

## Beschlussvorlage

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

---

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

---

## Beschlussantrag:

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

## Finanzielle Auswirkungen

keine

## **Begründung:**

### 1. Anlass / Problemstellung

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

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

### 2. Sachstand

#### 2.1. Rechtliche Einordnung

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

#### 2.2. Evaluation der Satzung

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

Im Rahmen des Erfahrungsaustausches wurden jedoch folgende Änderungsbedarfe angemeldet:

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

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

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

### 2.3. Vorschläge zur Überarbeitung der Satzung

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Verwaltung befürwortet diese weitere Reduzierung aus den folgenden Gründen:

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

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

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

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

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

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

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

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

### 2.4. Geplantes weiteres Vorgehen

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

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

3. Vorschlag der Verwaltung

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

4. Lösungsvarianten

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

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

5. Klimarelevanz

Durch die weitere Reduzierung der notwendigen Kfz-Stellplätze kann ein Beitrag zur Mobilitätswende und damit zur weiteren CO<sub>2</sub> Reduzierung geleistet werden.

6. Ergänzende Informationen

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

**Örtliche Bauvorschrift über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung)**

**Örtliche Bauvorschrift über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens einer Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung)**

<p>Aufgrund von § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) und § 74 Abs. 2 Nr. 1 Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) in Verbindung mit § 37 Abs. 1 LBO und § 74 Abs. 6 LBO hat der Gemeinderat der Universitätsstadt Tübingen am 8. Mai 2017 folgende Satzung beschlossen:</p>	<p>Aufgrund von § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) und § 74 Abs. 2 Nr. 1 Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) in Verbindung mit § 37 Abs. 1 LBO und § 74 Abs. 6 LBO hat der Gemeinderat der Universitätsstadt Tübingen am <b>xx. Monat 202x folgende Satzung zur Änderung der Kfz-Stellplatzsatzung vom 8.Mai 2017 beschlossen:</b></p>
<p><b>§ 1</b> <b>Räumlicher und sachlicher Geltungsbereich</b></p> <p>(1) Der räumliche Geltungsbereich der Stellplatzsatzung umfasst den in der Anlage 1 dargestellten abgegrenzten Bereich der Universitätsstadt Tübingen. Die Anlage 1 ist Bestandteil dieser Satzung.</p> <p>(2) Die Regelungen in dieser Satzung gelten sowohl für die Errichtung von Gebäuden mit mindestens 1 Wohnung als auch für die Änderung und Nutzungsänderung von Gebäuden mit mindestens 1 Wohnung, jeweils soweit diese eine Begründung oder Änderung der Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen auslösen. Damit ist die Satzung nicht anzuwenden auf Bestandsgebäude und bestandskräftige Genehmigungen, soweit und solange keine Änderung oder Nutzungsänderung erfolgt. Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen erfolgt die Anwendung nur auf den geänderten Teil des Bestandsgebäudes bzw. der bestandskräftigen Genehmigung.</p> <p>(3) Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen örtlichen Bauvorschriften, die von den Regelungen dieser Satzung abweichen, haben Vorrang.</p>	<p><b>§ 1</b> <b>Räumlicher und sachlicher Geltungsbereich</b></p> <p>(1) Der räumliche Geltungsbereich der Stellplatzsatzung umfasst den in der Anlage 1 dargestellten abgegrenzten Bereich der Universitätsstadt Tübingen. Die Anlage 1 ist Bestandteil dieser Satzung.</p> <p>(2) Die Regelungen in dieser Satzung gelten <del>sowohl für die Errichtung von Gebäuden mit mindestens einer Wohnung als auch für die Änderung und Nutzungsänderung von Gebäuden mit mindestens einer Wohnung, jeweils soweit diese eine Begründung oder Änderung der Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen auslösen. Damit ist die Satzung nicht anzuwenden auf Bestandsgebäude und bestandskräftige Genehmigungen, soweit und solange keine Änderung oder Nutzungsänderung erfolgt. Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen erfolgt die Anwendung nur auf den geänderten Teil des Bestandsgebäudes bzw. der bestandskräftigen Genehmigung.</del> <b>Eine Neuberechnung der notwendigen Kfz-Stellplätze für Bestandsgebäude erfolgt auf Antrag bei der Baurechtsbehörde.</b></p> <p>(3) Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen örtlichen Bauvorschriften, die von den Regelungen dieser Satzung abweichen, haben Vorrang.</p>
<p><b>§ 2</b> <b>Ermittlung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen für Gebäude mit Wohnungen</b></p> <p>Bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen sowie anderen Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr mittels</p>	<p><b>§ 2</b> <b>Ermittlung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen für Gebäude mit Wohnungen</b></p> <p>Bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen sowie anderen Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr mittels</p>

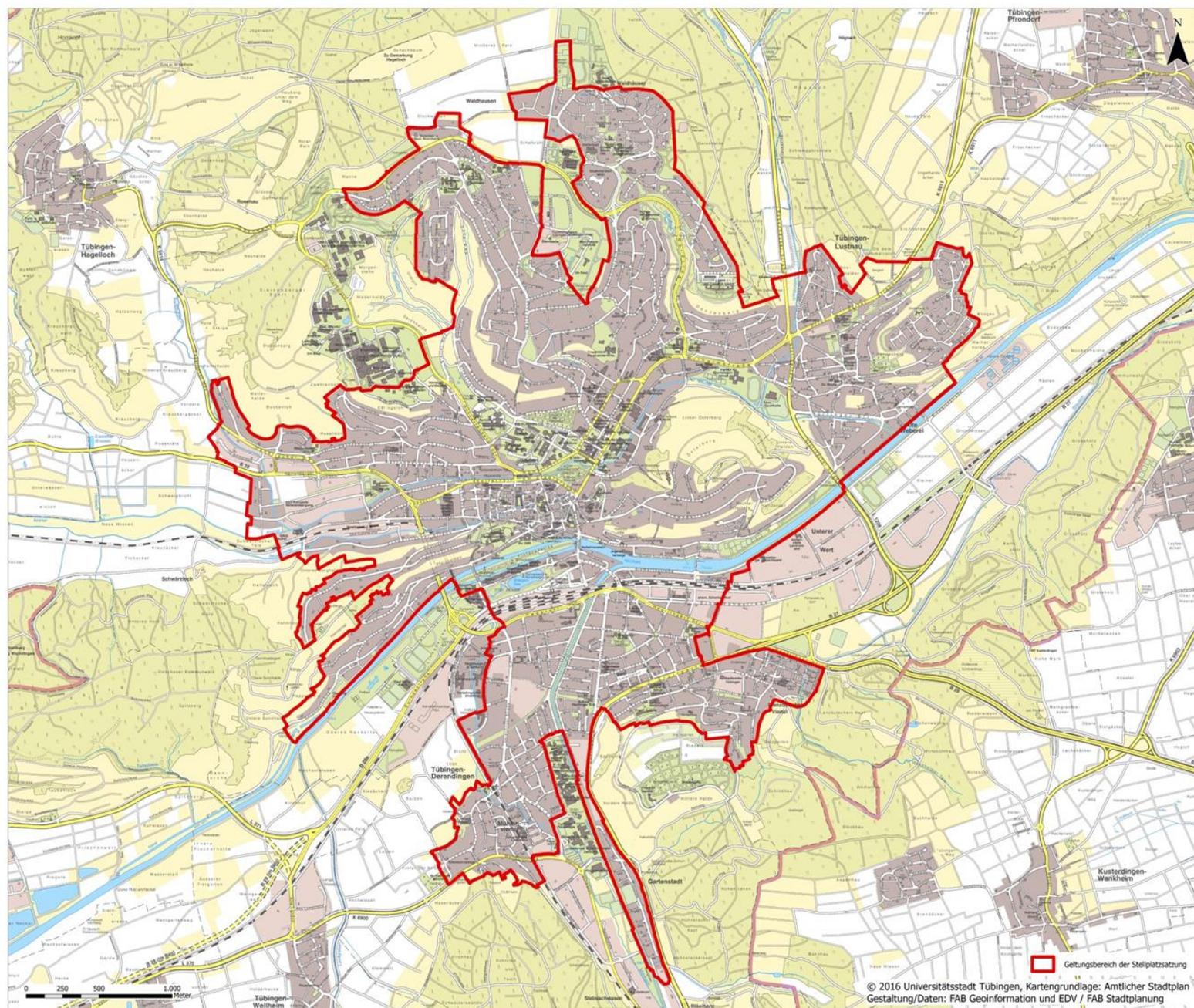
<p>Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, sind die notwendigen Stellplätze entsprechend den Regelungen des § 37 LBO in seiner jeweils geltenden Fassung, der VwV Stellplätze und aller sonstigen Bestimmungen herzustellen.</p>	<p>Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, sind die notwendigen Stellplätze entsprechend den Regelungen des § 37 LBO in seiner jeweils geltenden Fassung, der VwV Stellplätze und aller sonstigen Bestimmungen herzustellen.</p>																				
<p><b>§ 3</b> <b>Festlegung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund der Wohnungsgröße</b></p> <p>Bei Gebäuden mit mindestens 1 Wohnung wird die Verpflichtung nach § 2 in Abhängigkeit der Wohnungsgrößen entsprechend der unten aufgeführten Tabelle festgelegt. Die Berechnung der Wohnfläche erfolgt nach Wohnflächenverordnung (WoFIV) in der Fassung vom 01.01.2004, Terrassen und Balkone werden dabei zu 25 % ihrer Fläche berücksichtigt.</p> <table border="1" data-bbox="147 679 1084 906"> <thead> <tr> <th>Wohnungsgröße</th> <th>Stellplatz/Wohnung (1,0 = 1 Stellplatz)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>unter 45 m<sup>2</sup></td> <td>0,6</td> </tr> <tr> <td>ab 45 m<sup>2</sup> bis unter 65 m<sup>2</sup></td> <td>0,8</td> </tr> <tr> <td>ab 65 m<sup>2</sup> bis unter 95 m<sup>2</sup></td> <td>0,9</td> </tr> <tr> <td>ab 95 m<sup>2</sup></td> <td>1,0</td> </tr> </tbody> </table>	Wohnungsgröße	Stellplatz/Wohnung (1,0 = 1 Stellplatz)	unter 45 m <sup>2</sup>	0,6	ab 45 m <sup>2</sup> bis unter 65 m <sup>2</sup>	0,8	ab 65 m <sup>2</sup> bis unter 95 m <sup>2</sup>	0,9	ab 95 m <sup>2</sup>	1,0	<p><b>§ 3</b> <b>Festlegung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund der Wohnungsgröße</b></p> <p>Bei Gebäuden mit mindestens einer Wohnung wird die Verpflichtung nach § 2 in Abhängigkeit der Wohnungsgrößen entsprechend der unten aufgeführten Tabelle festgelegt. Die Berechnung der Wohnfläche erfolgt nach Wohnflächenverordnung (WoFIV) in der Fassung vom 01.01.2004, Terrassen und Balkone werden dabei zu 25 % ihrer Fläche berücksichtigt.</p> <table border="1" data-bbox="1111 679 2045 906"> <thead> <tr> <th>Wohnungsgröße</th> <th>Stellplatz/Wohnung (1,0 = 1 Stellplatz)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>unter 45 m<sup>2</sup></td> <td>0,4</td> </tr> <tr> <td>ab 45 m<sup>2</sup> bis unter 65 m<sup>2</sup></td> <td>0,6</td> </tr> <tr> <td>ab 65 m<sup>2</sup> bis unter 95 m<sup>2</sup></td> <td>0,7</td> </tr> <tr> <td>ab 95 m<sup>2</sup></td> <td>0,8</td> </tr> </tbody> </table>	Wohnungsgröße	Stellplatz/Wohnung (1,0 = 1 Stellplatz)	unter 45 m <sup>2</sup>	0,4	ab 45 m <sup>2</sup> bis unter 65 m <sup>2</sup>	0,6	ab 65 m <sup>2</sup> bis unter 95 m <sup>2</sup>	0,7	ab 95 m <sup>2</sup>	0,8
Wohnungsgröße	Stellplatz/Wohnung (1,0 = 1 Stellplatz)																				
unter 45 m <sup>2</sup>	0,6																				
ab 45 m <sup>2</sup> bis unter 65 m <sup>2</sup>	0,8																				
ab 65 m <sup>2</sup> bis unter 95 m <sup>2</sup>	0,9																				
ab 95 m <sup>2</sup>	1,0																				
Wohnungsgröße	Stellplatz/Wohnung (1,0 = 1 Stellplatz)																				
unter 45 m <sup>2</sup>	0,4																				
ab 45 m <sup>2</sup> bis unter 65 m <sup>2</sup>	0,6																				
ab 65 m <sup>2</sup> bis unter 95 m <sup>2</sup>	0,7																				
ab 95 m <sup>2</sup>	0,8																				
<p><b>§ 4</b> <b>Reduktion der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund guter ÖPNV-Anbindung</b></p> <p>Die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung nach § 2 wird über die Regelungen des § 3 hinaus um 0,2 Stellplätze pro Wohnung reduziert. Voraussetzung hierfür ist, dass sich im Radius von ≤ 300 m, gemessen vom jeweils nächstliegenden Gebäudezugang mindestens eine Haltestelle des ÖPNV befindet und eine Anbindung mit 4 Fahrten/Stunde (Mo-Fr 6-19 Uhr, Normalfahrplan) gewährleistet ist. Bei der Ermittlung können mehrere Linien des ÖPNV-Verkehrsmittels herangezogen werden, wenn diese eine direkte Verbindung zu einem zentralen Verkehrsknotenpunkt besitzen.</p>	<p><b>§ 4</b> <b>Reduktion der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund guter ÖPNV-Anbindung</b></p> <p>Die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze für Gebäude mit mindestens einer Wohnung nach § 2 wird über die Regelungen des § 3 hinaus um 0,2 Stellplätze pro Wohnung reduziert. Voraussetzung hierfür ist, dass sich im Radius von ≤ 300 m, gemessen vom jeweils nächstliegenden Gebäudezugang mindestens eine Haltestelle des ÖPNV befindet und eine Anbindung mit vier Fahrten/Stunde (Mo - Fr 6 - 19 Uhr, Normalfahrplan) gewährleistet ist. Bei der Ermittlung können mehrere Linien des ÖPNV-Verkehrsmittels herangezogen werden, wenn diese eine direkte Verbindung zu einem zentralen Verkehrsknotenpunkt besitzen.</p>																				

**§ 5****Möglichkeit einer Reduktion der Anzahl an notwendigen Stellplätzen aufgrund qualifizierter Mobilitätsverbesserung**

- (1) Wird für ein Gebäude mit mehr als 2 Wohnungen mit Einreichung der für das baurechtliche Verfahren notwendigen Unterlagen gem. Landesbauordnung ein Konzept für eine qualifizierte Mobilitätsverbesserung vorlegt, kann die Anzahl der nach § 2 erforderlichen Stellplätze über die Regelungen der §§ 3, 4 hinaus als Ausnahme weiter reduziert werden.
- (2) Eine qualifizierte Mobilitätsverbesserung i.S. des Abs. 1 stellt eine Konzeption dar, die geeignet ist, umweltfreundliche Mobilität zu fördern und somit die Nachfrage der Bewohner an Kraftfahrzeugen bzw. Kfz-Stellplätzen zu reduzieren. Dies sind:
1. die Errichtung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Fahrradanhänger oder Lastenfahrräder um mehr als 50 % über das Maß der LBO hinausgehend. Die Fahrräder müssen vor Witterung, Vandalismus und Diebstahl geschützt abgestellt werden können,
  2. hauptzugangsnah sowie ebenerdige oder mit dem Fahrrad direkt anfahrbare Fahrradabstellmöglichkeiten, die von der Wohnung und dem öffentlichen Raum einfach erreichbar sind,
  3. eine aktive Nutzung eines privaten oder öffentlichen Car-Sharing-Modells der Bewohner. Das Car-Sharing-Kfz muss auf dem Grundstück oder in fußläufiger Erreichbarkeit im Radius von  $\leq 300$  m, gemessen vom jeweils nächstliegenden Gebäudezugang, erreichbar sein.
- (3) Es müssen mindestens zwei verschiedene Maßnahmen zur Mobilitätsverbesserung nach § 5 Abs. 2 dieser Satzung nachgewiesen und gem. Abs. 4 und Abs. 5 gesichert werden. Bei Vorliegen dieser Voraussetzungen kann die Anzahl der Stellplätze über die Regelungen der §§ 3 und 4 hinaus als Ausnahme um weitere 0,1 Stellplätze pro Wohnung reduziert werden. Die Voraussetzungen sind vom Antragsteller nachzuweisen.
- (4) Sofern die Bedingungen für die Stellplatzreduzierung gem. § 5 Abs. 2

**§ 5 entfällt ersatzlos**

<p>dieser Satzung nicht mehr gegeben sind, tritt die Verpflichtung nach § 2 bis § 4 wieder in Kraft. Die hierfür erforderlichen Flächen sind bei Antragstellung auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück in zumutbarer Entfernung nachzuweisen.</p> <p>(5) In Abhängigkeit von der konkreten Ausgestaltung des jeweils vorgelegten Konzepts ist dieses zu sichern, insbesondere durch</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nebenbestimmungen zur baurechtlichen Entscheidung,</li> <li>2. öffentlich-rechtlichen Vertrag,</li> <li>3. beschränkt persönliche Dienstbarkeit und/oder Baulast hinsichtlich der Umsetzung des Mobilitätskonzepts und hinsichtlich der für Stellplätze freizuhaltenden oder zu nutzenden Flächen bei Wegfall der Voraussetzungen für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts.</li> </ol> <p>(6) Das vorgelegte Konzept der Mobilitätsverbesserung wird Gegenstand der baurechtlichen Entscheidung.</p>	
<p><b>§ 6</b> <b>Rundungen</b> Bei der Ermittlung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen pro Gebäude mit mindestens 1 Wohnung ist auf ganze Zahlen auf-/abzurunden (ab 0,5 aufrunden).</p>	<p><b>§ 5</b> <b>Rundungen</b> Bei der Ermittlung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen pro Gebäude mit mindestens einer Wohnung ist auf ganze Zahlen auf-/abzurunden (ab 0,5 aufrunden).</p>
<p><b>§ 7</b> <b>Inkrafttreten</b> Diese Satzung tritt am Tag ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.</p>	<p><b>§ 6</b> <b>Inkrafttreten</b> Diese Satzung tritt am Tag ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.</p>



### Beispiele zur Verdeutlichung der Auswirkungen der Kfz-Stellplatzsatzung und einer weiteren Reduzierung:

Die nachfolgenden Bauvorhaben wurden in den letzten Jahren von der Baurechtsbehörde genehmigt.

#### Bauvorhaben mit 106 Wohneinheiten mit einem Wohnungsmix

Wohnungsgröße	Anzahl der Wohnungen = Notwendige Kfz-Stellplätze ohne Satzung	Notwendige Kfz-Stellplätze mit <u>aktuell gültiger</u> Satzung	Notwendige Kfz-Stellplätze mit einer <u>weiteren Reduzierung um jeweils 0,2</u> bei den Wohnungsgrößen
Unter 45 m <sup>2</sup>	24	24 x 0,6 = 14,4	24 x 0,4 = 9,6
Ab 45 m <sup>2</sup> bis unter 65 m <sup>2</sup>	31	31 x 0,8 = 24,8	31 x 0,6 = 18,6
Ab 65 m <sup>2</sup> bis unter 95 m <sup>2</sup>	38	38 x 0,9 = 34,2	38 x 0,7 = 26,6
Ab 95 m <sup>2</sup>	13	13 x 1,0 = 13,0	13 x 0,8 = 10,4
<b>Gesamt</b>	<b>106</b>	<b>86,4</b>	<b>65,2</b>

<b>Mit zusätzlicher Reduzierung aufgrund einer guten ÖPNV-Anbindung</b>	$86,4 - (106 \times 0,2) = 65,2$	$65,2 - (106 \times 0,2) = 44$
<b>Mit zusätzlicher Reduzierung aufgrund eines Mobilitätskonzeptes</b>	$65,2 - (106 \times 0,1) = 54,6$	Regelung entfällt
<b>Summen</b>	<p>→ gerundet <b>55</b> notwendige Kfz-Stellplätze</p> <p>→ <b>52 %</b> der notwendigen Kfz-Stellplätze ohne Satzung</p>	<p>→ gerundet <b>44</b> notwendige Kfz-Stellplätze</p> <p>→ <b>42 %</b> der notwendigen Kfz-Stellplätze ohne Satzung</p>

Bauvorhaben mit 36 Kleinstwohnungen

Wohnungsgröße	Anzahl der Wohnungen = Notwendige Kfz-Stellplätze ohne Satzung	Notwendige Kfz-Stellplätze mit <u>aktuell gültiger</u> Satzung	Notwendige Kfz-Stellplätze mit einer <u>weiteren Reduzierung um jeweils 0,2</u> bei den Wohnungsgrößen
Unter 45 m <sup>2</sup>	36	$36 \times 0,6 = 21,6$	$36 \times 0,4 = 14,4$
Ab 45 m <sup>2</sup> bis unter 65 m <sup>2</sup>	0	0	0
Ab 65 m <sup>2</sup> bis unter 95 m <sup>2</sup>	0	0	0
Ab 95 m <sup>2</sup>	0	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>36</b>	<b>21,6</b>	<b>14,4</b>

Mit zusätzlicher Reduzierung aufgrund einer guten ÖPNV-Anbindung		$21,6 - (36 \times 0,2) = 14,4$	$14,4 - (36 \times 0,2) = 7,2$
Mit zusätzlicher Reduzierung aufgrund eines Mobilitätskonzeptes		$14,4 - (36 \times 0,1) = 10,8$	Regelung entfällt
<b>Summen</b>		<p>→ gerundet <b>11</b> notwendige Kfz-Stellplätze</p> <p>→ <b>30 %</b> der notwendigen Kfz-Stellplätze ohne Satzung</p>	<p>→ gerundet <b>7</b> notwendige Kfz-Stellplätze</p> <p>→ <b>20 %</b> der notwendigen Kfz-Stellplätze ohne Satzung</p>

Bauvorhaben mit 19 Wohnungen, ohne Kleinstwohnungen

Wohnungsgröße	Anzahl der Wohnungen = Notwendige Kfz-Stellplätze ohne Satzung	Notwendige Kfz-Stellplätze mit <u>aktuell gültiger</u> Satzung	Notwendige Kfz-Stellplätze mit einer <u>weiteren Reduzierung um jeweils 0,2</u> bei den Wohnungsgrößen
Unter 45 m <sup>2</sup>	0	0	0
Ab 45 m <sup>2</sup> bis unter 65 m <sup>2</sup>	8	$8 \times 0,8 = 6,4$	$8 \times 0,6 = 4,8$
Ab 65 m <sup>2</sup> bis unter 95 m <sup>2</sup>	9	$9 \times 0,9 = 8,1$	$9 \times 0,7 = 6,3$
Ab 95 m <sup>2</sup>	2	$2 \times 1,0 = 2$	$2 \times 0,8 = 1,6$
<b>Gesamt</b>	<b>19</b>	<b>16,5</b>	<b>12,7</b>

Mit zusätzlicher Reduzierung aufgrund einer guten ÖPNV-Anbindung	$16,5 - (19 \times 0,2) = 12,7$	$12,7 - (19 \times 0,2) = 8,9$
Mit zusätzlicher Reduzierung aufgrund eines Mobilitätskonzeptes	$12,7 - (19 \times 0,1) = 10,8$	Regelung entfällt
<b>Summen</b>	<p>→ gerundet <b>11</b> notwendige Kfz-Stellplätze</p> <p>→ <b>57 %</b> der notwendigen Kfz-Stellplätze ohne Satzung</p>	<p>→ gerundet <b>9</b> notwendige Kfz-Stellplätze</p> <p>→ <b>47 %</b> der notwendigen Kfz-Stellplätze ohne Satzung</p>