
Begründung

zur Kfz-Stellplatzsatzung
Entwurf vom 2. April 2025

1. Rechtliche Grundlagen

Notwendige Kfz-Stellplätze nach der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) ohne Kfz-Stellplatzsatzung

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).

Bei der Errichtung sonstiger baulicher Anlagen und anderer Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind notwendige Kfz-Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen unter Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ausreichen. Die Verwaltungsvorschrift Stellplätze (VwV Stellplätze) ermöglicht bei Nichtwohngebäuden und guter Einbindung des Standorts in den ÖPNV eine Minderung der notwendigen Stellplätze. Die Reduzierung der Stellplätze gemäß VwV Stellplätze kommt bei notwendigen Kfz-Stellplätzen für Wohnungen nicht zur Anwendung. Notwendige Kfz-Stellplätze für Wohnungen können nicht abgelöst und ohne den Erlass einer örtlichen Bauvorschrift zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung 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.

Einschränkung der Stellplatzverpflichtung über eine Stellplatzsatzung

Der Gesetzgeber ermächtigt die Gemeinden nach § 74 Abs. 2 Ziff. 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 zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung auch auf Wohnungen erstreckt.

Einschränkung der Stellplatzverpflichtung bedeutet, dass der Bauherr nicht die sich aus § 37 Abs. 1 LBO ergebende Zahl von notwendigen Kfz-Stellplätzen herzustellen hat, sondern eine geringere Anzahl. Die Einschränkungsmöglichkeit gilt auch für Änderungen und Nutzungsänderungen, die stellplatzrelevant sind; die Stellplatzverpflichtung also neu begründet oder ergänzt wird.

Den Bauenden steht es offen, auch nach Erlass einer Stellplatzsatzung freiwillig Kfz-Stellplätze und Garagen herstellen, soweit diese baurechtlich zulässig sind. Es handelt sich um eine Angebotssatzung.

2. Verfahren

Die Universitätsstadt Tübingen hat von der rechtlichen Möglichkeit eine örtliche Bauvorschrift zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung zu erlassen, Gebrauch gemacht.

Die örtliche Bauvorschrift wird entsprechend § 74 Abs. 6 LBO und damit entsprechend den Regelungen des § 1 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 8, § 3 Abs. 2, des § 4 Abs. 2, des § 9 Abs. 7 und des § 13 Baugesetzbuch (BauGB) aufgestellt.

2.1 Erlass der örtlichen Bauvorschrift über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens einer Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung), 2016 - 2017

Die örtliche Bauvorschrift in der Fassung vom 22. Juni 2016/26. Juli 2016 wurde im Gemeinderat der Universitätsstadt Tübingen in der Sitzung am 26. Juli 2016 als Entwurf gebilligt. Gleichzeitig wurde die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Der Entwurf der örtlichen Bauvorschrift in der Fassung vom 22. Juni 2016/26. Juli 2016 wurde nach § 3 Abs. 2 BauGB nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung am 30. Juli 2016 vom 8. August 2016 bis einschließlich 30. September 2016 öffentlich ausgelegt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden nach § 4 Abs. 2 BauGB am 27. Juli 2016 am Verfahren beteiligt und mit einer Frist bis zum 30. September 2016 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen wurde der Entwurf der örtlichen Bauvorschrift überarbeitet.

Die geänderte örtliche Bauvorschrift in der Fassung vom 16. November 2016 / 19. Dezember 2016 wurde im Gemeinderat der Universitätsstadt Tübingen in der Sitzung am 19. Dezember 2016 als Entwurf gebilligt. Gleichzeitig wurde die erneute öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und § 4a Abs. 3 BauGB und die erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Der Entwurf der örtlichen Bauvorschrift in der Fassung vom 16. November 2016 / 19. Dezember 2016 wurde nach § 3 Abs. 2 BauGB nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung am 5. Januar 2017 vom 13. Januar 2017 bis einschließlich 13. Februar 2017 erneut öffentlich ausgelegt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden nach § 4 Abs. 2 am 5. Januar 2017 erneut am Verfahren beteiligt und mit einer Frist bis zum 13. Februar 2017 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

Die zum Entwurf des Bebauungsplanes und der örtlichen Bauvorschrift eingegangenen Stellungnahmen wurden im Gemeinderat der Universitätsstadt Tübingen am 8. Mai 2017 behandelt.

Der Gemeinderat der Universitätsstadt Tübingen hat am 8. Mai 2017 die örtlichen Bauvorschriften in der Fassung vom 16. November 2016 / 19. Dezember 2016 / 24. April 2017 nach § 74 Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) und § 4 Gemeindeordnung Baden-Württemberg (GemO) als Satzung beschlossen.

Der Satzungsbeschluss der örtlichen Bauvorschrift wurde nach § 10 Abs. 3 BauGB am 13. Mai 2017 ortsüblich bekanntgemacht. Mit dieser Bekanntmachung wurde die örtliche Bauvorschrift rechtsverbindlich.

2.2 Verfahren Änderung der Kfz-Stellplatzsatzung, 2024 – 2025

Die örtliche Bauvorschrift in der Fassung vom 2. April 2025 wurde im Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung des Gemeinderats der Universitätsstadt Tübingen in der Sitzung am __. Monat 2025 als Entwurf gebilligt. Gleichzeitig wurde die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Der Entwurf der örtlichen Bauvorschrift in der Fassung vom __. Monat 2025 wurde nach § 3 Abs. 2 BauGB nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung am __. Monat 2025 vom __. Monat 2025 bis einschließlich __. Monat 2025 öffentlich ausgelegt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden nach § 4 Abs. 2 BauGB am __. Monat 2025 am Verfahren beteiligt und mit einer Frist bis zum __. Monat 2025 zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

Die zum Entwurf der örtlichen Bauvorschrift eingegangenen Stellungnahmen wurden im Gemeinderat der Universitätsstadt Tübingen am __. Monat 2025 behandelt.

Der Gemeinderat der Universitätsstadt Tübingen hat am __. Monat 2025 die örtliche Bauvorschrift in der Fassung vom __. Monat 2025 nach § 74 Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) und § 4 Gemeindeordnung Baden-Württemberg (GemO) als Satzung beschlossen.

Der Satzungsbeschluss der örtlichen Bauvorschrift wurde nach § 10 Abs. 3 BauGB am __. Monat 2025 ortsüblich bekanntgemacht. Mit dieser Bekanntmachung wurde die örtliche Bauvorschrift rechtsverbindlich.

3. Ziele und Zwecke der Kfz-Stellplatzsatzung

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

Die Kfz-Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Tübingen 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 Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens einer Wohnung soll die nach der Landesbauordnung bestehende Kfz-Stellplatzverpflichtung für Wohnungen 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 ÖPNVs, des Fahrrades, von Car-Sharing etc.) geleistet werden.

Insbesondere vor dem Hintergrund des § 1 Abs. 6 Ziff. 1 BauGB mit der Zielsetzung „gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ ist die Stadt bestrebt Verkehrsaufkommen, Lärmbelastigung, 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 (im Jahr 2023 ca. 28.700 und damit ca. 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 werden aufgrund steigender Baupreise immer teurer, so dass bei der Verpflichtung zur Herstellung von einem Kfz-Stellplatz pro Kleinstwohnung der Preis der Miete steigen wird, für den Kfz-Stellplatz im Gegenzug aber häufig keine Nachfrage besteht. Mit der Kfz-Stellplatzsatzung kann hier in angemessener Weise im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB auch den Anforderungen an kostensparendes Bauen Rechnung getragen werden.

Aus den genannten Gründen soll in Abhängigkeit der Wohnungsgröße der Kfz-Stellplatzschlüssel von 1,0 auf bis zu 0,4 reduziert werden. Damit können die deutlich gestiegenen Baukosten reduziert und es kann günstigerer Wohnraum geschaffen werden. Die größtmögliche Reduzierung erfolgt dabei für Kleinstwohnungen, da die Bewohner dieses Wohnungstyps erfahrungsgemäß auch den geringsten Kfz-Besitz aufweisen.

Mit der Kfz-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 dann rechtlich erforderlich sind.

Die Fachabteilung Verkehrsrecht und Ordnungswidrigkeiten der Universitätsstadt Tübingen konnte nicht feststellen, dass sich der vorhandene Druck auf die öffentlichen Straßenparkplätze durch die Einführung der Kfz-Stellplatzsatzung 2017 merklich erhöht hat. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass durch die Änderung der Stellplatzsatzung und die damit verbundene weitergehende

Einschränkung der Stellplatzverpflichtung der Parkdruck auf die öffentlichen Verkehrsflächen zunimmt. Hierbei ist zwischen den Bedürfnissen der Parkplatzsuchenden und denen der Nutzung des Stadtraums zum Aufenthalt von Menschen zu unterscheiden und abzuwägen.

Die Einführung der Stellplatzsatzung 2017 orientierte sich in der möglichen Reduzierung der Stellplatzanforderung an dem empirisch, messbaren Bedarf an Fahrzeugen pro Haushalt. Damit war zu erwarten, dass neue Bauvorhaben die Situation für die Parkierung im Straßenraum nicht aus Mangel an Stellplätzen wesentlich verschlechtern würde. Die erneute Anpassung der Reduzierung der Wohnungsgrößen, wird aufgrund des Mobilitätsverhaltens in Tübingen und der Stärkung der Alternativen zum eigenen PKW ebenfalls als verträglich eingeschätzt. Die Rahmenbedingungen in Tübingen sind untenstehenden aufgeführt.

3.1 Mobilitätsverhalten

Im Rahmen der Umfrage Mobilität in Städten (SrV) 2023 der Technischen Universität Dresden wurde das Mobilitätsverhalten in der Universitätsstadt Tübingen untersucht. Die Haupterhebung fand im Zeitraum von März 2023 bis Februar 2024 außerhalb von Ferien und Feiertagen statt. Insgesamt wurden 4.806 Personen befragt. Die Befragung richtete sich an alle Bürgerinnen und Bürger aus allen Bevölkerungsschichten. Die Adressen wurden per Zufallsverfahren aus dem Melderegister gezogen.

In Tübingen stellt sich die Verkehrsmittelwahl in Bezug auf den Binnenverkehr an einem mittleren Werktag wie folgt dar:

	SrV 2013	SrV 2018	SrV 2023
Motorisierter Individualverkehr	26 %	24 %	17 %
ÖPNV	18 %	15 %	16 %
Fahrrad	19 %	27 %	30 %
Fuß	37 %	34 %	37 %

Verkehrsmittelwahl an einem mittleren Werktag bei Entfernungen zwischen 5 und 10 km

	SrV 2013	SrV 2018	SrV 2023
Motorisierter Individualverkehr	59 %	60 %	52 %
ÖPNV	30 %	25 %	24 %
Fahrrad	9 %	13 %	22 %

Festgehalten werden kann, dass sich die Nutzung des Autos in Tübingen seit 2013 (Grundlage für die Einführung der Stellplatzsatzung) reduziert hat.

Außerdem ist festzuhalten, dass die MIV Quote in Bezug auf alle Wege mit 26 % unter dem bundesweiten Durchschnitt für Städte mit vergleichbarer Größe mit 48 % liegt und sowohl der ÖPNV (in Tübingen: 16 %, bundesweit: 8 %) als auch der Fußverkehr (in Tübingen: 32 %, bundesweit: 29 %)

und insbesondere der Radverkehr (in Tübingen: 26 %, bundesweit: 15 %) einen hohen Anteil einnimmt.

Die SrV 2023 ergab außerdem, dass in der Gesamtstadt Tübingen ungefähr 32 Prozent der Haushalte keinen PKW haben. Bei Ein-Personen-Haushalten unter 65 Jahren haben ungefähr 50 Prozent keinen PKW. Das Zentrum von Tübingen weist den geringsten PKW-Bestand auf. Hier haben 50 Prozent aller Haushalte keinen PKW.

Auswertungen des Kraftfahrtbundesamtes Flensburg, aufbereitet durch die Fujitsu TDS GmbH, zeigen außerdem, dass sich im Vergleich vom 31.12.2015 zum 31.12.2022 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 hat. Auch der Bestand an zugelassenen Privat-PKWs ist in der Gesamtstadt im Vergleich vom 31.12.2020 zum 31.12.2022 leicht gesunken.

3.2 Angebot ÖPNV

In Tübingen ist ein sehr gut ausgebautes ÖPNV-Netz vorhanden. Es gibt ein dichtes Liniennetz, kurze Taktzeiten, Nachtfahrten und viele Verbindungen, ohne umsteigen zu müssen. Die Fahrgastzahlen und somit die Anzahl der beförderten Personen steigen kontinuierlich. Wurden im Jahr 2000 durchschnittlich noch ca. 36.000 Personen täglich befördert, sind es inzwischen durchschnittlich mehr als 50.000 Fahrgäste täglich und damit mehr als 20 Millionen Fahrgäste jährlich (Quelle: TüBus GmbH). Einen Einbruch der Fahrgastzahlen gab es aufgrund der Corona-Pandemie. Innerhalb des weit überwiegenden Teils des Geltungsbereichs der Stellplatzsatzung befindet sich innerhalb von einem Radius von 300 m eine Bushaltestelle, die mindestens vier Fahrten pro Stunde zum zentralen Verkehrsknotenpunkt zentraler Omnibusbahnhof / Hauptbahnhof Tübingen anbietet. Die Gehzeit von der Wohnung zu den nächstgelegenen Haltestellen beträgt für 88 % der Haushalte nur zwischen 1 bis 5 Minuten. Mit der Kfz-Stellplatzsatzung kann die Nutzung des ÖPNVs weiter gestärkt werden.

3.3 Ausbau Radwegenetz

In Tübingen wird auch das Radwegenetz immer weiter ausgebaut, um den Umstieg von PKW auf Fahrrad zu erleichtern. Das sogenannte „Superradwegenetz“ mit seinen vier Brückenbauten, einer Unterführung und dem „Blauen Band“ befindet sich in den letzten Zügen.

3.4 Ausbau Car-Sharing und Gemeinsam.Unterwegs

Auch der Ausbau des Car-Sharing-Angebots schreitet in Tübingen stetig voran. Insbesondere wird auch der Ausbau des E-Sharing-Angebots von den Stadtwerken Tübingen vorangetrieben. Außerdem wurde die stadtweite Mitfahrplattform Gemeinsam.Unterwegs an den Start gebracht, um die Suche nach passenden Mitfahrgelegenheiten zu erleichtern. Es werden kontinuierlich Alternativen zum eigenen PKW geschaffen.

3.5 Ausweitung Parkraumbewirtschaftung

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 2. Mai 2024 die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung (Österberg, Südstadt, Weststadt und weiteren nicht bewirtschafteten Bereichen im Stadtgebiet)

sowie die Ausweitung des Bewohnerparkens beschlossen (Vorlage 7/2024). Die Parkraumbewirtschaftung ist damit nahezu im gesamten Geltungsbereich der Stellplatzsatzung eingeführt worden. Ziele dieser Einführung sind reduzierter Parkdruck, geringerer Parksuchverkehr und weniger Einpendler mit dem Auto. Auch der Tendenz auf der Straße zu parken, obwohl Tiefgaragenstellplätze zur Verfügung stehen, kann mit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung entgegengewirkt werden.

3.6 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. Auf allen politischen Entscheidungsebenen wird nach Lösungen gesucht, mit denen die Treibhausgas-Emissionen auf ein verträgliches Maß reduziert werden können. Die Universitätsstadt Tübingen hat ein umfangreiches Klimaschutzprogramm für die Zielsetzung „Tübingen klimaneutral 2030“ als Arbeitsprogramm für die Verwaltung und die Tochtergesellschaften beschlossen.

Ziel des Projekts ist es die energiebedingten Treibhausgas-Emissionen (CO₂-Emissionen) weitgehend zu reduzieren. Dazu gehört auch die Treibhausgase, die durch den motorisierten Verkehr verursacht werden, zu mindern.

4. Inhalte der Kfz-Stellplatzsatzung

4.1 § 1 Räumlicher und sachlicher Geltungsbereich

Räumlicher 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 Neckarau“, das „Schul- und Sportzentrum Feuerhügge“ (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“. Auch die Ortsteile von Tübingen sind unter anderem aufgrund von fehlender urbaner Dichte, anderer Gebäudetypologien, fehlender Nutzungsmischung und teilweise fehlender Frequenz des ÖPNVs nicht im Geltungsbereich der Kfz-Stellplatzsatzung.

Im Rahmen der Änderungsverfahrens 2025 wurde der räumliche Geltungsbereich der Satzung um einzelne Bereiche erweitert, für die sich eine Wohnbauentwicklung abzeichnet. Dies war insbesondere in den Bereichen der Rahmenplanung Mühlbachäcker und der Rahmenplanung WHO der Fall. Außerdem wurden Flächen mit in den Geltungsbereich aufgenommen, für die bereits im Bestand ein Mischgebiet ausgewiesen ist (Bebauungsplan „Östlich der Schweickhardtstraße“ Nr. 366, rechtsverbindlich seit 14. Juli 1980). Die genaue Abgrenzung ist dem zeichnerischen Teil der Stellplatzsatzung zu entnehmen.

Sachlicher Geltungsbereich:

Der sachliche Geltungsbereich erstreckt sich auf die notwendigen Kfz-Stellplätze für Gebäude mit mindestens einer Wohnung. Damit werden alle Wohnnutzungen – sowohl in reinen Wohngebäuden als auch in gemischt genutzten Gebäuden – umfasst.

Entgegen der ursprünglichen Fassung der Kfz-Stellplatzsatzung vom 13. Mai 2017 wird die Satzung mit ihrer Änderung auch für Bestandsgebäude anwendbar. Die Neuberechnung der notwendigen Kfz-Stellplätze erfolgt auf Antrag bei der Baurechtsbehörde. Damit 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.

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

Die notwendigen Kfz-Stellplätze für sonstige bauliche Anlagen und andere Anlagen (§ 37 Abs. 1 S. 2 LBO) und notwendige Fahrradstellplätze (§ 37 Abs. 2 LBO) sind nicht vom sachlichen Geltungsbereich dieser örtlichen Bauvorschrift erfasst.

Sofern in bestehenden oder künftigen Bebauungsplänen und örtlichen Bauvorschriften Regelungen zur Reduzierung oder Erhöhung des Kfz-Stellplatzfaktors von Gebäuden mit mindestens einer Wohnung getroffen werden oder wurden, haben diese Vorrang. Denn regelmäßig werden diese Vorschriften detaillierter auf die Verhältnisse vor Ort eingehen können als die vorliegende Stellplatzsatzung.

4.2 § 2 Ermittlung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen für Gebäude mit Wohnungen

§ 2 verweist zunächst auf die Regelungen des § 37 LBO und der VwV Stellplätze zur Ermittlung der Anzahl der notwendigen Stellplätze.

4.3 § 3 Festlegung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund der Wohnungsgröße

Als erste Komponente der Reduzierung der notwendigen Kfz-Stellplätze wird in § 3 die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Kfz-Stellplätze in Abhängigkeit der Wohnungsgröße nach folgender Tabelle eingeschränkt:

Wohnungsgröße	Stellplatz/Wohnung (1,0 = 1 Stellplatz)
unter 45 m ²	0,4
ab 45 m ² bis unter 65 m ²	0,6
ab 65 m ² bis unter 95 m ²	0,7
ab 95 m ²	0,8

Dabei wird die Reduzierung der Stellplatzverpflichtung größer, je kleiner die Wohnungen sind, da kleinere Wohnungen oft als Studentenwohnungen, Sozialwohnungen genutzt werden oder es handelt sich um Wohnungen von gering bis mittelgut verdienenden Haushalten. Hier reduziert sich auch die durchschnittliche Anzahl der PKW je Haushalt. Um eine einheitliche Berechnung

sicherzustellen, erfolgt diese nach der Wohnflächenverordnung (WoFIV) in der Fassung vom 01.01.2004.

4.4 § 4 Reduktion der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund guter ÖPNV-Anbindung

Die zweite Komponente sieht in § 4 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 300 m, 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. Dieser zentrale Verkehrsknotenpunkt ist der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) bzw. der Hauptbahnhof in Tübingen.

4.5 § 5 Rundungen

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

5. Beispielrechnung

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 40 m²/WE, 3 x 60 m²/WE, 2 x 90 m²/WE, 2 x 110 m²/WE

Notwendige Kfz-Stellplätze ohne Kfz-Stellplatzsatzung:

Gemäß § 37 Abs. 1 LBO ist für jede Wohnung ein Kfz-Stellplatz herzustellen, also 10 notwendige Kfz-Stellplätze.

Berechnung mit Anwendung der Kfz-Stellplatzsatzung:

3 x 40 m ² /WE	→	0,4 Stellplätze/WE	→	1,2 Stellplätze
3 x 60 m ² /WE	→	0,6 Stellplätze/WE	→	1,8 Stellplätze
2 x 90 m ² /WE	→	0,7 Stellplätze/WE	→	1,4 Stellplätze
2 x 110 m ² /WE	→	0,8 Stellplätze/WE	→	1,6 Stellplätze

abzgl. ÖPNV-Bonus	→0,2 Stellplätze/WE	→	6,0 Stellplätze
			2,0 Stellplätze
Gesamtzahl			<hr/> 4,0 Stellplätze

Für dieses beispielhafte Bauvorhaben reduziert sich bei Anwendung der Kfz-Stellplatzsatzung die Kfz-Stellplatzverpflichtung auf 4 notwendige Kfz-Stellplätze.