelegt werden sollen“, sind von § 74 Abs. 2 LBO als Ermächtigungsgrundlage der geplanten Satzung nicht gedeckt. Die geplante Satzung ist daher rechtswidrig. Der Haushalt, der sich keinen Pkw leisten kann oder will, hat in den seltensten Fällen die Möglichkeit, „die Schaffung von weiterem Wohnraum zu fördern“.</p>	<p>s.o.</p> <p>Mit der Satzung werden Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung verfolgt. Ausweislich der Gesetzesbegründung (LT-Drs. 15/5294) war auch der Gesetzgeber selbst der Auffassung, dass durch die Verringerung der Stellplatzverpflichtung eine Beschränkung des MIV erreicht werden kann. Die Stadt teilt diese Auffassung. Die Beschränkung des MIV ist damit von der Satzungsermächtigung des § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO gedeckt. Im Übrigen entspricht dies auch dem von der Stadt erhofften Effekt der Satzung.</p>
--	--	---

	<p>Absatz 4: Wer in den vorhandenen Wohngebieten die Nutzung der vorhandenen öffentlichen Straßenparkplätze beobachtet, weiß, dass in nicht wenigen Fällen Anwohner diese mit ihren (Zweit-) Pkw belegen mit der Folge, dass trotz LBO-gemäßer Herstellung von Stellplätzen kaum ein Besuch in annehmbarer Entfernung sein Auto parken kann. Werden zukünftig weniger Stellplätze errichtet als die LBO vorschreibt, wird dieser Zustand vermutlich zunehmen. Schon jetzt könnten Vollzugsbedienstete im reinen Wohngebiet Im Winkelrain täglich – auch nachts – außerhalb der gekennzeichneten Flächen parkende Autos aufschreiben und damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs günstig beeinflussen. Die Aussage, die geplante Stellplatzsatzung orientiere sich „an dem empirisch, heute messbaren Bedarf an Fahrzeugen pro Haushalt“ ist eine bloße Behauptung. Gleiches gilt für die Erwartung, „dass neue Bauvorhaben die Situation für die Parkierung im Straßenraum nicht aus Mangel an Stellplätzen wesentlich verschlechtern“. Anders die Beobachtung in der Wolfgang-Stock-Straße, deren hinterer Teil nach dem Neubau und Bezug eines Mehrfamilienhauses ohne die baurechtlich erforderlichen Stellplätze zugeparkt ist, von dem Parkdruck durch die Winkelwiesenschule samt Kinderhaus im vorderen Teil ganz abgesehen.</p> <p>Absatz 5: Die Evaluierung der Auswirkungen der Kfz-Stellplatzsatzung alle drei bis fünf Jahre nach Genehmigung und Umsetzung von Bauvorhaben mit zu geringer Stellplatzzahl entsprechend der geplanten Stellplatzsatzung schafft im Nachhinein keinen einzigen fehlenden Stellplatz, ebenso wenig die Ausdehnung der Anwohnerparkbereiche. Weshalb soll die Gesamtheit der Anwohner über die Erschließungsbeiträge privat genutzte Stellplätze am Straßenrand finanzieren und nicht der Nutzer auf seinem Grundstück? Wie viel kostet die Herstellung von jeweils einem Quadratmeter auf dem Grundstück und was am Rand der Straße? Für den Bauherrn ist die Straßenlösung vermutlich mit Abstand am günstigsten. Ist das gewollt?</p> <p>Absatz 6: Weder räumliche und gestalterische Maßnahmen noch eine Intensivierung der Kontrollen schaffen in Aufenthaltsbereichen ohne Parkmöglichkeiten einen einzigen Stellplatz. Eine derartige geplante Vorgehensweise widerspricht den in § 74 Abs. 2 LBO genannten Gründen. Die geplante Satzung ist daher rechtswidrig.</p>	<p>Das von der Satzung geregelte Gebiet, in dem größere Bauvorhaben mit reduzierten Stellplätzen hergestellt werden können, ist nach der Anlage zur Satzung weitgehend innerstädtisch beschränkt. Die Anwendung wird sich auf einzelne Bauvorhaben reduzieren, bei denen der Bauherr oder Antragsteller von den in der Satzung angebotenen Möglichkeiten Gebrauch machen möchte und die im Rahmen der baurechtlichen Genehmigung untersucht werden. In der Evaluierung in spätestens 3 Jahren sollen die Auswirkungen geprüft werden. Heutige, schon erstellte Bauvorhaben mit erschwerten Parkplatzbedingungen sind vor der Rechtskraft der Stellplatzsatzung schon entstanden. Dies ist keine Auswirkung der Stellplatzsatzung und wird in Bezug auf neue Bauvorhaben in der Gebietsnähe von der Stadt näher betrachtet.</p> <p>Zur Verhinderung von Fehlentwicklungen erfolgt eine Evaluierung in spätestens 3 Jahren.</p> <p>Natürlich ist die „Straßenlösung“ nicht gewollt. Der Satzungsentwurf sieht mit dem Ziel, Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe und Gründe sparsamer Flächennutzung zu fördern, gerade Erleichterungen von der Stellplatzpflicht vor. Er soll die Nutzung alternativer Mobilitätskonzepte fördern und so „Straßenlösungen“ künftig gerade vermeiden helfen.</p> <p>Die Satzung will nicht Stellplätze schaffen, sondern Stellplatzbedarf vermeiden helfen.</p>
--	---	---

	<p>Ziffer 4: § 74 Abs. 2 LBO ermächtigt die Stadt nicht zur Reduktion der CO₂ Emissionen. Die geplante Satzung ist daher rechtswidrig.</p> <p>Absatz 1: Die Feststellung: „Weiterhin steigt das Bedürfnis nach Mobilität, Wege werden länger, Lebensstile individueller und der Pkw-Bestand größer“ ist zutreffend. Die geplante Stellplatzsatzung trägt dieser Tatsache nicht Rechnung. Da sie zur Erreichung der Ziele in § 74 Abs. 2 LBO ungeeignet ist, ist die geplante Satzung rechtswidrig.</p> <p>Absatz 2: Die Verminderung von Treibhausgasen ist kein durch § 74 Abs. 2 LBO gedecktes Ziel. Die geplante Satzung ist daher rechtswidrig.</p> <p>Ziffer 5: Absatz 1: Ob die Umfrage der Stadtwerke Tübingen aussagekräftig ist, kann ohne Kenntnis der gestellten Fragen, der Befragten und der Ergebnisse der Umfrage nicht beurteilt werden.</p> <p>Absatz 2: Gleiches gilt für eine Erhebung „Mobilität in Städten“. Da nicht alle in Tübingen benutzten Pkws in Tübingen zugelassen sind, sind die angegebenen Prozentzahlen unzutreffend.</p> <p>Absatz 3: Das TüBussystem ist während des Normalfahrplans an den Arbeitstagen Montag bis Freitag von 6 bis 9 Uhr auf vielen Strecken gut, nicht aber an den Wochenenden, in den Abendstunden und während des Ferienfahrplans (s. o. I 3.(2)).</p> <p>Absatz 4: Wenn man von einer jährlichen Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes ausgeht, ist es vollkommen unverständlich, dass die Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs beschnitten werden sollen.</p>	<p>Die Reduktion der CO₂-Emissionen ist kein eigentliches Ziel der Satzung, kann aber als ein willkommener zusätzlicher Effekt angesehen werden. Mobilität wird durch die Angebote der Satzung nicht ausgeschlossen; alternative Mobilität hat schon heute in der Stadt große Bedeutung.</p> <p>Die Satzung knüpft gerade an Verbesserungen der Mobilität an, die es nicht nur mit dem Kfz gibt.</p> <p>s.o.</p> <p>Die Satzung stützt sich nicht nur auf diese Umfrage, sondern auch auf die Erhebung „Mobilität in Städten“ 2013, generelle Beobachtungen des Mobilitätsverhaltens in Tübingen und Auswertungen des Kraftfahrtbundesamtes, Flensburg.</p> <p>Die Stadt hat als Ziel die ÖPNV-Anbindungen kontinuierlich zu optimieren.</p> <p>Die Stadt verweist dazu auf die Zielsetzung der Satzung.</p>
--	---	---

	<p>Absatz 5: Die Durchschnittswerte an Pkw pro Einwohner sind keine unmittelbar aussagekräftige Größe, da es neben Ein- auch Mehr- und Vielpersonenhaushalte sowie Haushalte mit minderjährigen Kindern oder alten Menschen gibt, die keinen Pkw nutzen (dürfen). Nimmt man aber die aufgeführten Zahlen, ergibt sich für jeden Zwei-Personenhaushalt durchschnittlich der Bedarf an einem Stellplatz, da 0,8 Pkw einen ganzen Stellplatz benötigen. Nimmt man weiter pro Person die Wohnfläche nach den Vorgaben des sozialen Wohnungsbaus, ergeben sich für Wohnungen unter 65m² der Bedarf an einem, bei Wohnungen bis 95m² von zwei, bei noch größeren Wohnungen von eher noch mehr Stellplätzen. An eine Verringerung gegenüber den Vorgaben von § 37 Abs. 1 Satz 1 LBO ist danach nicht zu denken.</p> <p>Ziffer 6: Ziff. 6.1 Absatz 1: Welche privaten und öffentlichen Belange wurden bei der neuen räumlichen Abgrenzung berücksichtigt?</p> <p>Absatz 2: Soll das heißen, dass durch die Nutzungsänderung nach Inkrafttreten der Stellplatzsatzung eine Verringerung der notwendigen Stellplätze möglich wird mit der Folge, dass ein bisher fehlender Stellplatz kein Hinderungsgrund mehr für die Genehmigung der Nutzungsänderung zur Schaffung einer Wohnung sein wird?</p> <p>Absatz 3: Warum wurde die Regelung gegenüber dem Entwurf vom 22.06./26.07.2016 umgekehrt?</p> <p>Ziff. 6.3: Siehe oben unter I. Ziffer 2</p> <p>Ziff. 6.4: Siehe oben unter I.3</p>	<p>Die Stadt ist sich der Tatsache bewusst, dass die Satzung mit Annahmen für die Zukunft arbeiten muss und die festgelegten Kriterien Verallgemeinerungen und Pauschalierungen enthalten. Die Stadt ist überzeugt, dass ihr Vorgehen nach dem heutigen Kenntnisstand rechtmäßig und zweckdienlich ist. Im Rahmen der Evaluierung sollen die Auswirkungen in spätestens 3 Jahren geprüft werden.</p> <p>Wohnbauflächen, ausgeschlossen sind hierbei Gewerbegebiete, Bereiche des Klinikums, der Universität und der Schulen.</p> <p>Das trifft je nach Einzelfall zu.</p> <p>Der aktuelle Entwurf stellt nach Überzeugung der Stadt und heutigem Kenntnisstand eine rechtmäßige und zweckdienliche Möglichkeit zur Erreichung der Ziele dar. Im Rahmen der Evaluierung sollen die Auswirkungen in spätestens 3 Jahren geprüft werden.</p>
--	---	---

Ziff. 6.5:

Absatz 1:

Die Ermessensausübung im Baugenehmigungs- bzw. Kenntnisgabeverfahren in einem gesonderten Verfahren ist viel zu unbestimmt. Soll die Verlagerung auf ein gesondertes Verfahren bezwecken, dass der Gesetzeszweck der LBO damit nicht mehr begrenzend auf das Ergebnis wirken soll? Oder soll kein Nachbarwiderspruch gegen die Entscheidung möglich sein?

Absatz 2:

Wie werden bei den vorgesehenen Sicherungen die Bedürfnisse der -baurechtlichen- Nachbarn berücksichtigt?
Welche Sicherungen „insbesondere“ wird die Baugenehmigungsbehörde sonst noch als ausreichend ansehen? Nach welchen Gesichtspunkten richtet sich die Entscheidung der Baugenehmigungsbehörde, ob eine ausreichende Sicherung gegeben ist?

Absatz 3:

Wie erfolgt die Sicherung zur Verpflichtung zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen für den Fall, dass die Voraussetzungen der Mobilitätsverbesserung nicht mehr vorliegen?
Was geschieht, wenn in einigen Jahr(zehnt)en der ÖPNV besser ist als die ambitionierteste Mobilitätsverbesserung? Müssen dann die fehlenden Stellplätze errichtet werden?

Absatz 4:

Das heißt, dass die Schaffung von ein oder zwei Wohnung(en) nicht zur Anwendung von § 5 des Entwurfs führt. Ist dieses Ergebnis mit dem Gebot der Gleichbehandlung zu vereinbaren? Die Schaffung von Fahrradabstellplätzen und die Nutzung von Car-Sharing ist unabhängig von der Anzahl der Wohnungen im Gebäude möglich.

Die Erfüllung der Stellplatzpflicht wird nach LBO im Baugenehmigungsverfahren beurteilt. Also ist dort auch der richtige Ort für die Beurteilung von Erleichterungen. Zu einem Nachbarwiderspruch s.o.

Die Beurteilung erfolgt nach den Kriterien der Satzung; zusätzliche Sicherungen der qualifizierten Mobilitätsverbesserung können vielgestaltig sein und bleiben der Beurteilung im Einzelfall vorbehalten.

Entfällt die qualifizierte Mobilitätsverbesserung, entsteht die Stellplatzpflicht wieder in der ursprünglichen Höhe. Ihrer Erfüllung dient § 5 Abs. 5. Für den ÖPNV ist grundsätzlich die Sachlage bei der Entscheidung über den Antrag maßgeblich.

Erfahrungsgemäß machen Mobilitätskonzepte für Wohngebäude mit einer Wohnung keinen Sinn, deshalb sollen diese erst bei Wohngebäuden mit mehr als 2 Wohnungen Anknüpfungspunkt für eine weitere Reduzierung der Stellplatzpflicht sein. Hier wird auf die sonst in der LBO üblichen Begrifflichkeit „Wohngebäude mit mehr als 2 Wohnungen“ zurückgegriffen. Ab dieser Wohnungsanzahl werden z. B. Spielplätze (§ 9 LBO) erforderlich und es tritt die Herstellungspflicht der Barrierefreiheit von Wohnungen eines Geschosses (§ 35 Abs. 1 LBO) ein. Die Stadt ist überzeugt, dass ihr Vorgehen nach dem heutigen Kenntnisstand rechtmäßig und zweckdienlich ist. Im Rahmen der Evaluierung sollen die Auswirkungen in spätestens 3 Jahren geprüft werden.

	<p>Ziffer 6.7: Legt man die in der Begründung unter 5. Absatz 5 angegebene häufigste Zahl zugrunde, ergibt dies bei Berücksichtigung der Wohnflächen im sozialen Wohnungsbau für jede 50m² große Wohnung, die von einem Zwei-Personen-Haushalt bewohnt wird, 0,8 Stellplätze, 70m² große Wohnung, die von einem Drei-Personen-Haushalt bewohnt wird, 1,2 Stellplätze, 90m² große Wohnung, die von einem Vier-Personen-Haushalt bewohnt wird, 1,6 Stellplätze, 110m² große Wohnung, die für einen Fünf- bis Sechs-Personen-Haushalt 2 bis 2,4 Stellplätze, mindestens also $(3 \times 0,8) + (3 \times 1,2) + (2 \times 1,6) + (2 \times 2 \text{ oder } 2 \times 2,4) = 13$ oder 14 Stellplätze und damit mehr als derzeit nach der LBO erforderlich sind. Für eine Verringerung gegenüber den Vorgaben der LBO ist realistischweise kein Platz.</p>	<p>Die Satzung geht hier nicht von „Durchschnittswerten an PKW pro Einwohner“ aus, sondern bezieht sich auf die festgelegten Wohnungsgrößen nach § 3 der Satzung. Bei einer Berechnung nach der Satzung würden 8 Stellplätze, anstatt nach LBO 10 Stellplätze hergestellt werden müssen. In der Kfz-Stellplatzsatzung wird nach § 3 aufgrund der Wohnungsgröße die notwendige Stellplatzanzahl reduziert.</p>
Stellungnahme 2	<p>Die in der Begründung indirekt enthaltene Aussage, das Tübinger Mobilitätsverhalten lasse einen Rückgang der Kraftfahrzeugdichte erwarten, erscheint mir eher Wunschdenken als Realität. Die zunehmende Einwohnerzahl, die ansteigende Geburtenrate und die derzeitige Wandlung der Bevölkerungsstruktur bei gleichbleibender Markungsfläche und einem an der Kapazitätsgrenze angekommenen ÖPNV lassen eher eine Zunahme der Kraftfahrzeugdichte erwarten.</p> <p>Eine Reduzierung der Stellplatzverpflichtung führt zweifellos zu einem verstärkten Druck auf die öffentlichen Parkplätze. Was das heißt, erfahre ich in den letzten Jahren am eigenen Leib durch die zunehmende Belegung eines unmittelbar vor meinem Haus gelegenen Parkplatzes und den dadurch deutlich zugenommenen Belästigungen. Von den in den 1980er-Jahren im Baugebiet „Neue Acker“; im Baugenehmigungsverfahren geforderten drei Stellplätzen pro Gebäude ist heute häufig nur noch einer vorhanden; die weiteren wurden längst zweckentfremdet; die Kraftfahrzeugdichte ist aber gestiegen. Deshalb wetteifern Grundstückseigentümer und Mieter im Windhundverfahren immer mehr um die Belegung der öffentlichen Parkplätze.</p> <p>Die Einhaltung der Stellplatzverpflichtung gilt nach meinen Erfahrungen nur bis zur Bauabnahme; nachher wird sie nicht mehr überwacht mit den zum Teil vorstehend beschriebenen Folgen. Es wäre deshalb eigentlich am ehrlichsten und würde der Wirklichkeit am ehesten entsprechen, auf jegliche Stellplatzverpflichtung zu verzichten und es jedem Bauherrn zu überlassen, die nach seinem Gutdünken erforderliche Zahl von Stellplätzen herzustellen.</p>	<p>Ausweislich der Gesetzesbegründung (LT-Drs. 15/5294) war auch der Gesetzgeber selbst der Auffassung, dass durch die Verringerung der Stellplatzverpflichtung eine Beschränkung des MIV erreicht werden kann. Die Stadt teilt diese Auffassung. Die geschilderten Probleme sind nicht durch die Satzung verursacht. Der aktuelle Entwurf stellt nach Überzeugung der Stadt und heutigem Kenntnisstand eine rechtmäßige und zweckdienliche Möglichkeit zur Erreichung der Ziele dar. Im Rahmen der Evaluierung sollen die Auswirkungen in spätestens 3 Jahren geprüft werden.</p>

Stellungnahme 3

- I. Die Satzung ist auch in der nunmehr vorgesehenen Fassung abzulehnen:
1. Die §§ 3, 4 und 5 verweisen jeweils auf § 2; §2 erwähnt neben der Errichtung auch die Änderung und Nutzungsänderung von baulichen Anlagen etc. und verweist auf § 37 LBO insgesamt (vgl. Begründung Nr. 2). Die Ermächtigungsgrundlage zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung in § 74 Abs. 2 LBO bezieht sich nur auf § 37 Abs. 1 LBO. § 37 Abs. 1 LBO regelt ausschließlich die Errichtung; Änderungen und Nutzungsänderungen sind in § 37 Abs. 3 LBO geregelt; hierzu darf die Stellplatzsatzung keine Regelungen enthalten.

Die Reduktionsmöglichkeit durch Fahrradabstellmöglichkeiten (§ 5 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und Nr. 2) ist von der Ermächtigungsgrundlage in § 74 Abs. 2 LBO nicht gedeckt. Die Regelungen in § 35 Abs. 4 Satz 1 und § 37 Abs. 1 Satz 4 und 5 und Abs. 2 LBO über die Anforderungen von Fahrrad-Stellplätzen und insbesondere die Möglichkeit der Ersetzung notwendiger Kfz-Stellplätze gehen § 74 Abs. 2 LBO vor.

Auch wenn § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO ausdrücklich nur auf die Stellplatzverpflichtung nach „§ 37 Abs. 1 LBO“ Bezug nimmt, bedeutet dies nicht, dass sich die Einschränkungsmöglichkeit nicht auch auf die Änderungen und Nutzungsänderungen i.S. des § 37 Abs. 2 LBO bezieht. Die Geltung der Ermächtigung der Nr. 1 auch für Änderungen und Nutzungsänderungen ergibt sich daraus, dass § 37 Abs. 2 LBO einen Unterfall des § 37 Abs. 1 LBO darstellt und der Gesetzgeber mit der Bezugnahme auf § 37 Abs. 1 LBO die Stellplatzverpflichtung ganz allgemein umschreiben wollte. Es ist kein Grund für eine unterschiedliche Behandlung der beiden Fallgruppen ersichtlich. Auch können die mit dem § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO verfolgten städtebaulichen Ziel in bebauten Gebieten nur unvollkommen erreicht werden, wenn im Falle von Änderungen die sich aus § 37 Abs. 2 LBO ergebende Zahl an Stellplätzen geschaffen werden müsste.

§ 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO gibt lediglich die Gründe an, aufgrund derer die Anzahl von Stellplätzen reduziert werden können. Keine Aussage hingegen trifft § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO, mit welchen Mitteln die mit der jeweiligen Satzung verfolgten Ziele erreicht werden können. Ausweislich der Begründung zum Gesetzesentwurf dienen die mit der Baurechtsnovelle 2014 eingeführten fahrradbezogenen Maßnahmen in besonderer Weise einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, indem sie zu einer umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Gestaltung des Verkehrs beitragen. Die Mittel des § 5 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2 der Satzung dienen der Förderung des Fahrradverkehrs und sind mithin geeignet um die Ziele der Satzung zu erreichen.

Mit § 5 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2 der Satzung wird die Möglichkeit eröffnet, die Anzahl der notwendigen Stellplätze gerade zu reduzieren. Nicht geregelt wird die Möglichkeit der Ersetzung von notwendigen Stellplätzen durch Fahrradabstellplätze. Im Übrigen bezieht sich die Ersetzungsmöglichkeit nach § 37 Abs. 1 LBO nicht auf notwendige Stellplätze von Wohnungen.

	<p>Außerdem ist die Anforderung von zwei Maßnahmen zur Mobilitätsverbesserung (§ 5 Abs. 3 Satz 1) untauglich: § 5 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 stellt keine über die nach § 37 Abs. 2 ohnehin geltend hinausgehenden Anforderungen auf und ist daher stets erfüllt.</p>	<p>Die in der Satzung geregelten Anforderungen an die bauliche Ausgestaltung von Fahrradabstellplätzen entsprechen im Wesentlichen den Anforderungen der LBO. Mit den darüber hinausgehenden Anforderungen soll die Attraktivität der Fahrradabstellplätze weiter erhöht und damit der Fahrradverkehr gefördert werden. Aus diesem Grund und der daraus resultierenden Reduktionsmöglichkeit für Kfz-Stellplätze erfolgen die Anforderungen an die bauliche Ausgestaltung von Fahrradstellplätzen nach Ansicht der Verwaltung zu Recht.</p> <p>Die in § 37 Abs. 2 LBO genannten Anforderungen an Fahrradstellplätze gelten für die für Wohnungen notwendigen Fahrradstellplätze nach § 35 Abs. 4 LBO, nicht aber für die über die Anzahl der notwendigen Stellplätze, die nach § 5 Abs. 2 Nr. 1 der Satzung errichtet werden. Somit verbleibt § 5 Abs. 2 Nr. 1 der Satzung ein eigenständiger Regelungsgehalt.</p>
	<p>2. Ein Grund für die gegenüber dem letzten Entwurf noch stärkere Reduktion der Stellplatzanforderungen allein wegen der Wohnungsgröße (§ 3) ist nicht ersichtlich.</p> <p>3. Die aus den bereits genannten Gründen insgesamt abzulehnenden Reduktion wegen ÖPNV-Anbindung (§ 4) wurde gegenüber dem letzten Entwurf nochmals verschlimmert: Eine Anbindung mit 4 Fahrten/Stunde kann auch bedeuten, dass vier Linien im Extremfall im Abstand von einer Minute oder teils fahrplanmäßig gleichzeitig fahren und anschließend 56 oder 58 Minuten (oder bei einem 2-Stunden-Takt, 118 Minuten) kein Bus fährt. Soll die Ermittlung mit mehreren Linien (§ 4 Satz 3) bedeuten, dass eine Haltestelle in Hausnähe mit 4 Fahrten/Stunde genügt, auch wenn ein Umstieg für eine Fahrt zu einem zentralen Verkehrsknotenpunkt (was genau gilt als solcher?) erforderlich ist? Auch wenn der Umstieg eine Wartezeit von z.B. 20 Minuten erfordert? Auch wenn der der Umstieg nur 1 mal pro Stunde möglich ist?</p>	<p>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. Die Stadt ist sich der Tatsache bewusst, dass Verallgemeinerungen und Pauschalierungen enthalten sind. Im Rahmen der Evaluierung sollen die Auswirkungen in 3 Jahren geprüft werden.</p> <p>vgl. Stellungnahme der Verwaltung in Anlage 2 Nr. 3 Absatz 1</p>

In § 4 fehlt eine dem § 5 Abs. 4 und Abs. 5 vergleichbare Regelungen. Wie jüngst bei der Linie 3 geschehen, ist es ohne weiteres denkbar, dass Haltestellen verlegt werden, sodass ein Grundstück aus dem Radius des § 4 Satz 2 herausfallen kann; auch Änderungen am Fahrplan sind denkbar. Die Ungeeignetheit der ÖPNV-Anbindung als zuverlässiger Ersatz eines Pkw wird auch durch die rege Baustellen-Tätigkeit deutlich. Wie aus den jüngsten Ankündigungen zu Baumaßnahmen nun der Wilhelmstraße ersichtlich, kann es jederzeit vorkommen, dass die ggf. relevante Haltestelle – vorübergehend aber unter Berücksichtigung allfälliger Verzögerungen dennoch auf unbestimmte Zeit – nicht bedient wird.

4. Der Zweck, durch die Reduktion der Stellplatzanforderungen die Baukosten zu verringern (Begründung Nr. 3), geht davon aus bzw. hat zur Folge, dass Bauvorhaben in ihrer konkreten Ausgestaltung ausgeführt werden, die sich Bauherren ohne die für nicht zu errichtende Stellplätze eingesparten finanziellen Mittel nicht leisten könnten. Tritt nun nach § 5 Abs. 4 richtigerweise auch aufgrund der Veränderungen der ÖPNV-Anbindung die Herstellungspflicht wieder in Kraft, sind hierfür keine Mittel vorhanden. Dies hätte entweder zur Folge, dass die Verpflichtung zur nachträglichen Herstellung der Stellplätze nicht durchgesetzt wird (was im Interesse u.a. der sonstigen Anwohner und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht sein darf) oder dass die Bauherren einen zusätzlichen Kredit aufnehmen müssten, den sie weder erhalten noch sich leisten könnten, d.h. dass sie ihr Haus (bzw. Wohnung etc.) verlieren. Derartiges sehenden Auges heraufzubeschwören, kann nicht richtig sein.

5. Die angesprochene sparsame Flächenpolitik (Begründung Nr. 3) steht in krassm Widerspruch dazu, dass seitens der Stadtverwaltung der von Gewerbebetreibenden, vom Klinikum etc. angemeldeter Bedarf als gegeben akzeptiert wird und für derartige Vorhaben keine Bemühungen wahrnehmbar sind, den angeblichen Flächenbedarf zu verringern. Für Gewerbe werden Flächen zur Verfügung gestellt, Wohnbedarf soll durch Nachverdichtung gedeckt werden. In ähnlicher Weise wird mit dem Flächenbedarf auf Privatgrundstücke für andere Zwecke verfahren: Zu den ohnehin erforderlichen – nach Abschaffung der runden Tonnen deutlich größeren – Restmüll- und häufig Bio-Tonnen kommen demnächst Altpapier-tonnen und womöglich noch Wertstoff-Tonnen hinzu. Hier werden großzügig Erfordernisse für bereitzuhaltende und

Die Verwaltung hat stets die Verbesserung des ÖPNV als Ziel. Es mag sich an wenigen Stellen noch ein Optimierungsbedarf geben. Schon heute sind viele MIV-Fahrten durch den ÖPNV entbehrlich. Staus und fehlende Parkplätze führen auch beim MIV zu keiner gewährleisteten Pünktlichkeit und dem Komfort einer Fahrt mit dem MIV. Reduzierungen der Stellplatzpflicht aufgrund Anbindung an den ÖPNV sind nach LBO sachgerecht.

Eine Herstellung nachträglicher Stellplätze kann auch im Rahmen von zugewiesenen Anwohnerparkausweisen erfolgen. Hierbei entstehen deutlich weniger Kosten, als eine nachträgliche Herstellung von Stellplätzen. Die Stadt ist stets bestrebt die ÖPNV-Anbindungen zu optimieren und eher mehr Haltestellen herzustellen und das ÖPNV-Netz noch attraktiver für Nutzer zu gestalten, als einzelne Haltestellen zu entfernen. Für die ÖPNV-Reduktion ist grundsätzlich die Sachlage bei der Entscheidung über den Antrag maßgeblich.

Eine Nachverdichtung und sparsame Flächenpolitik wird ebenso bei Gewerbebetreibenden und dem Universitätsklinikum berücksichtigt. Diese Bauvorhaben können jedoch überwiegend nicht in der bebauten Umgebung innerstädtischen Fläche erstellt werden, aufgrund besonderer Gegebenheiten, wie z.B. Lieferverkehr, Lärmschutz. Die Stellplatzsatzung bezieht sich auf Bauvorhaben mit mindestens einer Wohnung. Gewerbebetreibende und Kliniken sind nicht Gegenstand der Stellplatzsatzung. Flächen für Müll sind mit und ohne Satzung in entsprechendem Maße bei allen Bauvorhaben vorzuhalten.

	<p>und zu befestigende Flächen geschaffen, während für Bewohner im Zweifel nützliche Kfz-Stellplätze eingespart werden sollen. Es fehlt an einem schlüssigen Gesamtkonzept.</p> <p>Geht man vom Ziel sparsamer Flächennutzungen aus, ist § 5 untauglich: Vollkommen zu Recht müssen die potentielle erforderlichen Flächen nach § 5 Abs. 4 und Abs. 5 freigehalten werden und dürfen nicht anders genutzt werden. Damit werden diese Flächen gerade nicht eingespart. Hinzu kommt insoweit: Flächen für ggf. nachträglich zu errichtenden Stellplätze können nur oberirdische Flächen sein; die nachträgliche Erweiterung einer Tiefgarage ist nicht möglich. Würden von Anfang an mehr Stellplätze in der Tiefgarage geschaffen, könnte dies ggf. ohne zusätzlichen Flächenbedarf geschehen, sodass ohne die Reduktion aufgrund der Satzung weniger Fläche erforderlich wäre.</p> <p>Ein Car-Sharing-Modell als Maßnahme der Mobilitätsverbesserung (§ 5 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3) ist ungeeignet. Neben dem Eingriff in die persönliche Lebensführung bzw. der Ausgrenzung potentieller Mieter oder Erwerber mit anderen Lebensgewohnheiten berücksichtigt dieser Ansatz auch nicht, dass sich Lebensgewohnheiten der Bewohner ändern können, oder auch nur, dass Bewohner im Laufe der Nutzungszeit eines Gebäudes wechseln können. Zudem: Welcher Anteil der Bewohner eines Gebäudes soll erforderlich sein, um die Teilnahme an einem solchen Modell aufgeben zu können? Sollen umgekehrt diejenigen Bewohner, welche die Teilnahme fortsetzen möchten, gegen die anderen einen Anspruch auf Fortsetzung oder auf Ersatz haben?</p> <p>Ebenso, wie § 5 Abs. 1 und Abs. 3 Satz 2 nicht hinreichend bestimmt ist für die Frage, nach welchen Kriterien das Ermessen über die Ausnahme – eine Ausnahme muss eine Ausnahme sein und darf nicht zur Regel werden – auszuüben ist, sind die (Mindest-) Anforderungen für die Sicherung des Mobilitätskonzept nach § 5 Abs. 5 (und – was sich schon nicht hinreichend deutlich ergibt, aber zwingend erforderlich ist – auch der Flächen nach § 5 Abs. 4) nicht hinreichend bestimmt. Dass auch die Beurteilung der ausreichenden Sicherung im Ermessen der Baurechtsbehörde stehen soll (Begründung Nr. 6,5) ist bestenfalls bedenklich. Hier stehen unmittelbar die Rechte der Nachbarn auf dem Spiel: Erweist sich die Sicherung als unzureichend, haben diese keine Möglichkeit mehr, ihr Recht zu bekommen.</p>	<p>Mit dem Ziel der sparsamen Flächennutzung und der Stellplatzsatzung soll das Angebot bestehen Stellplätze einsparen zu können. Desweiteren soll sich die Stellplatzsatzung an das Mobilitätsverhalten anpassen, aus diesem hervorgeht, dass bei verschiedenen Bauvorhaben die geforderte Stallplatzanzahl der LBO nicht mehr erforderlich sein wird.</p> <p>Die Beurteilung der Mobilitätsverbesserung eines geeigneten Car-Sharing-Modells wird Gegenstand der baurechtlichen Entscheidung. Es ist aufgrund der in § 5 Abs. 4 und 5 vorgesehenen und im Genehmigungsverfahren zu prüfenden Sicherung nicht ausschließlich vom Verhalten der Bewohner abhängig. Ein Car-Sharing-Modell kann ebenso bei einem gewerblichen Anbieter genutzt werden, hier besteht keine Abhängigkeit von anderen Bewohnern.</p> <p>§ 5 Abs. 5 lässt andere Sicherungsmöglichkeiten des qualifizierten Mobilitätskonzepts mit der Formulierung „insbesondere“ offen, um den Antragstellern oder Bauherren bei der Sicherung Spielräume zu geben. Die Effizienz der vorgeschlagenen Sicherung wird im jeweiligen Genehmigungsverfahren geprüft.</p>
--	---	--

6. Dass neue Bauvorhaben die Parksituation im Straßenraum nicht aus Mangel an Stellplätzen wesentlich verschlechtern würden (Begründung Nr. 3), ist reines Wunschdenken. Eine hinreichende Beobachtung der bereits bestehenden Situation würde aufdecken, dass selbst in überschaubaren Wohnstraßen der Neubau eines einzigen Hauses die Situation auf der Straße massiv beeinträchtigt. Weshalb sollen die Allgemeinheit bzw. diejenigen Anwohner, die auf dem eigenen Grundstück auf eigene Kosten ihren Stellplatzbedarf decken, über die Erschließungsbeiträge die Abstellmöglichkeit für diejenigen Anwohner bezahlen, die sich einige Stellplätze „sparen“? Wieviel mehr kostet die Herstellung einer breiteren Straße, um das Parken zu ermöglichen, als die Herstellung einer ausreichenden Anzahl Stellplätze auf Privatgrund?
Selbst wenn die in der Begründung (Nr. 5) insgesamt angegebenen Daten zutreffen sollten, wird dort immer noch von einer Steigerung der PKW-Dichte ausgegangen. Dann kann nicht der Bedarf an Stellplätzen geringer werden.

7. Dass für nach § 37 Abs. 1 LBO notwendige Stellplätze bei Kleinwohnungen häufig keine Nachfrage bestehe (Begründung Nr. 3) ist nicht belegt. Vielmehr lässt sich ein vom Bewohner nicht benötigter Stellplatz häufig (an Bewohner in der Nähe) vermieten, sodass sich die Kostenbelastung aufhebt. Würden seitens der Stadtverwaltung Parkverstöße häufiger und flächendeckender kontrolliert und geahndet, würde die Nachfrage nach derartigen Mietmöglichkeiten im Übrigen steigen; zu dem anderen würde die Situation für Besucher verbessert.

8. Dass das Bedürfnis nach Mobilität steigt, Wege länger werden etc. (Begründung Nr. 4) trifft zu. Zu ergänzen ist, dass diese Umstände nicht nur auf der privaten Entscheidung und dem Willen der Bevölkerung beruhen, sondern ebenso auf den Anforderungen, welche die Gesellschaft stellt. (Nur als Beispiel: Fragen Sie mal bei der Arbeitsagentur oder beim Jobcenter, was als „zumutbare“ Entfernung für Wege zu einer Arbeitsstätte gilt). Dieser Entwicklung trägt die Stellplatzsatzung nicht Rechnung. Die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes etc. als Ziel ist nicht von § 74 Abs. 2 LBO gedeckt. Dies gilt auch für zahlreiche weitere in der Begründung genannte Ziele.

Eine Reduzierung der notwendigen Stellplätze stellt für die Verwaltung ein Angebot an die Bauherren dar. Eine Evaluation soll nach 3 Jahren erstellt werden. Hierbei werden unter anderem Straßenräume, in denen Neubauten erstellt wurden untersucht, Parkscheinautomaten können ausgewertet werden, Zu- oder Abnahme von Nachbarbeschwerden werden statistisch geführt oder auch eventuelle Erweiterungen von Bewohnerparkausweisen bzw. Parkraumkontrollen durchgeführt. Bei negativen Auswirkungen kann der Gemeinderat entsprechend nachsteuern.

Die Reduzierung der notwendigen Stellplatzanzahl ist im Verhältnis zum gesamten Bauvorhaben zu sehen. Bei Kleinwohnungen ist die Reduzierung nicht auf 0 möglich. Es wird lediglich im Verhältnis die Stellplatzanzahl reduziert, so dass bei einem größeren Bauvorhaben die Gesamtanzahl der Stellplätze reduziert werden kann und eine Verteilung der Stellplätze möglich ist. Besucher müssen auch heute schon oft öffentliche Parkhäuser und die guten Anbindungen des ÖPNV, der Fahrradleihsysteme o.ä. benutzen. Im Stadtgebiet gibt es zudem Parkplätze mit Parkscheinautomaten für Besucher.

Es ist kein eigentliches Ziel der Satzung die CO₂-Emissionen zu reduzieren, es wird jedoch als zusätzlicher Effekt durch die Minderung des MIV als positiv angesehen.

	<p>9. Die Angaben zu den angeblichen Durchschnittswerten für PKW pro Einwohner (Begründung Nr. 5) führen in die Irre. § 37 LBO und die geplante Stellplatzsatzung knüpfen an Wohnungen an. Rechnet man die angegebenen Werte entsprechend der in einer Wohnung lebenden Personen hoch, ergibt sich daraus jedoch, dass im Durchschnitt eine Reduktion der benötigten Stellplätze nicht in Betracht kommt.</p> <p>II. Im Übrigen halte ich an meiner nachfolgenden nochmals wiedergegebenen Stellungnahme aus der ersten Auslegungs- und Beteiligungsphase fest; sie gilt für die jetzt vorgesehene Fassung gleichermaßen. Die dort genannten Aspekte sind zum weit überwiegenden Teil nicht bzw. nicht hinreichend berücksichtigt worden. Rein exemplarisch sei aus der jetzigen Anlage 3 („Abwägung Stellungnahmen“) angeführt, dass der bloße Hinweis, dass nunmehr eine „Stellplatzerhöhung“ im Satzungsentwurf nicht mehr enthalten ist, lediglich zum Ausdruck bringt, dass das Gegenteil meiner Bedenken umgesetzt wurde. Eine Berücksichtigung oder Abwägung liegt darin selbstverständlich nicht. Ähnliches gilt – mit wenigen Ausnahmen – auch für den Rest:</p> <p>Die vorgesehenen Reduktionen der Stellplatzanforderungen sind abzulehnen, die vorgesehenen Ausweitungen sind zu gering.</p> <p>1. Die Absicht, dass der MIV im Stadtgebiet „gesteuert und nachhaltig reduziert“ werden soll (Begründung Nr. 3), ist von der gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage zum Erlass der Satzung nicht gedeckt. Der genannte Kostenanreiz, auch die Kosten für den Stellplatz zu sparen, berücksichtigt nicht den Unterschied zwischen Bauherr, Eigentümer und Mieter. Das gilt auch für die Erwägung, dem Bauherrn stehe es offen, freiwillig Stellplätze und Garagen herzustellen (Begründung Nr. 2). Eine Wohnungsgesellschaft o. Ä. wird die die mögliche Kostenreduktion gerne „mitnehmen“, die von den Mietern verlangten Mieten werden dadurch aber in keiner Weise geringer ausfallen; es darf zumindest bezweifelt werden, dass der Baukostenvorteil bei einem Verkauf von Wohnungen von einer Projektgesellschaft an einzelne Erwerber vollständig weitergegeben würde.</p>	<p>Die Annahme der Durchschnittswerte ergibt, dass jeder Einwohner weniger als 1 PKW besitzt. Diese Werte unterstützen die von der Stadt vorgeschlagenen Reduzierungen im Verhältnis zu den PKW-Besitzern und den Wohnungsgrößen wieder.</p> <p>Für die folgenden Stellungnahmen II. Nr. 1-14, die aus der ersten öffentlichen Auslegung vom 08.08.2016-30.09.2016 übernommen wurden, sind die vom Gemeinderat beschlossenen „Stellungnahmen der Verwaltung“ aus der Vorlage 423/2016 vom 01.12.2016 zu entnehmen. Einzelne Ergänzungen können im Folgenden entnommen werden.</p> <p>Ausweislich der Gesetzesbegründung (LT-Drs. 15/5294) kann durch die Verringerung der Stellplatzverpflichtung eine Beschränkung des MIV erreicht werden. Die Beschränkung des MIV ist von der Satzungsermächtigung des § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO gedeckt. Im Übrigen entspricht dies auch dem von der Stadt erhofften Effekt der Satzung.</p> <p>Siehe „Stellungnahmen der Verwaltung“ aus der Vorlage 423/2016 vom 01.12.2016 (Anlage 3)</p>
--	--	---

	<p>2. Auch die Absicht zur Reduktion der CO₂-„Emissionen“ (sic; Begründung Nr. 4) ist kein Zweck, der von der gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage gedeckt wäre. Bei keiner der genannten Einzelerwägungen ist zu erkennen, dass das u.a. genannte (Begründung Nr. 4) Ziel der Sicherung der Erreichbarkeit der täglichen Mobilitätsziele hinreichend berücksichtigt wäre, schon gar nicht für „alle“ Bürgerin und Bürger. Genannt seien statt vieler etwa die älter werdenden Bürgerinnen und Bürger.</p> <p>3. Auf Bundesebene gibt es verschiedene Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität, insbesondere Steuervergünstigungen und Kaufprämien. Inzwischen sind auch Regelungen geplant, für einzelne Eigentümer einer WEG und für Mieter Ansprüche zu schaffen, an „ihren“ Stellplätzen Ladeeinrichtungen für Elektroaufzüge installieren zu dürfen (BR-Drs. 340/16). Die mit der Stellplatzsatzung geplante Reduktion von Stellplätzen würde diese Bemühungen konterkarieren.</p> <p>4. Die Annahmen zum Mobilitätsverhalten (u.a. Begründung Nr. 5) sind kein geeigneter Anknüpfungspunkt. Eine angenommene geringe Nutzung von Pkw erlaubt keinen Schluss auf den Stellplatzbedarf. Im Gegenteil benötigen Personen, die einen Pkw haben, aber z.B. mit dem Bus zur Arbeit fahren, in größerem Maße einen Stellplatz bei ihrer Wohnung, da in diesem Fall der Pkw nicht nur nachts, sondern auch tagsüber dort abgestellt ist.</p> <p>5. Falsch ist es, die Stellplatzanforderungen „an dem empirisch, heute messbaren Bedarf“ zu orientieren (Begründung Nr. 3). Die durch die Satzung aufgestellten (reduzierten) Anforderungen werden in der Zukunft, nämlich insbesondere nach der Verwirklichung von davon erfassten (Neu-) Bauvorhaben wirksam. Folglich müssten sie sich an dem zukünftigen und nicht an dem heutigen Bedarf orientieren. Dabei ist z.B. zu berücksichtigen, dass in Zukunft die Anzahl (reiner) Elektro-Pkw zunehmen wird. Bei diesen greifen weitere Argumente wie insbesondere die Reduktion von Schadstoffemissionen nicht mehr. Davon unabhängig sind die genannten empirischen Beobachtungen zu bezweifeln. Dass bereits heute teilweise</p>	<p>Siehe „Stellungnahmen der Verwaltung“ aus der Vorlage 423/2016 vom 01.12.2016 (Anlage 3)</p> <p>Siehe „Stellungnahmen der Verwaltung“ aus der Vorlage 423/2016 vom 01.12.2016 (Anlage 3)</p> <p>Siehe „Stellungnahmen der Verwaltung“ aus der Vorlage 423/2016 vom 01.12.2016 (Anlage 3)</p> <p>Siehe „Stellungnahmen der Verwaltung“ aus der Vorlage 423/2016 vom 01.12.2016 (Anlage 3)</p>
--	---	---

trotz vorhandener Stellplätze auf der Straße geparkt wird, beruht nicht (nur) auf der – nicht belegten – Tendenz, Tiefgaragenplätze aus Bequemlichkeit nicht zu nutzen, sondern auch darauf, dass ggf. je Wohneinheiten schlicht mehr als Pkw vorhanden ist. Hinzu kommt, dass teilweise baurechtlich vorhandene notwendige Stellplätze als Vorgärten etc. „umgenutzt“ werden, ohne dass hiergegen eingeschritten würde. Die vorgesehene Beobachtung und ggf. Nachbesserung der Stellplatzsatzung ist untauglich. Ist ein Neubau (-gebiet) mit reduzierter Stellplatzanzahl erst einmal hergestellt, lässt sich dies später nicht mehr korrigieren.

6. Die angedachte Intensivierung der Kontrollen für den Fall zunehmenden Parkdrucks auf Aufenthaltsbereiche wie auch die denkbaren gestalterischen Maßnahmen (Begründung Nr.3) lösen das Problem nicht. Dadurch wird der Bedarf an Stellplätzen weder gedeckt noch reduziert: 15 Pkw können nun mal nicht gleichzeitig auf zehn Stellplätzen untergebracht werden. Soweit die Ausweitung von Anwohnerparkbereichen angedacht ist, läuft dies dem an anderer Stelle genannten Argumenten zuwider, dass die (Bau-) Kosten reduziert würden: Ein Anwohnerparkausweis kostet wieder Geld, und dies zum einen (jährlich) wiederkehrenden und dauerhaft, zum anderen erneut den Nutzer und nicht den Bauherrn. Außerdem führt ein Anwohnerparkbereich dazu, dass es unmöglich wird, Besuchern einen Parkplatz anzubieten (vgl. demgegenüber Begründung Nr. 1: Bei Fahrradstellplätzen werden die Bedürfnisse der Besucher gesehen, beim MIV nicht). Dies betrifft im Übrigen die gesamte Konzeption der Stellplatzsatzung: Bei keiner der Erwägungen ist berücksichtigt, dass Besucher in vielen Fällen (vgl. auch die genannten 75 % für den Stadt-Umland-Verkehr) mit dem Pkw anreisen; dies muss beim Stellplatzbedarf ebenso berücksichtigt werden wie das angebliche Mobilitätsverhalten der Tübinger Bevölkerung.

7. Nicht nachvollziehbar ist, warum baugebietsspezifische Sonderregelungen ausgeschlossen werden sollen (Satzung § 1 Abs. 3; Begründung Nr. 6.1). Das Gegenteil wäre deutlich sinnvoller, um eben nicht alles „in einen Topf zu werfen“, sondern – ggf. auch erst in Zukunft – auf Besonderheiten reagieren zu können.

Siehe „Stellungnahmen der Verwaltung“ aus der Vorlage 423/2016 vom 01.12.2016 (Anlage 3)

Siehe „Stellungnahmen der Verwaltung“ aus der Vorlage 423/2016 vom 01.12.2016 (Anlage 3)

<p>10. Die vorgesehene Reduktion aufgrund ÖPNV-Anbindung (Satzung § 4, Begründung Nr. 6.4) ist in mehrfacher Hinsicht nicht sachgerecht und insgesamt abzulehnen. Je nach konkretem Zweck einer konkreten Fahrt ist der ÖPNV nicht geeignet. Je nach Start- und Zielort innerhalb Tübingens können ein oder mehrere Umstiege nötig sein; in den allermeisten Fällen sind die Buslinien jedoch nicht aufeinander abgestimmt. Die Pünktlichkeit ist nicht gewährleistet, sodass auch fahrplanmäßige mögliche Umstiege häufig nicht funktionieren. Ergänzend ist generell die mangelnde Zuverlässigkeit des ÖPNV zu berücksichtigen. Da offenbar die Kosten für den Einsatz von Winterreifen gescheut werden, führt regelmäßige bereits geringer Schneefall etc. zu massiven Verspätungen teils (insbesondere bzw. Gefällestrecken) zum Ausfall von Fahrten. Regelmäßig dauert es in derartigen Fällen unverständlich und unzumutbar lange, bis – auf nicht ausreichende Weise – an den Anzeigetafeln informiert wird; bei Startpunkten in den meisten Wohngebieten gibt es an den Haltestellen keine Anzeigetafeln. Durch alle diese Aspekte entstehen teilweise unverhältnismäßige Reisezeiten. Für bestimmte Zwecke, z. B. Einkauf sperriger oder schwerer Güter (vorsorglich: Leitungswasser und ggf. CO₂-Sprudler sind kein gleichwertiger Ersatz für eine Sprudelkiste – Stichwort Bevormundung), ist der ÖPNV generell ungeeignet. Bereits aus diesen Aspekten folgt, dass auf eine gewisse ÖPNV-Anbindung gerade nicht die Annahme gestützt werden kann, ein Pkw werde entbehrlich bzw. Einwohner würden deshalb auf das Halten eines Pkw verzichten. Für bestimmte Zwecke ändert sich dadurch gar nichts. Hinzu kommt: Der Anknüpfungszeitraum (Montag bis Freitag 6-19 Uhr, Normalfahrplan) ist ungeeignet. Gerade zu Zeiten erhöhten Mobilitätsbedürfnissen, d.h. an Feiertagen und am Wochenende, nämlich dann, wenn Arbeitnehmer Zeit haben, ist das ÖPNV-Angebot stark ausgedünnt. Arbeitnehmer benötigen auch in Zeiten des Ferienplans die gleichen Reismöglichkeiten; nur weil Schulferien sind, ändert sich hieran nichts. Die Abendstunden verursachen auch keinen geringeren Mobilitätsbedarf als tagsüber, teils sogar einen höheren (z.B. Heimfahrt nach einem Kinobesuch einer Feier etc.). Nicht akzeptabel ist auch die alleinige Anknüpfung an die ÖPNV-Bonus auslösende Taktzeit von 15 Minuten gegenüber dem ursprünglichen Entwurf (dort 10 Minuten) und insoweit die Verdopplung des Bonus; das Rechenbeispiel (Begründung, Nr. 6.7) ist insoweit – auf irreführende Weise – auch nicht angepasst worden.</p>	<p>Siehe „Stellungnahmen der Verwaltung“ aus der Vorlage 423/2016 vom 01.12.2016 (Anlage 3)</p>
---	---

	<p>Bei einem 10-Minuten-Takt entfällt in der Wahrnehmung eines Nutzers die Notwendigkeit, eine konkrete Fahrt auszuwählen, während bei einem 15-Minuten-Takt eine entsprechende Planung erforderlich ist. Ein 15-Minuten-Takt darf daher zu keinem Bonus führen, ein 10-Minuten-Takt – wenn überhaupt – zu einem geringeren als dem vorgesehenen. Untauglich ist schließlich die pauschale Reduktion je Wohneinheit. Da nach § 3 ohnehin für kleinere Wohnungen (zu Unrecht) geringere Anforderungen vorgesehen sind, wäre es allein sachgerecht, den ÖPNV-Bonus proportional zur bzw. gestaffelt nach der Wohnungsgröße zu gewähren.</p> <p>11. Die Erwägung zur Berücksichtigung der Teilnahme an einem Car-Sharing-Konzept (Begründung Nr. 6.5) treffen bestenfalls auf vollständig eigengenutzte Gebäude zu. Für den Fall der (teilweisen) Vermietung würde dies dazu führen, dass potentielle Mieter einen Mitvertrag im Zweifel nur noch bekommen würden, wenn sie eine TeilAuto-Mitgliedschaft (oder Entsprechendes) vorweisen können bzw. eingehen. Dies würde einen unzulässigen Eingriff in deren Lebensführung darstellen und läuft der – in anderem Zusammenhang – beabsichtigten Verbesserung der Wohnungsmarktsituation zuwider. Die Berücksichtigung fahrradbezogener Maßnahmen jeder Art diskriminiert diejenigen Bevölkerungskreise, die aufgrund Alters oder körperlicher Einschränkung Fahrräder (auch E-Bikes etc.) nicht benutzen können. Dabei ist zu bedenken, dass die Bevölkerung altert und daher der Anteil dieser Bevölkerungskreise steigen wird.</p> <p>12. Die mögliche Reduktion bei einem Mobilitätskonzept mit weiteren Maßnahmen (Satzung § 5 Abs. 4) ist viel zu unbestimmt formuliert. Aus dem Satzungstext ergeben sich keinerlei Anhaltspunkte, welche Kriterien für das vorgesehene Ermessen leitend sein sollen, sodass in der Praxis eine ungeprüfte Gewährung der maximalen Reduktion auch in Fällen zu erwarten ist, in denen dies nicht gerechtfertigt ist.</p>	<p>Siehe „Stellungnahmen der Verwaltung“ aus der Vorlage 423/2016 vom 01.12.2016 (Anlage 3)</p> <p>Siehe „Stellungnahmen der Verwaltung“ aus der Vorlage 423/2016 vom 01.12.2016 (Anlage 3)</p>
--	--	---

	<p>13. Bei § 1 Abs. 2 der Satzung fehlt eine Klarstellung, dass die vorgesehenen reduzierten Anforderungen bei Erweiterungen bestehender Gebäude etc. allenfalls auf den hinzukommenden Teil anzuwenden sein dürfen. Beispielsweise darf es nicht sein, dass bei einer gedachten vorhandenen Wohnanlage mit 20 Wohnungen mit je unter 30 m² Wohnfläche, bei der bisher 20 Stellplätze vorhanden sind, 5 gleichartige weitere Wohnungen hinzugebaut werden dürfen und dabei (allein aufgrund der Wohnungsgröße) nicht nur keine neuen Stellplätze erforderlich wären, sondern sogar 5 der vorhandenen rückge- bzw. überbaut werden dürfen (25 x 0,6= 15); vielmehr muss sichergestellt sein, dass auch bei diesem Beispiel unter Zugrundelegung der ansonsten vorgesehenen Satzungsregelungen (5 x 0,6=) 3 neue Stellplätze errichtet werden müssen.</p> <p>14. Bei der Rundung (Satzung § 6) müsste zumindest erwogen werden, ob bei kleinen Gebäuden (z.B. bis 2 Einheiten) generell aufzurunden sollte.</p>	<p>Eine entsprechende Klarstellung wurde in den Satzungstext aufgenommen.</p> <p>Siehe „Stellungnahmen der Verwaltung“ aus der Vorlage 423/2016 vom 01.12.2016 (Anlage 3)</p>
--	---	---

