
Begründung

zur Kfz-Stellplatzsatzung

1. Stellplatzanforderungen nach Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO)

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

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

2. Einschränkung der Stellplatzverpflichtung über eine Stellplatzsatzung

Der Gesetzgeber ermächtigt die Gemeinden nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO, die Stellplatzverpflichtung nach § 37 Abs. 1 LBO für das ganze Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets einzuschränken. Diese Ermächtigung bestand bis zur LBO-Novelle im Jahr 2014 nur für notwendige Stellplätze für gewerbliche und sonstige Anlagen, nicht aber für Wohnungen. Mit der Novelle 2014 wurde die Ermächtigung zu Einschränkungen auch auf Wohnungen erstreckt.

Einschränkung der Stellplatzverpflichtung bedeutet, dass der Bauherr nicht die sich aus § 37 Abs. 1 LBO ergebende Zahl von Stellplätzen herzustellen hat, sondern eine geringere Anzahl an Stellplätzen. Die Einschränkungsmöglichkeit gilt auch für Änderungen und Nutzungsänderungen. Änderungen sind in diesem Sinne stellplatzrelevante Änderungen, durch die also die Stellplatzverpflichtung neu begründet oder ergänzt wird, z.B. eine Umnutzung von einem Geschäftshaus in ein Gebäude mit mind. 1 Wohnung. Dem Bauherrn steht es offen, auch nach Erlass der örtlichen Bauvorschriften freiwillig Stellplätze und Garagen herstellen, soweit diese baurechtlich zulässig sind.

Voraussetzung für eine Satzung nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung ist, dass diese durch Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung gerechtfertigt ist.

3. Ziele und Zwecke der Kfz-Stellplatzsatzung

Die Satzung verfolgt Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe und Gründe sparsamer Flächennutzung:

Tübingen forciert seit vielen Jahren zum Schutz der „Grünen Wiese“ eine intensive Innenentwicklung. Verbunden mit dem städtebaulichen Ziel einer Nutzungsmischung aus Wohnen, wohnungsnaher Dienstleistung, Grundversorgung und Gewerbe wird in Tübingen erfolgreich die „Stadt der kurzen Wege“ umgesetzt. Hierdurch entstehen städtebaulich angemessene dichte Quartiere, die es ermöglichen, eine sparsame Flächenpolitik umzusetzen und in vielen Fällen auf ein KFZ zu verzichten. Mit der Möglichkeit zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung) soll die nach der Landesbauordnung bestehende Kfz-Stellplatzverpflichtung für Wohnungen aus Gründen des Verkehrs, städtebaulichen Gründen und Gründen sparsamer Flächennutzung, sowohl an die in Tübingen praktizierte flächensparende Stadtentwicklung als auch an das Tübinger Mobilitätsverhalten angepasst werden. Zudem soll ein Beitrag zur Förderung zukunftsfähiger und emissionsarmer Mobilität (stärkere Nutzung des Fahrrades, Car-Sharing etc.) geleistet werden.

Insbesondere vor dem Hintergrund des § 1 Abs. 6 BauGB Nr. 1 mit der Zielsetzung „gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ ist die Stadt bestrebt Verkehrsaufkommen, Lärmbelästigung, Feinstaubbelastung und CO₂-Ausstoß, verursacht durch den Individualverkehr, zu reduzieren.

Eine Besonderheit des Tübinger Wohnungsmarktes ist die hohe Nachfrage nach Klein- und Kleinstwohnungen, bedingt durch die hohen Studierendenzahlen (ca. 28.000, 1/3 der Tübinger Bevölkerung) und die zusätzlich auf dem Wohnungsmarkt konkurrierenden einkommensschwachen Haushalte.

Diese beiden Personengruppen haben häufig keine bzw. wenige Autos und nutzen das Fahrrad, die Angebote des ÖPNVs oder des Car-Sharings. Dennoch müssen Stellplätze nachgewiesen werden, die häufig auf Grund der oben beschriebenen städtebaulichen Zielsetzungen und der hohen Grundstückspreise flächensparend in einer Tiefgarage untergebracht werden. Tiefgaragenstellplätze sind teuer, so dass bei der Verpflichtung zur Herstellung von einem Kfz-Stellplatz pro Studenten- oder Sozialwohnung der Preis der Miete steigen wird, für den Kfz-Stellplatz im Gegenzug aber häufig keine Nachfrage besteht. Mit der örtlichen Bauvorschrift über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung kann hier in angemessener Weise im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB auch den Anforderungen an kostensparendes Bauen Rechnung getragen werden.

Deshalb soll in Abhängigkeit der Wohnungsgröße der Kfz-Stellplatzschlüssel von 1,0 auf bis zu 0,6 reduziert werden. Damit können die Baukosten reduziert und verbilligter Wohnraum für bestimmte Personengruppen geschaffen werden, die erfahrungsgemäß einen geringeren Kfz-Besitz aufweisen.

Mit der Stellplatzsatzung soll darüber hinaus der Motorisierte Individualverkehr (MIV) im Stadtgebiet zusätzlich gesteuert und reduziert werden. Denn günstigere Wohnungen mit weniger Stellplätzen und ggf. Konzepten für eine qualifizierte Mobilitätsverbesserung werden den schon heute bestehenden Effekt, dass Menschen auf ein eigenes Auto verzichten, zusätzlich verstärken. Dies fördert wiederum 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. Durch die Reduzierung der notwendigen Stellplätze besteht ein finanzieller Anreiz, nicht nur die Kosten für das eigene Auto, sondern auch die Herstellungskosten für den Stellplatz zu sparen und damit die Schaffung von weiterem Wohnraum zu fördern. Bauherren haben durch die geringere Verpflichtung die Möglichkeit, sich so zu entscheiden. Sie können aber auch weiterhin einen höheren Stellplatzschlüssel herstellen. Aus Sicht der Verwaltung wird es auch in Zukunft einige Bauvorhaben geben, die von der Reduzierung keinen Gebrauch machen und mehr Stellplätze herstellen als rechtlich erforderlich sind.

Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass durch die Stellplatzsatzung der Druck auf die öffentlichen Straßenparkplätze zunimmt. Hierbei ist zwischen den Bedürfnissen der Parkplatzsuchenden und denen der Nutzung des Stadtraums zum Aufenthalt von Menschen zu unterscheiden und abzuwägen. Der erste Aspekt ist berücksichtigt, indem die Satzung die Stellplatzanforderung an dem empirisch, heute messbaren Bedarf an Fahrzeugen pro Haushalt orientiert. Damit ist zu erwarten, dass neue Bauvorhaben die Situation für die Parkierung im Straßenraum nicht aus Mangel an Stellplätzen wesentlich verschlechtern.

Ganz auszuschließen sind solche Wirkungen aber nicht. Dabei spielt auch die allgemeine Tendenz eine Rolle, auf der Straße zu parken, selbst wenn Tiefgaragenstellplätze vorhanden sind. Dies ist aber nicht nur abhängig von der Zahl der geforderten Stellplätze, die bei größeren Bauvorhaben fast immer in Tiefgaragen entstehen. Die Auswirkungen der Kfz-Stellplatzsatzung sind in regelmäßigen Abständen (ca. alle 3-5 Jahre) durch Auswertungen der Baugenehmigungen und Beobachtung der Parkplatzauslastung zu evaluieren. Gegebenenfalls muss die Stellplatzsatzung dann verändert werden. Mittelfristig können auch Anwohnerparkbereiche ausgeweitet werden.

Für den zweiten Aspekt, die Nutzung des Stadtraums zum Aufenthalt von Menschen, bestehen ebenfalls kurz- und mittelfristige Steuerungsmöglichkeiten: Sollte sich der Parkdruck auch auf Aufenthaltsbereiche ohne Parkmöglichkeiten ausweiten, wären sowohl räumliche und gestalterische Maßnahmen als auch eine Intensivierung der Kontrollen denkbar.

4. Reduktion der CO₂-Emissionen

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

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

- Reduzierung der CO₂ - Emissionen im Stadtverkehr um die Hälfte bis 2030
- Sicherung der Erreichbarkeit der täglichen Mobilitätsziele für alle Bürgerinnen und Bürger
- Verbesserung der Stadt- und Wohnqualität (z.B. Lärm, Schadstoffe, Wohnumfeld, Versorgung)

Unter dem Arbeitstitel „Tübingen macht blau 2.0“ startete die zweite Phase der Tübinger Klimaschutzoffensive. Ziel ist die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes bis zum Jahr 2022 um 25%

gegenüber 2014. Die Klimaschutzoffensive umfasst verschiedene Teilprojekte wie z. B. die Förderung der nachhaltigen Mobilität oder die Stellplatzsatzung. Im Bereich der Mobilität wurden schon verschiedene Maßnahmen, wie z. B. der Klimapass für Neuwagen, Beratungsangebote zum Mobilitätsmanagement, die Förderung des Car-Sharings und von Pedelecs umgesetzt.

5. Mobilitätsverhalten

Im Rahmen der Umfrage der Stadtwerke Tübingen (Srv 2013) wurde das Mobilitätsverhalten in der Universitätsstadt Tübingen untersucht. In Tübingen stellt sich die Verkehrsmittelwahl wie folgt dar:

MIV ca. 26%

ÖPNV ca. 18%

Rad ca. 19%

Fuß ca. 37%

Festgehalten werden kann, dass die MIV Quote unter dem bundesweiten Durchschnitt liegt und sowohl der ÖPNV als auch der Fuß- und Radverkehr einen relativ hohen Anteil einnimmt. Die Statistik der Stadtwerke Tübingen (Quelle: Stadtverkehr Tübingen GmbH) bestätigt zudem, dass sich das Liniennetz des Stadtverkehrs Tübingen stetig erweitert, die Fahrgastzahlen und somit die Anzahl der beförderten Personen kontinuierlich steigen. Wurden im Jahr 2000 durchschnittlich noch ca. 36.000 Personen täglich befördert, sind es im Jahr 2015 durchschnittlich schon ca. 56.000 Personen täglich. Im Stadt-Umland-Verkehr allerdings werden 75% der Wege mit dem Pkw zurückgelegt.

Der TüBus wird kontinuierlich angepasst. Die Auflistung der Qualitätsverbesserungen in den letzten Jahren ergibt auszugsweise folgende Verbesserungen:

- Anbindungen in neue Areale (Güterbahnhof, Alte Weberei, Mühlenviertel),
- einen erweiterten Ausbau der Barrierefreiheit mit barrierefreier Busflotte,
- Kooperation mit Nextbike und TeilAuto,
- Tarifwechsel: Tagesticket günstiger als 2 Einzelfahrkarten,
- Einführung neuer Linien und Verbindungen,
- Dynamische Fahrgastinformation Anzeiger (DFI-Anzeiger)
- etc...

Die Erhebung „Mobilität in Städten“ 2013 zeigt für Tübingen, dass im Durchschnitt 33,1 % der Haushalte über keinen Pkw verfügen. Nimmt man die außerhalb der Kernstadt liegenden Gebiete aus, sind es je nach Gebiet zwischen 33 % und 46,9 %. Die Altstadt weist den geringsten Pkw-Besitz auf. Tübingen besitzt derzeit ein Car-Sharing Angebot mit rund 95 Fahrzeugen und 63 Stationen, was für Mittelstädte mehr als durchschnittlich ist.

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

Auswertungen des Kraftfahrbundesamts Flensburg, aufbereitet durch die TDS Informationstechnologie AG zeigen – beispielhaft für das Jahr 2015 – die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands und die zugelassene Anzahl an PKW je 1000 Einwohner (Quelle: www.tuebingen.de/Willkommen in Tübingen/Tübingen im Porträt/Tübingen in Zahlen/Verkehrsdaten) in Tübingen. Von 2007 bis zum 31.12.2015 hat der Kraftfahrzeugbestand in Tübingen zwar um ca. 10% zugenommen, was einer jährlichen Zunahme von ca. 1% entspricht. Damit liegt Tübingen weit unter den sonst in Studien angenommenen 2-3% Steigerungen pro Jahr.

Es ergeben sich etwa folgende Durchschnittswerte an PKW pro Einwohner:

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

6. Inhalte der Kfz-Stellplatzsatzung

6.1 Räumlicher und sachlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich und die damit verbundenen Zielsetzungen der Kfz-Stellplatzsatzung wird in § 1 aufgrund Abwägung aller betroffenen privaten und öffentlichen Belange auf die Tübinger Kernstadt mit den Ortsteilen Lustnau und Derendingen festgelegt. Der festgelegte Geltungsbereich umfasst überwiegend städtische, durch Wohnnutzung geprägte Bereiche, die gut an das ÖPNV-Netz angebunden sind. Ausgenommen sind folglich die gewerblich geprägten Areale „Steinlachwasen“, „Unterer Wert“, „AU“, „AU-Ost“, „Gewerbepark Neckaraue“, das „Schul- und Sportzentrum Feuerhäggle“ (mittlerer Bereich) in Derendingen, das „Behördenzentrum in Derendingen“. Zudem ausgenommen sind die Bereiche des Universitätsklinikums Schnarrenberg und des Universitätscampus „Morgenstelle“, der Bereich des „Wissenschafts- und Technologieparks“ und des „Max-Planck-Instituts“. Die genaue Abgrenzung ist dem Plan „Geltungsbereich Stellplatzsatzung“ (Anlage 4) zu entnehmen.

Die Satzung gilt für die Errichtung von Gebäuden mit mindestens einer Wohnung, sowie für die Änderung und Nutzungsänderung von Gebäuden mit mindestens 1 Wohnung, soweit diese eine Begründung oder Änderung der Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen auslösen. Damit werden alle Wohnnutzungen – sowohl in reinen Wohngebäuden als auch in gemischt genutzten Gebäuden – umfasst. Sofern in bestehenden oder künftigen Bebauungsplänen und örtlichen Bauvorschriften Regelungen zur Reduzierung oder Erhöhung des Kfz-Stellplatzfaktors von Gebäuden mit mindestens 1 Wohnung getroffen werden oder wurden, so haben diese Vorrang. Denn regelmäßig werden diese Vorschriften detaillierter auf die Verhältnisse vor Ort eingehen können als die vorliegende Stellplatzsatzung.

Die Satzung ist nicht anzuwenden auf Bestandsgebäude und bestandskräftige Genehmigungen, soweit und solange keine Änderung oder Nutzungsänderung erfolgt. Bei Änderungen und

Nutzungsänderungen erfolgt die Anwendung nur auf den geänderten Teil des Bestandsgebäudes bzw. der bestandskräftigen Genehmigung. Die mit der Satzung verfolgten Ziele sind zukunftsgerichtet und sollen auf die Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung von Gebäuden begrenzt werden, soweit diese eine Begründung oder Änderung der Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen auslösen. Die mit der Satzung verfolgten städtebaulichen Gründe und Gründe sparsamer Flächennutzung können bei dieser Beschränkung auf die Änderung oder Nutzungsänderung von Bestandsgebäuden nach Auffassung der Stadt besser erreicht werden als bei Anwendung der reduzierten Stellplatzanzahl auf vorhandenen baulichen Bestand ohne Änderungen, weil sie gerade auf den Stadtumbau zielen.

6.2 Ermittlung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen für Gebäude mit Wohnungen

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

Mit der Kfz-Stellplatzsatzung wird die gesetzliche Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze nach § 37 LBO bei Gebäuden mit mindestens 1 Wohnung reduziert. Die Anzahl der notwendigen Fahrradstellplätze ist nicht Gegenstand dieser Satzung.

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

6.3 Reduktion der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund der Wohnungsgröße

Als erste Komponente einer Reduzierung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen wird in § 3 die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Kfz-Stellplätze in Abhängigkeit der Wohnungsgröße eingeführt: Bei Wohnungen unter 95 m² Wohnfläche wird die Verpflichtung zur Herstellung eines notwendigen Kfz-Stellplatzes generell von 1,0 auf bis zu 0,6 reduziert. In diesem Wohnungssegment befinden sich viele Studentenwohnungen, Sozialwohnungen oder Wohnungen von gering bis mittelgut verdienenden Haushalten. Um eine einheitliche Berechnung sicherzustellen, erfolgt diese nach der Wohnflächenverordnung (WoFIV) in der Fassung vom 01.01.2004.

6.4 Reduktion der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund guter ÖPNV-Anbindung

Die zweite Komponente der Satzungsregelungen sieht in § 4 neben der Komponente der Wohnungsgröße eine Reduzierung der Kfz-Verpflichtung aufgrund der ÖPNV-Anbindung vor. Eine Reduzierung um weitere 0,2 Stellplätze je Wohnung ist beim Vorliegen folgender Voraussetzungen vorgesehen:

- es befindet sich mindestens eine Haltestelle des ÖPNV im Radius kleiner/gleich 300m, gemessen vom jeweils nächstliegenden Gebäudezugang und
- an einer oder mehreren Haltestellen, die diese Kriterien erfüllen, ist eine Anbindung mit 4 Fahrten/Stunde (Mo-Fr 6-19 Uhr, Normalfahrplan) gewährleistet (es kann sich also um mehrere Haltestellen handeln, von denen die 4 Fahrten pro Stunde abgehen). Bei der Ermittlung der notwendigen 4 Fahrten/Stunde können auch mehrere Linien des ÖPNV-Verkehrsmittels herangezogen werden, wenn diese eine direkte Verbindung zu einem

zentralen Verkehrsknotenpunkt besitzen oder eine weitgehend gleiche Streckenführung aufweisen.

Ein zentraler Verkehrsknotenpunkt zeichnet sich dadurch aus, dass er einen Umsteigeort zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln darstellt. Ein zentraler Verkehrsknotenpunkt ist in diesem Fall der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB)/Hauptbahnhof.

6.5 Möglichkeit einer Reduktion der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund qualifizierter Mobilitätsverbesserung

Zusätzlich zur Reduzierung über die Wohnfläche und der Reduzierung über die ÖPNV Anbindung wird in § 5 der Satzung für Gebäude mit mehr als 2 Wohnungen die Möglichkeit vorgesehen, eine qualifizierte Mobilitätsverbesserung zu realisieren. Wenn mindestens zwei verschiedene, geeignete Maßnahmen für eine Mobilitätsverbesserung nach § 5 Abs. 2 dieser Satzung vorliegen, können über die Reduzierungsmöglichkeiten nach §§ 3 und 4 der Satzung hinaus, weitere 0,1 Stellplätze pro Wohnung abgezogen werden. Über die hierfür erforderliche Ausnahme entscheidet die Baurechtsbehörde im Rahmen ihres Ermessens im Baugenehmigungsverfahren bzw. bei vereinfachten Genehmigungs- oder Kenntnissgabeverfahren in einem gesonderten Verfahren.

Die Mobilitätsverbesserungen müssen gesichert werden, insbesondere durch Nebenbestimmungen zur baurechtlichen Entscheidung Baulast, beschränkt persönliche Dienstbarkeit oder öffentlich-rechtlichen Vertrag. Auch die Beurteilung der ausreichenden Sicherung steht im Ermessen der Baurechtsbehörde.

Sofern die Voraussetzungen für die Mobilitätsverbesserung nicht mehr vorliegen, tritt wieder die Verpflichtung zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen nach § 2 bis § 4 dieser Satzung in Kraft. Auch die dafür vorzuhaltenden Flächen müssen auf dem jeweiligen Baugrundstück oder in zumutbarer – Entfernung gesichert sein.

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.

6.6 Rundungen

Bei der Ermittlung der Anzahl an notwendigen Kfz-Stellplätzen pro Gebäude mit mindestens 1 Wohnung ist auf ganze Zahlen ab- und aufzurunden. Aufgerundet wird ab 0,5 (einschließlich).

6.7 Beispielsrechnung

Nachfolgend werden die Veränderungen der Kfz-Stellplatzsatzung an einem Bauvorhaben mit einer ÖPNV Haltestelle im Radius von ≤ 300 m und mit 4 Fahrten/Stunde mit 10 Wohnungen (WE) dargestellt:

3 x 50 m²/WE
3 x 70 m²/WE
2 x 110 m²/WE
2 x 90 m²/WE

Nach der LBO:

§ 37 Abs. 1 LBO: Für jede Wohnung ist ein Stellplatz herzustellen, also 10 Stellplätze erforderlich.

Nach der Stellplatzsatzung:

3 x 50 m ² /WE	→	0,8 Stellplätze/WE	→	2,4 Stellplätze
3 x 70 m ² /WE	→	0,9 Stellplätze/WE	→	2,7 Stellplätze
2 x 90 m ² /WE	→	0,9 Stellplätze/WE	→	1,8 Stellplätze
2 x 110 m ² /WE	→	1,0 Stellplätze/WE	→	2,0 Stellplätze

8,9 Stellplätze

abzgl. ÖPNV-Bonus	→	0,2 Stellplätze/WE	→	2,0 Stellplätze
-------------------	---	--------------------	---	-----------------

Gesamtzahl

6,9 Stellplätze → 7,0 Stellplätze

Für dieses beispielhafte Bauvorhaben würde sich die Kfz-Stellplatzverpflichtung auf 7 Stellplätze reduzieren. Wenn dieses Bauvorhaben zusätzlich die Voraussetzungen für die Mobilitätsverbesserungen nach § 5 Abs. 2 der Satzung vorlegt, können die Stellplätze pro Wohnung um weitere 0,1 reduziert werden. In diesem Beispiel würde 1 zusätzlicher Stellplatz für dieses Gebäude entfallen (10 Wohnungen*0,1 Stellplätze).