

**Satzung über die Ermittlung der Anzahl baurechtlich notwendiger Kfz-Stellplätze für Wohnungen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart gem. § 74 (2) Nr. 1 LBO BW**

**Anregungen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) gem. § 74 (6) LBO i. V. m. § 4 (2) BauGB**

Mit dem Schreiben vom 11. März 2020 wurden die Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten. Insgesamt wurden 16 planungsrelevante Träger angeschrieben.

Es wurden sieben Stellungnahmen abgegeben.

Polizeipräsidium Stuttgart, SSB Stuttgart, Deutsche Bahn AG, Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur, Industrie- und Handelskammer Stuttgart, Verband Region Stuttgart, Amt für Umweltschutz

Folgende Träger haben keine Stellungnahme abgegeben: BUND Stuttgart, Gesundheitsamt, Handwerkskammer Stuttgart, Landesnaturschutzverband BW, NABU Stuttgart, Naturschutzbeauftragte Stadt Stuttgart, Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, Verschönerungsverein Stuttgart.

Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung	berücksichtigt
<p><b>Polizeipräsidium Stuttgart</b> (Schreiben vom 18. März 2020)</p> <p>Der in Rede stehende Entwurf der Satzung sieht im Bereich des Wohnungsbaus eine Reduzierung der nachzuweisenden Kfz-Stellplätze bei günstigster ÖPNV-Anbindung um 30 Prozent vor. Im sozialen Wohnungsbau soll eine weitere Reduzierung der Nachweispflicht um 30 Prozent erfolgen, was zur Folge hätte, dass im sozialen Wohnungsbau kein Kfz-Stellplatz pro Wohnung nachzuweisen wäre.</p> <p>Als Begründung werden die zu erwartenden hohen Baukosten angeführt, die bei der Anwendung der bisherigen Regelungen auftreten würden.</p> <p>Weiter soll der in Rede stehende Entwurf für das gesamte Stadtgebiet,</p>	<p>Die öffentlichen Bestrebungen zur Stärkung umweltfreundlicher Mobilitätsformen greifen in viele Lebensbereiche ein. Diese Satzung ist ein kleiner Teil einer Gesamtstrategie und hat deshalb nur einen begrenzten Wirkungsradius.</p> <p>Die Satzung zielt auf einen Kompromiss zwischen der Senkung von Baukosten und einer Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds ab. Die gezielte Verknappung von Parkplätzen nimmt niederschwellig Einfluss (Pull-Faktor) auf die Verkehrsmittelwahl. Die Anwendung dieser Satzung ist freiwillig.</p> <p>Die Praxis hat gezeigt, dass eine auffallende hohe Anzahl von hergestellten Stellplätzen nicht genutzt wird. Dies verursacht zusätzliche Baukosten, welche die Kauf- und Mietpreise unverhältnismäßig erhöhen. Die Satzung eröffnet die Möglichkeit, dieser Unverhältnismäßigkeit zu entgegenen.</p>	

<p>d.h. für alle innerstädtischen Wohnlagen und alle Stadtrandlagen gleichermaßen gelten.</p> <p>Grundsätzlich kann gesagt werden, dass sich fehlender privater Parkraum auf die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum auswirkt.</p> <p>Bereits heute ist zur Steuerung der Parkraumnutzung ein Parkraummanagement erforderlich. Zusätzlich überantworten Unternehmer bei der Fahrzeugnutzung von Firmenfahrzeuge Verantwortlichkeiten an ihre Mitarbeiter. Das Firmenfahrzeug wird in Wohnraumnähe geparkt, was zu einer Verknappung des Parkraums in Wohnquartieren führt. Inwieweit der Entwurf der Satzung einen Besucherverkehr und einen notwendigen Pendlerverkehr berücksichtigt, wird in Frage gestellt. Wohnungsnehmer von Wohnungen des sozialen Wohnungsbaus sowie Wohnungsnehmer von Wohnungen des freien Markts werden gleichermaßen mit den dargestellten Systematiken betroffen sein. Weiter unterstellt der Entwurf der Satzung, dass die Nutzung eines vorhandenen ÖPNV's eine 100-prozentige Alternative zu einem privat genutzten Kfz darstellt. Diese Annahme wird in Bezug auf den beabsichtigten Geltungsbereich der Satzung nicht allen Lebenslagen gerecht. Die verkehrliche Folge eines fehlenden Parkraums wäre möglicherweise ein erhöhtes Aufkommen an Falschparkern. Für den ruhenden Verkehr ist die Verkehrsüberwachung der Stadt Stuttgart zuständig. Ein entsprechender Überwachungsdruck sollte dann als Folge für das gesamte Stadtgebiet bestehen.</p> <p>Ein Grundbedarf an Parkraum wird auch zukünftig gegeben sein. Die Freiwilligkeit der Bauträger bei der Erstellung von Parkraum sollte daher durch eine Art Belohnung gefördert</p>	<p>Im Gegensatz zu den hohen Mietkosten für Tiefgaragenstellplätze, ist das Parken im öffentlichen Raum vergleichsweise günstig und deshalb sehr attraktiv. Eine Anhebung der Parkgebühren wäre eine folgerichtige Maßnahme, übersteigt aber das Regelziel dieser Satzung und muss an anderer Stelle eingebracht werden. Zu erwähnen ist jedoch, dass ab Juli 2020 die Parkgebühren um bis zu 20 % erhöht werden.</p> <p>Sukzessive wird das Parkraummanagement erweitert. Gebiete in Bad Cannstatt, Untertürkheim oder Vaihingen kommen aktuell hinzu. Eine Ausweitung auf den Stadtteil Fasanenhof/Schelmenwasen ist in der nächsten Umsetzungsstufe vorgesehen, sofern umfangreiche verkehrliche Untersuchungen dies begründen. Ein betriebliches Mobilitätsmanagement ist nicht Gegenstand dieser Satzung.</p> <p>Die Umsetzung der Satzung wird fortlaufend evaluiert. Bleiben die gewünschten Effekte aus, so ist eine Modifizierung vorgesehen. Dafür können beispielsweise auch soziodemographische Daten herangezogen werden.</p> <p>Eine Weiterleitung an die Straßenverkehrsbehörde ist bereits erfolgt.</p> <p>Ein Planungsinstrument, welches eine kausale Verzahnung mit der Wohnbauförderung herstellt, ist derzeit nicht geplant. Vielmehr werden die laufenden Bestrebungen zur Zweiradförderung durch diese Satzung nicht in Frage gestellt.</p>	<p>Nein</p> <p>Ja</p> <p>Nein</p>
--	--	-----------------------------------

<p>werden. Beispielsweise könnte die Stadt Stuttgart die Zweiradförderung zu Gunsten der Errichtung von Kfz-Stellplätzen bei entsprechenden Bauvorhaben übernehmen.</p> <p>Fraglich bleibt weiter, wie mit der Befürwortung und Realisierung der E-Mobilität bei fehlendem Parkraum umgegangen wird. Können anhand der beabsichtigten Satzung E-Ladesäulen in Wohngebieten des freien Wohnungsmarkts und im Bereich des sozialen Wohnungsbaus errichtet werden? Carsharing-Angebote sollten für alle Personenkreise zur Nutzung zur Verfügung stehen.</p> <p>Die aufgezeigte Argumentationslinie, Parkraum aufgrund hoher Kosten nicht zu schaffen, und aufgrund fehlender Geldeinnahmen eine Zweiradförderung nicht vornehmen zu können, wird einer erforderlichen Ausgeglichenheit im verkehrlichen Bereich nicht gerecht.</p>	<p>Beispielsweise wird die Förderung von E-Lastenrädern für Familien bis 2021 verlängert. Zudem wird mit hohem finan- ziellem und personellem Aufwand die Radinfrastruktur ausgebaut.</p> <p>Derzeit wird das E-Ladesäulen Netz massiv verdichtet. In den nächsten zwei Jahren werden über 350 Ladesäulen/Normallader und zusätzlich 30 Ladesäulen/Schnelllader aufgestellt. Dadurch entstehen ca. 760 frei zugängliche öffentliche Ladepunkte im gesamten Stadtgebiet.</p> <p>Der Parkraum geht durch diese Bestrebungen nicht verloren, er wird lediglich Fahrzeugen mit Elektromotor zur Verfügung gestellt. Dies entspricht dem Förderziel der Stadt Stuttgart.</p> <p>Weitergehende verkehrskonzeptionelle Überlegungen sind nicht Bestandteil dieser Satzung.</p>	<p>Ja</p>
<p><b>SSB Stuttgart</b> (Schreiben vom 18. März 2020)</p> <p>Die Stuttgarter Straßenbahnen begrüßen die geplante Einführung einer Satzung zur Verringerung der Stellplatzverpflichtungen im Wohnungsbau anhand der VwV Stellplätze ausdrücklich. Die Stellplatzverfügbarkeit ist ein wesentlicher Aspekt bei der Verkehrsmittelwahl. Somit ist die Einführung der Satzung ein Element der Verkehrswende, das nachhaltig an den Grundlagen der Mobilitätsentwicklung ansetzt. Die SSB würden es darüber hinaus auch sehr begrüßen, wenn die bis 2001 in ganz Stuttgart geltende Stellplatzbeschränkungssatzung wiedereingeführt würde, so dass der Verwaltung eine Möglichkeit gegeben würde, dem überbordenden Stellplatzbau auf Grundlage des bestehenden Baurechts ein Ende zu bereiten</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Da die Stadtverwaltung mit dieser Satzung und der fortlaufenden Erweiterung der Parkraummanagementzonen einen vielschichtigen strategischen Ansatz verfolgt, ist die Einführung einer flächendeckenden Stellplatzbeschränkungssatzung nicht vorgesehen und erforderlich.</p>	<p>Nein</p>

(siehe z.B.Synergiepark Stuttgart).		
<p><b><u>Deutsche Bahn AG</u></b> (Schreiben vom 30. März 2020)</p> <p>Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien als von der DB Netz AG und DB Station&amp;Service AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren. Gegen die o.g. Planung bestehen aus eisenbahntechnischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken. Öffentliche Belange der DB AG werden hierdurch nicht berührt. Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und uns an dem Verfahren weiterhin zu beteiligen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wird zugesagt</p>	<p>Ja</p>
<p><b><u>Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur</u></b> (Schreiben vom 8. April 2020)</p> <p>Aus raumordnerischer Sicht werden keine Bedenken geäußert.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	
<p><b><u>Industrie- und Handelskammer Stuttgart</u></b> (Schreiben vom 8. April 2020)</p> <p>Es liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Bedenken oder Einwände gegenüber der Planung vor. Für Informationen über den weiteren Verlauf der Planungen wären wir Ihnen dankbar.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wird zugesagt</p>	<p>Ja</p>

<p><b>Verband Region Stuttgart</b> (Schreiben vom 9. April 2020)</p> <p>Der vorgesehenen Satzung stehen regionalplanerische Ziele nicht entgegen. Wir bitten Sie, uns nach Inkrafttreten ein Exemplar der betreffenden Unterlagen, möglichst in digitaler Form (an: planung@region-stuttgart.org), zu überlassen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wird zugesagt</p>	<p>Ja</p>
<p><b>Amt für Umweltschutz Stuttgart</b> (Schreiben vom 15. April 2020)</p> <p><b>Rechtliche Bewertung (Ansprechpartner/in: GZ 36-01 R, Nebenstelle 88720)</b></p> <p>Die Satzung sieht die vorgeschlagene Regelung für das gesamte Stadtgebiet der LHS vor. Nach unserer Einschätzung ist rechtlich zu prüfen, ob die die Regelung tragenden Gründe (z. B. Anbindung des Grundstücks an den ÖPNV) für das ganze Gemeindegebiet gegeben sind, da auch in der Kommentarliteratur kritisch diskutiert wird, ob eine derartige Einschränkung tatsächlich für das ganze Gemeindegebiet gerechtfertigt sein kann.</p> <p><b>Immissionsschutz (Ansprechpartner/in: GZ 36-3.35, Nebenstelle 88667)</b></p> <p>Aus Sicht des anlagenbezogenen Immissionsschutzes bestehen keine Bedenken. Die Satzung wird begrüßt, da sich mit der Reduzierung der notwendigen Stellplätze auch der zugehörige Parkplatz- bzw. Tiefgaragenlärm verringert.</p> <p><b>Stadtklima/Lufthygiene (Ansprechpartner/in: GZ 36-4.21, Nebenstelle 88712)</b></p> <p>Welchen Beitrag eine Stellplatzsatzung leistet, um Kfz-Emissionen zu verringern oder zu vermeiden und</p>	<p>Da die Förderung der Schaffung von Wohnraum im gesamten Stadtgebiet verbessert werden soll und die Kriterien der Reduzierung der Stellplatzpflicht auch im gesamten Stadtgebiet angewandt werden können, ist die Geltung zunächst für das gesamte Gemeindegebiet gerechtfertigt. Nach Einführung wird die Satzung fortlaufend evaluiert. Bleiben die gewünschten Effekte aus oder ergeben sich unvorhergesehene negative Begleitentwicklungen, so ist eine Modifizierung, auch auf lokaler Ebene, vorgesehen. Das birgt den Vorteil, dass dieses Planungsinstrument zielgerichtet eingesetzt und situationsbedingt verändert werden kann.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Nein</p>

<p>damit zur Verbesserung der Luftqualität beiträgt, ist differenziert zu betrachten. Hierzu spielen die Erschließung eines Gebiets, die Lage und Umgebung sowie die bisherige Hintergrundbelastung eines Gebiets und schlussendlich sowohl das Verhalten der Bevölkerung als auch weiterführende Maßnahmen im Bereich Luftqualität wesentliche Rollen. Grundsätzlich wird jedoch die Reduzierung der mindestens geforderten Anzahl an Kfz-Stellplätzen pro Wohneinheit im Zuge einer nachhaltigen Entwicklung der städtischen Mobilität befürwortet - dies allerdings unabhängig vom sozialen Wohnungsbau, sondern in der Gesamtheit betrachtet.</p> <p>Um einen weiteren positiven Effekt auf die Luftqualität zu erzielen, schlagen wir folgende Ergänzungen vor:</p> <p><i>(3) Die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen wird gemäß der Ergänzung "Zu § 56 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1" der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) vom 28. Mai 2015 in Gebieten, für die ein <b>Luftreinhalteplan aufgestellt wurde und ein Parkraummanagement besteht, um weitere 30% je Wohnung reduziert.</b></i></p> <p><i>(4) Die Einschränkungen der Absätze 1 bis 3 sind kumulativ anzuwenden.</i></p>	<p>Die Stadtteile, in denen das Parkraummanagement bereits eingeführt wurde, sind hochverdichtete Räume, in denen auch das Angebot des ÖPNV so gut ist, dass davon auszugehen ist, dass durch den ÖPNV-Bonus eine Reduktion der notwendigen Stellplätze auf 30% möglich ist.</p> <p>Nach Inkrafttreten der Satzung wird die Umsetzung fortlaufend evaluiert. Falls gewünschte Effekte ausbleiben, könnten weitere Ergänzungen vorgenommen werden. Dabei können auch lokale Gegebenheiten berücksichtigt werden.</p> <p>Um baurechtliche Genehmigungsverfahren zügig abwickeln zu können, soll diese Satzung möglichst einfache Regelungen enthalten. Deshalb bezieht sich die Reduzierung der baurechtlich notwendigen Stellplätze auf die Kriterien ÖPNV Bonus und den sozialen Mietwohnungsbau. Eine Reduzierung der Stellplätze aufgrund eines Luftreinhalteplans oder Parkraummanagement ist nicht Zielsetzung dieser Satzung. Unabhängig von dieser Satzung werden die Parkraummanagementzonen sukzessive erweitert, derzeit befindet sich die 5. Umsetzungsstufe in der Einführung.</p>	<p>Nein</p>
--	---	-------------