

**„Kfz-Stellplatzsatzung“**

**Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der öffentlichen Auslegung (08.08.2016 – 30.09.2016)**

<b>TÖB</b>	<b>Stellungnahme des TÖB</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
<p>ADFC Baden-Württemberg, per Mail (27.09.2016)</p>	<p>Grundsätzlich begrüßt es der ADFC, dass die Stadt Tübingen auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auch dahingehend reagiert, dass keine nicht erforderlichen Kfz-Stellplätze errichtet werden müssen. Eine Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (und natürlich vor allem des Radverkehrs) ist in unserem Sinne. Damit es im öffentlichen Straßenraum mehr Platz für umweltfreundliche Verkehrsmittel gibt und der Aufenthalt attraktiv ist, sollten so wenig Autos wie möglich dort abgestellt werden. D.h. dann auch, dass die vorhandenen Autos möglichst auf privatem Gelände parken.</p> <p>Daher ist es von zentraler Bedeutung, dass die Stellplatzsatzung nicht missbräuchlich angewendet werden kann, d.h. es werden weniger Stellplätze errichtet, aber es sind dann doch mehr Kfz vorhanden, die im öffentlichen Raum abgestellt werden. Hierzu ist es erforderlich, dass die Stellplatzsatzung klare und eindeutige Kriterien für die Reduktion der Stellplätze enthält (das ist im vorliegenden Entwurf nicht durchgängig der Fall). Wenn eine Reduzierung der Stellplatzverpflichtung zum Tragen kommt, sollen flankierende Maßnahmen, die das Abstellen von Autos im öffentlichen Raum einschränken, ergriffen werden. Es könnten zum Beispiel die Gebühren für das Anwohnerparken mit Parkberechtigungsschein an die ortsüblichen Stellplatzmieten angenähert werden. Hier wäre auch zu prüfen, ob grundsätzlich die Möglichkeit besteht, Wohnungen vorrangig an Mieterinnen und Mieter ohne Auto zu vergeben, oder ob dies zu stark in die Persönlichkeitsrechte eingreift.</p> <p>Der ADFC hält es für wichtig, dass die Radverkehrsförderung einen höheren Stellenwert in der Stellplatzsatzung bekommt. Für jeden eingesparten Kfz-Stellplatz müssen mindestens zwei zusätzliche Fahrradstellplätze errichtet werden und für jede Wohnung ohne Kfz-Stellplatz muss ein Fahrradstellplatz zur Verfügung stehen, der für ein Lastenfahrrad oder Fahrrad mit zweispurigem Anhänger geeignet ist.</p> <p>Die Minimalforderung für das Mobilitätskonzept als „dauerhafte Teilnahme an einem Car-Sharing-Konzept“ ist zu unklar formuliert. Zudem enthält diese Minimalvariante keine fahrradfördernden Maßnahmen. Es ist offensichtlich, dass die</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Eine eventuelle Gebührenanhebung ist aus der Evaluation der Stellplatzsatzung in 3-5 Jahre abzusehen.</p> <p>Wohnraum an nur eine spezielle Bevölkerungsgruppe mit einem bestimmten „Merkmal“, hier „autofrei leben“ zu vergeben, ist nicht konform mit dem Grundgesetz und dem Eingriff in die Persönlichkeitsrechte und kann hierfür keine Grundlage bieten.</p> <p>In der Kfz-Stellplatzsatzung sind keine Regelungen über die Fahrradstellplätze vorgesehen. Gem. 37 LBO müssen grundsätzlich für jede Wohnung 2 überdachte Fahrradstellplätze hergestellt werden.</p> <p>Die Voraussetzungen für die weitere Reduzierung der Stellplatzanzahl über eine qualifizierte Mobilitätsverbesserung und</p>

Nutzung von Fahrrädern für die Stadt eine deutlich höhere Entlastungswirkung bezüglich der für den ruhenden Verkehr und für den fließenden Verkehr erforderlichen Flächen mit sich bringt, als die gemeinschaftliche Nutzung von PKW. Zudem sind die Lärm- und Schadstoffemission bei der Fahrradnutzung nicht nennenswert. Bezüglich des Mobilitätskonzeptes wäre es sinnvoll, eine Unterscheidung nach der Anzahl der Wohneinheiten zu machen und für die größeren Objekte (ab vier Wohnungen) konkrete Forderungen in Richtung „Fahrrad“ zu formulieren und für diese Objekte auch die Teilnahme an entsprechenden Projekten – wie beispielsweise Car-Sharing zu präzisieren.  
Anmerkungen zu den Formulierungen:

### **Satzung § 5: Mobilitätskonzept**

#### **(2) 2. und 3.**

- Ergänzen: die Fahrradräume/ -flächen müssen ebenerdig oder über eine Rampe zugänglich sein, die Zugänge / Türen / Tore müssen einen ausreichend breiten und komfortablen Durchlass z.B. für Fahrrad-Anfänger aufweisen und sich leicht öffnen lassen.
- Alle Fahrradflächen und -räume werden dauerhaft gut sichtbar, zum Beispiel mit Piktogrammen, als Fahrradfläche ausgewiesen.

#### **(3) „Das Mobilitätskonzept muss mindestens die dauerhafte Teilnahme an einem Car-Sharing-Konzept beinhalten.“**

- Zum einen ist das sehr weich formuliert und müsste konkretisiert werden, zum anderen enthält diese Mindestforderung keine fahrradbezogenen Maßnahmen. Warum nicht?
- Weitere „Fahrradmaßnahmen“ bei größeren Objekten wären z.B. die Bereitstellung von Lastenrädern, Fahrradanhängern oder Pedelecs für die gemeinschaftliche Nutzung.

Im Zusammenhang mit dem Thema Stellplätze haben wir als ADFC ein weiteres Anliegen:

Das Landgericht in Hamburg hat im Juni 2015 geurteilt, dass die Bezeichnung „Tiefgaragenstellplatz“ in einer Teilungserklärung dahingehend zu verstehen ist, dass eine solche Fläche nur als Abstellplatz für Kraftfahrzeuge dienen solle und daher die „Fremdnutzung“ zum Abstellen von Fahrrädern nicht zulässig ist.

die Formulierungen in § 5 sind im neuen Satzungsentwurf verändert worden. In der Kfz-Stellplatzsatzung sind ausschließlich Regelungen über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung geregelt. Fahrradfördernde Maßnahmen sind nicht Bestandteil der Satzung.

Die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze ist nicht Gegenstand der Kfz-Stellplatzsatzung.

Wird zur Kenntnis genommen. Die Voraussetzungen für die weitere Reduzierung der Stellplatzanzahl über eine qualifizierte Mobilitätsverbesserung und die Formulierungen in § 5 sind im neuen Satzungsentwurf verändert worden. Die vorgebrachten Ergänzungen sind teilweise in den Satzungsentwurf mitaufgenommen worden.

Wird zur Kenntnis genommen. Nicht Gegenstand der Stellplatzsatzung.

	<p>Die Beeinträchtigungen der übrigen Wohnungseigentümer sind bei einer Nutzung als Fahrradabstellplatz geringer als bei der „vorgesehenen“ Nutzung. Auch die Feuerwehr genehmigt ganz ausdrücklich Fahrräder, auch zusätzlich zu einem PKW auf dem Stellplatz.</p> <p>Daher muss die Nutzung von Tiefgaragenstellplätzen zum Fahrradparken ausdrücklich geregelt sein. Hierzu sind eindeutige, rechtssichere Regelungen in Mietverträgen, Hausordnungen und Teilungserklärungen erforderlich, die das Fahrradparken explizit erlauben.</p> <p>Hierzu soll die Universitätsstadt Tübingen Musterverträge / Musterformulierungen für die entsprechenden Verträge für Notare, Vermieter, usw. erstellen und kommunizieren.</p>	<p>Die Universitätsstadt Tübingen wird keine Musterverträge zur Verfügung stellen. Der Nachweis erforderlicher Stellplätze ist in der baurechtlichen Genehmigung nachzuweisen. Die Nutzung von Fahrradparken auf Tiefgaragenplätzen wird im Einzelfall überprüft. Die Verwaltung möchte die Fahrradabstellplätze grundsätzlich ebenerdig und anfahrbar erreichbar errichten lassen.</p>
--	--	---

Öffentlichkeit	Stellungnahme der Öffentlichkeit	Stellungnahme der Verwaltung
Stellungnahme 1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Herstellung der Stellplätze wird in der Tübinger Altstadt, auch auf Grundlage der beabsichtigten reduzierten Basis, häufig ein Ding der Unmöglichkeit sein. Wo es doch „gezwungen“ werden kann, werden zusätzliche Stellplätze zur Verschandelung des Stadtbildes beitragen. Hinzu tritt, dass das Verkehrsaufkommen in der Altstadt durch zusätzliche Stellplätze erhöht werden wird; ein Effekt der auch von den Planern nicht gewünscht wird. Vorschlag: Ausnahme der Altstadt von der Kfz-Stellplatzsatzung wie bisher. Ermessensentscheidung unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls.</li> <li>2. Sowohl die LBO als auch die beabsichtigten Stellplatzsatzung setzen auf „Nutzungsänderungen“ und „Änderungen“ auf. Bei „Änderungen“ handelt es sich um einen undefinierten, baurechtlich unbestimmten Begriff. Die Stellplatzsatzung könnte also auch bei anderen Änderungen greifen, wie bspw. eine energetische Sanierung/Fassaden-Neuanstrich oder auch bei unwesentlichen Änderungen, wie bspw. Erneuerung der Klingelanlage oder Anbringung eines Treppengeländers. Es steht deshalb zu befürchten, dass Grundstückseigentümer von Maßnahmen Abstand nehmen oder gar ihr Gebäude vernachlässigen, um Folgekosten aus der Stellplatzsatzung und/oder anderen Bauvorschriften aus dem Wege zu gehen. Vorschlag: präzisierende Definition des Terminus „Änderung“ in der Kfz-Stellplatzsatzung.</li> </ol>	<p>Die Kfz-Stellplatzsatzung wurde überarbeitet. Der neue Satzungsentwurf enthält keine verpflichtende Herstellung (Erhöhung) mehr von mehr als 1,0 Stellplätzen pro Wohnung vgl. § 3 der Satzung.</p> <p>Der Begriff „Änderungen“ in der Satzung bezieht sich auf eine Änderung, die Auswirkungen auf die Herstellung von Stellplätzen hat. Diese Definition wurde in der Begründung zur Satzung weiter ausgeführt. Definiert ist hier eine „stellplatzrelevante Änderung“. Z.B. Herstellung/Änderung der Nutzung zu einem Gebäude mit mindestens 1 Wohnung durch Umnutzung, Anbau oder Erweiterung (vorher Geschäftshaus).</p>

<p>Stellungnahme 2</p>	<p>Grundsätzlich begrüßen wir die mit der städtischen Vorlage mögliche Verringerung der notwendigen Stellplätze. Nicht ganz teilen können wir die Annahme, dass größere Wohnungen in der Regel von einkommensstärkeren Personengruppen nachgefragt werden (die dann auch mehr als ein Auto haben). Es gibt durchaus – vielleicht sogar wieder häufiger – mit Familien mit mehreren Kindern, die über kein hohes Einkommen verfügen und daher auch kein oder nur ein Auto haben.</p> <p>Nun ist uns schon klar, dass Sie eine Satzung machen, und dass eine solche nicht auf jeden Einfall eingehen kann. Aber es ist bitter, wenn eine Wohnbaugesellschaft, die vielleicht ein Haus gerade für größere Familien bauen will, für dieses zukünftig mehr Stellplätze benötigt als nach der bisherigen gesetzlichen Vorgabe: Bsp. Wohnfläche 1.200qm, 10+1200qm = 12 Stellplätze (bisher 10). Aber da ja noch die Möglichkeit besteht, ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten, und da meist schon aus technischen bzw. gebäudeökonomischen Gründen eh ein Mix von Wohnungsgrößen gebaut werden wird, wäre das jetzt für uns kein Grund, den Entwurf abzulehnen.</p> <p>Noch eine Anmerkung zum Druck auf die öffentlichen Stellplätze: Solange es Platz im öffentlichen Raum gibt, werden Mieter/innen, die ein Auto haben, dazu tendieren, für ihr Auto den Preis pro Jahr für einen Bewohnerausweis an die Stadt zu zahlen, den sie sonst pro Monat an den Vermieter zahlen müssten. Dito werden Eigenheimbesitzer/innen für einen eventuellen Zweitwagen viel eher einen Bewohnerausweis beantragen als einen zweiten Stellplatz zu kaufen bzw. einen freien vom Nachbarn anzumieten. Da müssen viele vergebliche Parkplatz-Such-Runden gedreht worden sein, bis jemand das anders macht – und es wird sich auch kaum durch rechtliche Maßnahmen (zwangsweises Mitvermieten eines Stellplatzes, wenn Mieter/in ein Auto hat??) vermeiden lassen. D.h. unseres Erachtens wird durch die Stellplatzsatzung nicht der Druck auf den öffentlichen Parkraum zunehmen, sondern es werden eher ungenutzte private Parkflächen weniger werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Kfz-Stellplatzsatzung wurde überarbeitet. Der neue Satzungsentwurf enthält keine verpflichtende Herstellung (Erhöhung) mehr von als 1,0 Stellplätzen pro Wohnung vgl. § 3 der Satzung.</p> <p>Eine eventuelle Gebührenanhebung und weitere Auswirkungen der Stellplatzsatzungen sind aus der Evaluation der Stellplatzsatzung in 3-5 Jahre abzusehen und dementsprechend darauf zu reagieren.</p>
------------------------	--	---

<p>Stellungnahme 3</p>	<p>Ich begrüße den Entwurf der Stellplatzsatzung grundsätzlich. Bei einer Reduzierung der Stellplatzverpflichtung ist es wichtig, dass die Menschen dann auch wirklich keine Notwendigkeit haben, ein privates Kfz vorzuhalten. Deshalb halte ich entsprechende Standards und Angebote für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes für wichtig und würde mir eine differenziertere Darstellung in der Stellplatzsatzung wünschen. Meine Anmerkungen im Einzelnen: <b>Satzung § 4:</b> <u>Mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R=&lt; 300m:</u> 300m Luftlinienradius können bei den Tübinger topographischen Verhältnissen schon viel sein <u>Takt max. 15 min:</u> Steht auch so in der LBO (allerdings mit einer beispielhaften Erläuterung). Ich halte diese Formulierung für falsch. Sie kann als Taktdichte von max. 15 min. verstanden werden, was ja im vorliegenden Fall nicht so gemeint ist. Bessere (korrekte) Formulierungen wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 15 min Takt oder dichter oder</li> <li>• maximaler Zeitabstand zwischen den vertakteten Fahrten: 15 min.</li> <li>• Es sollte noch ergänzt werden: Werktags außerhalb der Schulferien.</li> </ul> <p>Wichtig wäre auch bei größeren Vorhaben, dass eine ggf. neu zu schaffende ÖPNV-Bedienung spätestens mit dem Einzug der ersten Personen angeboten werden muss.</p> <p><b>Satzung § 5: Mobilitätskonzept:</b> Insgesamt sehr „weich“ formuliert. Zudem ist das Minimalkonzept wirklich zu minimal! Car-Sharing: Wie lange ist dauerhaft? Welche Form der Teilnahme soll das sein?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung von Car-Sharing Stellplätzen?</li> <li>• Übernahme von Mitgliedsbeiträgen?</li> <li>• Organisation von privatem Car-Sharing?</li> </ul> <p>Die Bereitstellung von ÖV-Zeitkarten (evtl. auch zur gemeinsamen Nutzung für einen Personenkreis) könnte eine weitere Maßnahme in einem solchen Mobilitätskonzept sein. Außerdem sollten Radverkehrsmaßnahmen Bestandteil des Minimalkonzeptes sein. Wie wird die Kontrolle des Mobilitätskonzeptes erfolgen können?</p>	<p>Um eine klare Abgrenzung und auch Gleichbehandlung im baurechtlichen Genehmigungsverfahren möglich zu machen, muss eine feste Größe zu Grunde gelegt werden.</p> <p>Die Bestimmung der Taktung ist im neuen Satzungsentwurf geändert worden. Die Formulierung in § 4 der Satzung ist wie folgt: Radius &lt;= 300 m und 4 Fahrten/Stunde. Die Optimierung der ÖPNV-Bedienung wird bei größeren Neubauvorhaben stetig mit in Betracht gezogen.</p> <p>Der neue Satzungsentwurf hat sich in § 5 grundlegend verändert. Die Voraussetzungen für die weitere Reduzierung über eine qualifizierte Mobilitätsverbesserung und die Formulierungen in § 5 sind im neuen Satzungsentwurf verändert worden. Eine Pflichtteilnahme an einem Car-Sharing-Konzept ist nicht mehr Bestandteil der Satzung.</p> <p>Die qualifizierte Mobilitätsverbesserung wird Gegenstand der baurechtlichen Entscheidung.</p>
------------------------	---	---

	<p><b>Begründung:</b>  <b>5. Mobilitätsverhalten</b>  <u>„Die Taktichte ... ist mit 10/15 Minuten relativ hoch,“:</u>  Der Österberg (Linie 10), Hirschau (Linie 18), Bühl und Kilchberg (Linie 19), die Gartenstraße und Teile von Lustnau (Linie 22) beispielsweise werden tagsüber mit Halbstunden-takt bedient. Das tut zwar an dieser Stelle nichts zur Sache, aber es sollte doch korrekt formuliert werden. Das sind ja doch einige EinwohnerInnen  6.3  In der zweiten Zeile muss es Wohnungen statt Gebäude heißen  6.4  <u>Max. 10 min</u>  Missverständliche Formulierung, siehe oben</p>	<p>Die Taktichte ist im neuen Satzungsentwurf § 4 neu definiert worden. Die neue Formulierung für eine gute ÖPNV-Anbindung heißt jetzt: „ Radius &lt;= 300 m und 4 Fahrten/Stunde“.</p> <p>Wurde angepasst.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Stellungnahme 4	<p>Bedenken zu § 5 des Entwurfs (Mobilitätskonzept):</p> <p>Die Idee, ein Car-Sharing einzuführen, dürfte nicht umsetzbar sein. Schon ein Zweiterwerber einer Wohnung muss sich an solche (allenfalls vom Ersterwerber eingegangenen) Verpflichtungen nicht halten. Auch bei einer Vermietung gibt es keine rechtliche Handhabe, einen Mieter in mietvertragliche Vereinbarungen "zwingen" zu können, die seine Mobilität und seine sonstige Lebensgestaltung betreffen oder sogar vorschreiben sollen.</p> <p>Abgesehen davon, dass es rechtlich keine "Verträge zu Lasten Dritter" gibt (zu Lasten künftiger Erwerber, Nutzer, Mieter, Besucher etc.), wäre es auch nicht zweckmäßig, Verträge mit Car-Sharing-Firmen (auf Dauer? befristet? Unter welchen Voraussetzungen kündbar?) abzuschließen.</p>	<p>Der neue Satzungsentwurf hat sich in § 5 grundlegend verändert. Die Voraussetzungen für die weitere Reduzierung über eine qualifizierte Mobilitätsverbesserung und die Formulierungen in § 5 sind im neuen Satzungsentwurf verändert worden. Eine Pflichtteilnahme an einem Car-Sharing-Konzept ist nicht mehr Bestandteil der Satzung.</p> <p>Die qualifizierte Mobilitätsverbesserung wird Gegenstand der baurechtlichen Entscheidung. Die Baurechtsbehörde trifft eine Ermessensentscheidung, die auch von den Möglichkeiten der Sicherung des Mobilitätskonzepts nach § 5 Abs. 4 und 5 abhängt.</p>

<p>Stellungnahme 5</p>	<p>Die vorgesehenen Reduktionen der Stellplatzanforderungen sind abzulehnen, die vorgesehenen Ausweitungen sind zu gering.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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 Wohnungsbaugesellschaft o.Ä. wird die mögliche Kostenreduktion gerne „mitnehmen“, die von 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.</li> <li>2. Auch die Absicht zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-„Emissionen“ (siehe 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“ Bürgerinnen und Bürger. Genannt seien statt vieler etwa die älter werdenden Bürgerinnen und Bürger.</li> <li>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 Elektrofahrzeuge installieren zu dürfen (BR-Drs. 340/16). Die mit der Stellplatzsatzung geplante Reduktion von Stellplätzen würde diese Bemühungen konterkarieren.</li> <li>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.</li> </ol>	<p>Zu 1. § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO erfordert die Rechtfertigung einer Stellplatzsatzung durch Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung. Darunter fällt auch eine Reduzierung des Individualverkehrs. Der „Kostenanreiz“ ist aus Sicht der Stadt gegeben: Bei Herstellung von weniger Stellplätzen werden die Baukosten weniger werden. Die Stellplätze sind von Bauträgern regelmäßig extra zu erwerben bzw. ausgewiesen, deshalb kann eine „direkten Weitergabe“ an die jeweiligen Mieter/Eigentümer zumindest erwartet (wenn auch nicht erzwungen) werden. Eine Refinanzierung der Stellplätze durch den Mieter entsteht dann nicht.</p> <p>Zu 2. Die Reduktion der CO<sub>2</sub>-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>Zu 3. Die Stellplatzsatzung ist ein Angebot, die Stellplatzanzahl reduzieren zu können. Durch die Stellplatzsatzung soll nicht das Kfz mit einem Elektrofahrzeug ersetzt werden. Die Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung umfassen auch, das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen, wie stärkere ÖPNV-Benutzung, Umstieg auf Fahrrad und Fuß. Dass dadurch Fördermaßnahmen auf Bundesebene „konterkariert“ würden, ist nicht ersichtlich.</p> <p>Zu 4. Das Mobilitätsverhalten ist nach Auffassung der Stadt doch ein geeigneter Anknüpfungspunkt für den Rückschluss auf die Autoanzahl: Nicht wenige Menschen, die bei ihren täglichen Wegen nicht auf ein Auto angewiesen sind, verzichten auf dessen Anschaffung. In Randbereichen und abseits können Kfz abgestellt werden. In den „kritischen Bereichen“ der Universitätsstadt sollen weniger Kfz-Stellplätze angeboten bzw. hergestellt werden.</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 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 Wohneinheit schlicht mehr als ein 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.</p> <p>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 Argument zuwider, dass die (Bau-) Kosten reduziert würden: Ein Anwohnerparkausweis kostet wieder Geld, und dies zum einen (jährlich) wiederkehrend 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 Fahrradabstellplätzen 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.</p>	<p>Zu 5. Zukunftsaussagen bestätigen, dass sich das Mobilitätsverhalten weg vom eigenen Auto bewegt. Immer weniger junge Menschen besitzen ein eigenes Auto, sie bewegen sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad fort. Für bestimmte Gelegenheiten werden dann Car-Sharing-Autos in Anspruch genommen. Generell kaufen sich weniger Menschen ein eigenes Auto (irrelevant, ob Elektroauto oder mit Kraftstoff).</p> <p>Daran soll angeknüpft und dieses gefördert werden.</p> <p>Zu 6. Besucher müssten 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. Sollte es wider Erwarten zu nicht hinnehmbaren Auswirkungen kommen, wird dies im Rahmen des Monitoring festgestellt werden, so dass der Gemeinderat ggfs. reagieren kann.</p>
--	--	--

	<p>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.</p> <p>8. Die vorgesehene Reduktion aufgrund der Wohnungsgröße (insbesondere &lt;math&gt;&lt;30\text{ m}^2&lt;/math&gt; und &lt;math&gt;30\text{ m}^2&lt;/math&gt; bis &lt;math&gt;60\text{ m}^2&lt;/math&gt;) ist nicht sachgerecht. Die Annahme, derartige Wohnungen würden v.a. von Studenten etc. nachgefragt (Begründung Nr. 6.3) ist zumindest unvollständig. Genauso gut kann es sich hierbei um die Zweitwohnung am Arbeitsplatz eines berufstätigen Ehegatten handeln; hier ist gerade von einem Stellplatzbedarf auszugehen. In diesem Zusammenhang ist auch die Validität der angenommenen vorhandenen Pkw etc. (vgl. Begründung Nr. 5) zu bezweifeln. Einfache Beobachtungen zeigen, dass etwa im Umfeld von Studentenwohnheimen ein hoher Anteil Pkw mit auswärtigen Kennzeichen anzutreffen ist, was ohne weiteres einleuchtet: Häufig nutzen Studenten Pkw, die (noch) auf deren Eltern an deren Heimatort zugelassen sind, so dass diese in der herangezogenen Statistik nicht auftauchen. Außerdem lässt die angenommene geringere Zunahme zugelassener Pkw je Einwohner in Tübingen (Begründung Nr. 5) außer Acht, dass aufgrund der Einführung der Zweitwohnungsteuer bzw. Erstwohnsitzkampagnen die statistische Einwohnerzahl zugenommen hat (was die rechnerische Zunahme an Pkw verringert), ohne dass sich an der tatsächlichen Bevölkerung in gleichem Maße etwas geändert hat. Davon unabhängig sagt eine – angenommene – geringe Steigerung nichts über den bereits davor bestehenden – möglicherweise hohen und nicht gedeckten – Stellplatzbedarf aus.</p> <p>9. Der Bereich, in dem eine erhöhte Anzahl von Stellplätzen aufgrund der Wohnungsgröße vorgesehen ist (Satzung § 3) ist zu gering. Spätestens ab einer Wohnungsgröße von &lt;math&gt;100\text{ m}^2&lt;/math&gt; ist von mehr als einem vorhandenen Pkw auszugehen (Doppelverdienern, ggf. mit Kindern); ab &lt;math&gt;140\text{ m}^2&lt;/math&gt; wird von 2 Pkw auszugehen sein.</p>	<p>Zu 7. Baugebietsspezifische und damit möglicherweise spezielle Regelungen sollen gerade nicht ausgeschlossen werden, sondern generell vor den Regelungen der Stellplatzsatzung Vorrang haben.</p> <p>Zu 8. § 3 der Satzung wurde neu abgegrenzt. Die Wohnungsflächen sind im neuen Satzungsentwurf verändert worden.  Die Stadt beobachtet das Wohnverhalten der Bevölkerung aufmerksam. Die Versorgung mit studentischen Wohnungen ist ihr ein wichtiges Anliegen. Die Satzung kann nur allgemeine Regelungen treffen, deren Wirksamkeit im Rahmen des Monitoring evaluiert werden wird, so dass der Gemeinderat Anpassungen regeln kann.</p> <p>Zu 9. Die Verpflichtung zur Stellplatzerhöhung ist im neuen Satzungsentwurf nicht mehr enthalten. § 3 der Satzung wurde neu formuliert und die Wohnungsgrößen neu eingeteilt.</p>
--	--	--

<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 fahrplanmäßig 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 regelmäßig bereits geringer Schneefall etc. zu massiven Verspätungen, teils (insbesondere an Steigungen 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. CO<sub>2</sub>-Sprudler sind kein gleichwertiger Ersatz für eine Sprudelkiste – Stichwort Bevormundung), ist der ÖPNV generell ungeeignet.</p> <p>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 Mobilitätsbedürfnisses, 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 Ferienfahrplans die gleichen Reisemöglichkeiten; 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 den 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. 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.</p>	<p>Zu 10.</p> <p>Verbesserungen des ÖPNV sind ein wichtiges Ziel der Stadt. An vielen Stellen mag sich noch Optimierungsbedarf ergeben. Viele MIV-Fahrten macht der ÖPNV schon heute entbehrlich, wenn auch nicht immer mit einem vergleichbaren Maß an Komfort. Staus und fehlende Parkplätze beim MIV führen dazu, dass auch dort keine Pünktlichkeit gewährleistet ist. Auch der Blick in die LBO zeigt, dass Reduzierungen der Stellplatzpflicht aufgrund Anbindung an den ÖPNV sachgerecht sind.</p> <p>Die Stadt beobachtet das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und die sehr unterschiedlichen Anforderungen an Mobilität, auch abhängig von zu transportierenden Gütern oder dem Alter der mobilen Bevölkerung, sorgfältig. Sie versucht diesen, aber auch den Belangen von Verkehr, Städtebau und sparsamer Flächennutzung gerecht zu werden. Die Stadt ist sich der Tatsache bewusst, dass sich nicht immer ein Optimum aller Belange gleichermaßen verwirklichen lässt, auch wenn sie darum bemüht ist. Weitere Optimierungen werden über ein Monitoring der Satzung ermöglicht.</p>
--	--

	<p>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 Erwägungen 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 Mietvertrag 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 fahradbezogener Maßnahmen jeder Art diskriminiert diejenigen Bevölkerungskreise, die aufgrund Alters oder körperlicher Einschränkungen 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>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 m<sup>2</sup> 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 dürften (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 sein sollte.</p>	<p>Zu 11. Der neue Satzungsentwurf hat sich in § 5 grundlegend verändert. Die Voraussetzungen für die weitere Reduzierung über eine qualifizierte Mobilitätsverbesserung und die Formulierungen in § 5 sind im neuen Satzungsentwurf verändert worden. Eine Pflichtteilnahme an einem Car-Sharing-Konzept ist nicht Bestandteil der Satzung.</p> <p>Zu 12. Der neue Satzungsentwurf hat sich in § 5 grundlegend verändert. Die Voraussetzungen für die weitere Reduzierung über eine qualifizierte Mobilitätsverbesserung und die Formulierungen in § 5 sind im neuen Satzungsentwurf verändert worden. Zudem sind Sicherungen erforderlich.</p> <p>Zu 13. Die Satzung regelt stellplatzrelevante Änderungen von Gebäuden mit mindestens 1 Wohnung. Die Beurteilung, ob sich die Stellplatzpflicht auf das ganze Objekt oder nur auf Erweiterungen bezieht, richtet sich nach den allgemein geltenden baurechtlichen Grundsätzen. In diese wird durch die Satzung insofern nicht eingegriffen, dazu ist nichts klarzustellen.</p> <p>Zu 14. Eine solche „Erhöhung“ der Stellplatzpflicht für kleine Gebäude führt nach Einschätzung der Stadt nicht zu einer erheblich verbesserten Verwirklichung der Satzungszwecke.</p>
--	---	--

Stellungnahme 6	<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 Wohnungsbaugesellschaft o.Ä. wird die mögliche Kostenreduktion gerne „mitnehmen“, die von 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>2. Auch die Absicht zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-„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“ Bürgerinnen 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 Elektrofahrzeuge installieren zu dürfen. 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>Zu 1: Siehe Stellungnahme zu Einwender 5</p> <p>Zu 2: Siehe Stellungnahme zu Einwender 5</p> <p>Zu 3: Siehe Stellungnahme zu Einwender 5</p> <p>Zu 4: Siehe Stellungnahme zu Einwender 5</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.</p> <p>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 Argument zuwider, dass die (Bau-) Kosten reduziert würden: Ein Anwohnerparkausweis kostet wieder Geld, und dies zum einen (jährlich) wiederkehrend und dauerhaft, zum anderen erneut den Nutzer und nicht den Bauherrn. Außerdem führt ein Anwohnerparkbereich dazu, dass es unmöglich wird, Besuchern einen Parkplatz anzubieten (anders Begründung Nr. 1 vorletzter Satz; bei Fahrradabstellplätzen werden die Bedürfnisse der Besucher(innen) gesehen, beim MIV nicht). Dies betrifft im Übrigen die gesamte Konzeption der Stellplatzsatzung: Bei keiner der Erwägungen ist berücksichtigt, dass Besucher(innen) in vielen Fällen (vgl. 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.</p> <p>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.</p>	<p>Zu 5: Siehe Stellungnahme zu Einwender 5</p> <p>Zu 6: Siehe Stellungnahme zu Einwender 5</p> <p>Zu 7: Siehe Stellungnahme zu Einwender 5</p>
--	---	---

	<p>8. Die vorgesehene Reduktion aufgrund der Wohnungsgröße (insbesondere &lt;30 m<sup>2</sup> und 30 m<sup>2</sup> bis 60 m<sup>2</sup>) ist nicht sachgerecht. Die Annahme, derartige Wohnungen würden v.a. von Studenten etc. nachgefragt (Begründung Nr. 6.3) ist zumindest unvollständig.</p> <p>9. Der Bereich, in dem eine erhöhte Anzahl von Stellplätzen aufgrund der Wohnungsgröße vorgesehen ist (Satzung § 3) ist zu gering. Spätestens ab einer Wohnungsgröße von 100 m<sup>2</sup> ist von mehr als einem vorhandenen Pkw auszugehen (Doppelverdienerehen, ggf. mit Kindern); ab 140 m<sup>2</sup> wird von 2 Pkw auszugehen sein.</p> <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. Deren Pünktlichkeit ist nicht gewährleistet, sodass auch fahrplanmäßig mögliche Umstiege häufig nicht zuverlässig funktionieren. Ergänzend ist generell die unzureichende Zuverlässigkeit des ÖPNV zu berücksichtigen. Bereits geringer Schneefall etc. führt zu massiven Verspätungen, teils (insbesondere an Steigungen bzw. Gefällstrecken) 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 entsteht ein teilweise unverhältnismäßiger Zeitaufwand bei Fahrten mit dem ÖPNV. Für bestimmte Zwecke, z.B. Einkauf sperriger oder schwerer Güter, ist der ÖPNV generell ungeeignet. Bereits aus diesen Aspekten folgt, dass auf eine gewisse ÖPNV-Anbindung die Annahme nicht stützt, ein Pkw werde entbehrlich. 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 Mobilitätsbedürfnisses, d.h. an Feiertagen und am Wochenende, wenn Arbeitnehmer Zeit haben, ist das ÖPNV-Angebot stark ausgedünnt. Arbeitnehmer benötigen auch in Zeiten des Ferienfahrplans 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 den 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 auf irreführende Weise nicht angepasst worden.</p>	<p>Zu 8: Siehe Stellungnahme zu Einwender 5</p> <p>Zu 9: Siehe Stellungnahme zu Einwender 5</p> <p>Zu 10: Siehe Stellungnahme zu Einwender 5</p>
--	--	--

	<p>Bei einem 10-Minuten-Takt entfällt in der Wahrnehmung einer/s Nutzers/in die Notwendigkeit, eine konkrete Fahrt auszuwählen, während bei einem 15-Minuten-Takt eine entsprechende Planung erforderlich ist. 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 Erwägungen 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 Mietvertrag 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 Einschränkungen 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 diese nicht gerechtfertigt ist.</p> <p>13. Bei der Rundung (Satzung § 6) müsste zumindest erwogen werden, ob bei kleinen Gebäuden (z.B. bis 2 Einheiten) generell aufzurunden sein sollte.</p>	<p>Zu 11: Siehe Stellungnahme zu Einwender 5</p> <p>Zu 12: Siehe Stellungnahme zu Einwender 5</p> <p>Zu 13: Siehe Stellungnahme zu Einwender 5</p>
--	---	--



	<p>Zzgl. Ergänzung: Bei § 1 Abs.2 der Satzung fehlt eine Klarstellung, dass die vorgesehenen reduzierten Anforderungen bei Erweiterungen bestehender Gebäude wenn überhaupt auf die hinzukommenden Wohneinheiten angewendet werden dürfen. Die für das vorhandene Gebäude mit seinen Wohneinheiten geschaffenen Stellplätze „gehören“ zu dem Gebäude in seiner bestehenden Größe. Wird das Gebäude um weitere Wohneinheiten vergrößert, sind die hinzukommenden Wohneinheiten für sich zu betrachten. Die Anzahl der für die hinzukommenden Wohneinheiten können also nicht durch die für das bisherige Gebäude erforderlichen und geschaffenen Stellplätze „gedeckt“ werden. Für die hinzukommenden Wohneinheiten sind vielmehr die für diese Anzahl und Größe erforderlichen Stellplätze neu zu schaffen.</p>	<p>Die Satzung regelt gerade stellplatzrelevante Änderungen von Gebäuden mit mindestens 1 Wohnung. Die Beurteilung, ob sich die Stellplatzpflicht auf das ganze Objekt oder nur auf Erweiterungen bezieht, richtet sich nach den allgemein geltenden baurechtlichen Grundsätzen. In diese wird durch die Satzung insoweit nicht eingegriffen, dazu ist nichts klarzustellen.</p>
--	---	--