

Beschlussvorlage

zur Kenntnis im	Alle Ortsbeiräte
zur Kenntnis im	Ortsbeirat Lustnau
zur Kenntnis im	Ortsbeirat Nordstadt
zur Kenntnis im	Ortsbeirat Stadtmitte
zur Behandlung im	Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung

Betreff:	Änderung der örtlichen Bauvorschrift über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens einer Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung)
Bezug:	94/2017
Anlagen:	Anlage 1 Synopse mit Darstellung der vorgesehenen Änderungen Anlage 2 Beispielrechnungen

Beschlussantrag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die örtliche Bauvorschrift über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens einer Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung) zu überarbeiten und das Satzungsänderungsverfahren einzuleiten.
2. Die Änderung der Satzung soll entsprechend der in 2.3. und der Anlage 1 dargestellten Regelungen erfolgen. Hierdurch wird die Stellplatzverpflichtung auf ca. 0,4 notwendige Kfz-Stellplätze je Wohnung bei einer guten ÖPNV Anbindung eingeschränkt.

Finanzielle Auswirkungen

keine

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Die Kfz-Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Tübingen ist am 13.05.2017 in Kraft getreten. Sie reduziert die Verpflichtung zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen der Landesbauordnung (LBO) bei der Errichtung von Wohnungen und entspricht damit den Zielen der in Tübingen praktizierten flächensparenden Stadtentwicklung, dem Tübinger Mobilitätsverhalten und der Förderung von zukunftsfähiger Mobilität. Zudem trägt sie zu reduzierten Baukosten bei.

Die Evaluation der Satzung hat gezeigt, dass deren Anwendung in weiten Teilen erfolgreich ist und von Bauenden regelmäßig in Anspruch genommen wird. Es wurden jedoch auch Änderungsbedarfe und Verbesserungsvorschläge rückgemeldet, sodass die Stadtverwaltung beabsichtigt die Kfz-Stellplatzsatzung zu ändern.

2. Sachstand

2.1. Rechtliche Einordnung

Entsprechend der Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) ist bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen für jede Wohnung ein geeigneter Stellplatz für Kraftfahrzeuge herzustellen. Die LBO eröffnet jedoch die Möglichkeit, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen, durch Satzung zu bestimmen, dass die Stellplatzverpflichtung eingeschränkt wird. Von dieser Möglichkeit hat der Gemeinderat der Universitätsstadt Tübingen Gebrauch gemacht und hat in öffentlicher Sitzung am 8. Mai 2017 die örtliche Bauvorschrift „Kfz-Stellplatzsatzung“ als Satzung beschlossen. Die örtliche Bauvorschrift ist durch ortsübliche Bekanntmachung am 13. Mai 2017 im Schwäbischen Tagblatt in Kraft getreten. Es handelt sich um eine Angebotssatzung. Das bedeutet, dass es Bauenden offen steht, freiwillig Kfz-Stellplätze herzustellen, soweit diese baurechtlich zulässig sind. Die aktuelle Satzung sieht Reduzierungsmöglichkeiten aufgrund von Wohnungsgröße, guter ÖPNV-Anbindung sowie aufgrund eines Mobilitätskonzeptes vor.

2.2. Evaluation der Satzung

Zu der Stellplatzsatzung gab es im Verlauf der vergangenen Jahre grundsätzlich positive Rückmeldungen der Bauenden. Räumlicher Geltungsbereich, Struktur und Regelungen der Satzung wurden bei einem Erfahrungsaustausch mit privaten Bauträgern, der GWG Tübingen, der Baurechtsbehörde, der Fachabteilung Stadtplanung und der Fachabteilung Verkehrsrecht positiv bewertet.

Im Rahmen des Erfahrungsaustausches wurden jedoch folgende Änderungsbedarfe angemeldet:

- Erweiterung des sachlichen Geltungsbereichs der Satzung auch auf Bestandsgebäude
- weitere Reduzierung der Stellplatzverpflichtung gegenüber der bestehenden Satzung

zur Umsetzung von Stadtentwicklungszielen, zur Wohnbaumobilisierung und zur Erreichung von Klimaschutzziele.

- Entfall oder Nachbesserung der Regelung zur Reduktion der Stellplatzanzahl aufgrund eines Mobilitätskonzepts, da diese aufgrund rechtlicher Randbedingungen praktisch nicht zur Anwendung kommen kann.

2.3. Vorschläge zur Überarbeitung der Satzung

Die Wirkungen der vorgeschlagenen Änderungen in Bezug auf die Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze werden anhand der Berechnungsbeispiele in Anlage 2 dargestellt.

Durch die weitere Reduzierung sollen durchschnittlich 0,4 notwendige Kfz-Stellplätze je Wohnung erreicht werden, wenn die Reduzierung aufgrund guter ÖPNV-Verbindung angewendet werden kann. Dies entspricht einer weiteren Reduzierung um 0,1 Stellplätze je Wohnung gegenüber der aktuellen Satzung bei Ausschöpfung aller Reduzierungsmöglichkeiten.

2.3.1. Änderung des § 1 der Stellplatzsatzung: Räumlicher und sachlicher Geltungsbereich

Die derzeitige Satzung beschränkt sich in ihrer Anwendung auf Neubauten und auf Änderungen von Gebäuden, die eine neue Stellplatzverpflichtung auslösen. Im Zuge der Überarbeitung soll diese Beschränkung aufgehoben werden, so dass auch für Bestandsgebäude die Möglichkeit besteht, eine Neuberechnung der notwendigen Kfz-Stellplätze unter Anwendung der Stellplatzsatzung zu beantragen.

Durch diese Änderung wird eine Gleichbehandlung von Bestandsgebäuden und Neubauten innerhalb des Geltungsbereichs der Satzung erreicht. Dies ist stimmig, da die Begünstigung so nicht erst bei Abbruch und Neubau eintritt, sondern bereits durch Antrag erreicht werden kann. Es wird sich weiterhin um eine Angebotsatzung handeln.

Stellplatzflächen, die nach einer Neuberechnung der Stellplätze für Bestandsgebäude nicht mehr erforderlich sind, könnten für benachbarte Bauvorhaben zur Verfügung gestellt werden oder einer anderen zulässigen Nutzung zugeführt werden.

2.3.2. Änderung des § 3 der Stellplatzsatzung: Festlegung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund der Wohnungsgröße

§ 3 der Satzung regelt die Reduzierung der Stellplatzverpflichtung in Abhängigkeit zu den Wohnungsgrößen. Diese Reduzierung könnte im Zuge der Überarbeitung der Satzung um jeweils 0,2 Stellplätze vergrößert werden. Das würde bedeuten: 0,4 notwendige Stellplätze je Wohnung unter 45 m², 0,6 notwendige Stellplätze je Wohnung ab 45 m² bis unter 65 m², 0,7 notwendige Stellplätze je Wohnung ab 65 m² bis unter 95 m² und 0,8 notwendige Stellplätze je Wohnung ab 95 m².

Die Verwaltung befürwortet diese weitere Reduzierung aus den folgenden Gründen:

Ein erhöhter Parkdruck im öffentlichen Raum, der auf die Anwendung der bisherigen Satzung zurückzuführen ist, konnte von der Fachabteilung Verkehrsrecht und Ordnungswidrigkeiten nicht festgestellt werden.

Die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung trägt zudem unter anderem auch zur Reduzierung des Parkdrucks bei.

Seit die Kfz-Stellplatzsatzung 2017 in Kraft getreten ist, wurden das Angebot an Alternativen zum eigenen Kfz in Tübingen kontinuierlich weiter verbessert. Hierbei sind unter anderem die Verbesserung des TüBus (z.B. durch Erhöhung der Anzahl der Busse und damit der Anzahl der verfügbaren Plätze, der Haltestellen und die gefahrenen Kilometer), der Ausbau der Car-Sharing-Angebote, die Einführung der Mobilitätsplattform Gemeinsam. Unterwegs und der Ausbau und die Verbesserung des Radnetzes zu nennen.

Anhand der Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes lassen sich die positiven Effekte dieser Maßnahmen erkennen. Im Vergleich vom 31.12.2015 zum 31.12.2022 hat sich die Anzahl der Privat-PKW je 1.000 Einwohner in Tübingen, Tübingen-Derendingen und Tübingen-Lustnau von 341 je 1.000 Einwohner auf 329 je 1.000 Einwohner reduziert. Auch ist der Bestand an zugelassenen Privat-PKWs in der Gesamtstadt im Vergleich vom 31.12.2020 zum 31.12.2022 leicht gesunken.

2.3.3. Entfall des § 5 der Stellplatzsatzung: Möglichkeit einer Reduktion der Anzahl der notwendigen Stellplätze aufgrund qualifizierter Mobilitätsverbesserung

Ziel des § 5 der Stellplatzsatzung war es, die Bauenden in Tübingen zu motivieren, Mobilitätskonzepte für Neubauvorhaben zu erarbeiten. Durch das Mobilitätskonzept sollte eine weitere Reduzierung um 0,1 Stellplätze je Wohnung erreichbar sein. Allerdings hat sich die Umsetzung dieser Reduktionsmöglichkeit in den Baugenehmigungsverfahren als praktisch unmöglich erwiesen, da trotz der Reduzierung aufgrund rechtlicher Vorgaben weiterhin Flächen für Kfz-Stellplätze vorgehalten werden musste. Die Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes hätte dadurch weder eine Platz- noch Geldersparnis gegenüber der Herstellung von Kfz-Stellplätzen bedeutet.

Probleme in der Anwendung des Paragraphen zum Mobilitätskonzept waren unter anderem die Flächenkonkurrenz in den Vorgartenzonen, sowie die Nachweispflicht, dass Kfz-Stellplätze hergestellt werden könnten, für den Fall, dass Bestandteile des Mobilitätskonzeptes entfallen und damit auch die Reduzierung der Stellplätze entfallen würde.

Diese Hürden führen dazu, dass die Reduzierung durch ein Mobilitätskonzept in der Praxis nicht umgesetzt wird. Die Verwaltung sieht auch keine Möglichkeit, die Regelung so zu überarbeiten, dass sie künftig anwendbar werden würde. Daher wird vorgeschlagen § 5 ersatzlos zu streichen und die Reduzierung der Stellplatzverpflichtung über die Anpassung der Reduzierungsmöglichkeit bei den Wohnungsgrößen zu erreichen.

2.4. Geplantes weiteres Vorgehen

Sofern die Verwaltung mit der Überarbeitung der Satzung beauftragt wird, werden die erforderlichen Unterlagen für die formelle Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und Träger öffentlicher Belange am Verfahren vorbereitet. Der Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung fasst dann den Beschluss über die Veröffentlichung im Internet

und die ergänzende öffentliche Auslegung sowie die formelle Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt, dem Beschlussantrag zu folgen und die Verwaltung damit zu beauftragen, das formelle Verfahren für die Überarbeitung der Kfz-Stellplatzsatzung einzuleiten.

4. Lösungsvarianten

1. Die Satzung wird nicht geändert und bleibt in ihrer jetzigen Fassung bestehen.
2. Die vorgeschlagenen Änderungen werden nur teilweise eingearbeitet.

Andere Lösungsansätze, insbesondere eine Ausdehnung des Geltungsbereichs oder eine noch weitreichendere Reduzierung, lösen rechtliche Fragestellungen zur Sicherung und Begründung der Satzung aus.

5. Klimarelevanz

Durch die weitere Reduzierung der notwendigen Kfz-Stellplätze kann ein Beitrag zur Mobilitätswende und damit zur weiteren CO₂ Reduzierung geleistet werden.

6. Ergänzende Informationen

Regelungen in Bebauungsplänen, die von den Regelungen der Satzung abweichen, haben gegenüber der Anwendung der Stellplatzsatzung Vorrang. So kann zum Beispiel bei Bebauungsplänen in sehr gut angebundenen Innenstadtlagen, in denen hochverdichteter Wohnraum und besondere Typologien des Wohnens umgesetzt werden, im Bebauungsplan selbst ein von der Stellplatzsatzung abweichender Stellplatzschlüssel festgesetzt werden.