



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht		
Datum	01.10.2019		
Geschäftszeichen	SUB III – Gue/ Kö		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 22.10.2019	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 321/19

Betreff: Stellplatzsatzung für das "Dichterviertel Nord" und das Stadtquartier "Am Weinberg" und Erhöhung des Stellplatzablösebetrags

Anlagen:	1	Übersichtsplan	(Anlage 1)
	1	Geltungsbereich "Dichterviertel Nord"	(Anlage 2.1)
	1	Geltungsbereich Stadtquartier "Am Weinberg"	(Anlage 2.2)
	1	Entwurf Stellplatzsatzung	(Anlage 3)
	1	Geltungsbereich Ablöse Stellplätze	(Anlage 4)
	1	Antrag 23/15 vom 10.02.2015	(Anlage 5)
	1	Antrag 164/17 vom 19.09.2017	(Anlage 6)
	1	Antrag 144/17 vom 14.08.2017	(Anlage 7)

Antrag:

1. Für das Gebiet "Dichterviertel Nord" und das Stadtquartier "Am Weinberg" wird nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 und 2 i.V. mit § 37 Abs.1 LBO und § 74 Abs. 6 Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) die örtliche Bauvorschrift über die Einschränkung bzw. Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung) aufgestellt. Der Entwurf der Kfz-Stellplatzsatzung wird bewilligt.
2. Die öffentliche Auslegung i.S.v. § 3 Abs. 2 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange i.S.v. § 4 Abs. 2 BauGB durchzuführen.
3. Der Erhöhung des Stellplatzablösebetrags für die Innenstadt, die Neustadt/ Oststadt und den Ortskern Söflingen auf 5.000 € zuzustimmen.
4. Das Verfahren der Baurechtsbehörde bei der Berechnung der notwendigen Fahrradstellplätze für Wohnungen zur Kenntnis zu nehmen.
5. Die Anträge 23/15, 164/17 und 144/17 für behandelt zu erklären.

Christ

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 3, C 3, LI, OB, VGV, ZSD/D-V	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1. Kurzdarstellung

In der Praxis zeigt sich, dass die Vorgaben von Stellplatzquantitäten der Landesbauordnung Baden-Württemberg oftmals nicht den realen Bedarfen entsprechen. Ein sich änderndes Mobilitätsverhalten wie auch steigendes Pendleraufkommen geben Anlass, die gesetzlichen Regelvorgaben in Bezug auf die Herstellung von Kfz-Stellplätzen für bestimmte Bereiche in der Stadt zu hinterfragen und von der entsprechenden Satzungsermächtigung Gebrauch zu machen. Stellplatzkosten belasten die Gesamtkosten eines Bauvorhabens häufig unverhältnismäßig, insbesondere im Bereich des geförderten Wohnungsbaus. Häufig bedingt zudem eine geringe Auslastung des teuer hergestellten Parkraums ein unflexibles Flächenmanagement.

Für die gemischt genutzten Quartiere "Dichterviertel Nord" und das Stadtquartier "Am Weinberg" soll daher die Anzahl der herzustellenden Stellplätze für bestimmte Wohnformen und Wohnungsgrößen per Satzung angepasst werden, sowie eine Ablösung von Stellplätzen für gewerbliche Nutzungen ermöglicht werden.

Um stadtweit einen einheitlichen Stellplatzablösebetrag zu erhalten, soll der Betrag in den bisherigen Ablösezone (Innenstadt, Neustadt/ Oststadt und Ortskern Söflingen) angehoben werden.

2. Rechtsgrundlagen

§ 74 Abs. 2 Nr. 1 und 2, § 74 Abs. 6 und § 37 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der derzeit geltenden Fassung und § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) in der derzeit geltenden Fassung.

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 bzw. nach § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO zu erhöhen.

Eine 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 abgeändert wird. Dem Bauherrn steht es offen, auch nach Erlass der örtlichen Bauvorschriften freiwillig zusätzliche Stellplätze und Garagen herzustellen, soweit diese baurechtlich zulässig sind.

Voraussetzung hierfür ist jeweils, dass dies durch Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung gerechtfertigt ist.

3. Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich der Stellplatzsatzung umfasst das "Dichterviertel Nord" und das Stadtquartier "Am Weinberg". Die genaue Abgrenzung ist dem jeweiligen Lageplan (Anlage 2.1 und 2.2) zu entnehmen.

4. Sachverhalt

4.1. Allgemeine Rahmenbedingungen und Entwicklungen

Der Bau von Tiefgaragenstellplätzen stellt regelmäßig einen großen Kostenfaktor beim Bauen dar, das gilt insbesondere dann, wenn die Tiefgarage mehrgeschossig werden muss.

Die Kosten für die Herstellung von Stellplätzen werden nur teilweise von dem Personenkreis bezahlt, der die Stellplätze nutzt und damit von ihnen profitiert. Die am Markt erzielbaren Verkaufspreise von Tiefgaragenplätzen liegen oftmals deutlich unterhalb der Herstellungskosten. Die Kosten, die nicht über den Verkauf bzw. Vermietung der Stellplätze gedeckt werden, werden in der Regel auf alle Nutzer eines Gebäudes umgelegt. Somit müssen auch Personen für Stellplätze bezahlen, die diese nicht nutzen. Dies betrifft oftmals Personen, die sich selbst kein Auto leisten können oder wollen. Bewohner kleiner Wohnungen oder geförderter Wohnungen haben nach den Erfahrungen der Wohnungsbaugesellschaften häufiger kein eigenes Auto. Bei einer fixen Stellplatzzahl je Wohnung führt die Quersubventionierung der (zur normalen Kostenmiete nicht zu vermietenden) Stellplätze zu einer besonders starken Verteuerung der Quadratmeterpreise bei kleinen Wohnungen.

Die Mobilität der Zukunft wird sich verändern. Wie genau diese Mobilität aussehen wird, ist noch nicht vorhersehbar. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge je Haushalt rückläufig sein wird und die Besitzverhältnisse sich wandeln werden.

Die derzeit praktizierte Regelung, pro Wohnung gemäß § 37 Abs. 1 Satz 1 LBO - unabhängig von der Größe und der Zweckbindung - einen Stellplatz zu fordern, wird der Vielschichtigkeit des Bauens insbesondere in zentralen und ÖPNV-technisch gut erschlossenen Innenstadtlagen nicht immer gerecht.

4.2. Unerledigte Anträge

Derzeit liegen drei unerledigte Anträge zum Thema Stellplatzsatzung vor. Dabei handelt es sich um den Antrag 23/15 vom 10.02.2015, den Antrag 164/17 vom 19.09.2017 sowie den Antrag 144/17 (Anlagen 5-7).

In den Anträgen wurde gefordert, dass die Stadt von der seit dem 01.03.2015 bestehenden Möglichkeit zur Reduzierung einer Stellplatzverpflichtung für bestimmte, gut erschlossene, innerstädtische Gebiete Gebrauch macht.

Die Verwaltung hält das Gebiet "Dichterviertel Nord" und das Stadtquartier "Am Weinberg" für geeignet, um eine entsprechende Satzung zu erlassen.

Die Stellplatzsatzung stellt für Investoren einen Anreiz dar, Mobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen.

4.3. Ausgangslage im "Dichterviertel Nord"

Das "Dichterviertel Nord" befindet sich in integrierter Lage westlich der Innenstadt, direkt neben dem Hauptbahnhof.

Zum 31.12.2017 verfügten in der Weststadt 76 % der Haushalte über einen privaten Pkw.

Im Jahr 2007 wurde das Dichterviertel als Teil des Sanierungsgebietes Weststadt festgelegt und 2011 als eigenständiges Sanierungsgebiet beschlossen.

Mit der Sanierung und der damit einhergehenden Neubebauung soll die städtebaulich unbefriedigende Situation verbessert und eine dem innerstädtischen Standort angemessene qualitätsvolle Neubebauung hergestellt werden. Das Dichterviertel soll zu einem attraktiven, gemischt genutzten Quartier für Wohnen und Dienstleistung entwickelt werden. Wohnraum für rund 1.600 Menschen wird entstehen. Dazu müssen 800 Wohnungen neu gebaut werden, brachliegende Areale vitalisiert und der öffentliche Raum aufgewertet werden.

Bei städtebaulich und sanierungsrechtlich erwünschten Reaktivierungen, Erweiterungen und Neubauten im Dichterviertel Nord erschweren die landesrechtlichen Regelungen zur Stellplatzpflicht häufig die Genehmigung der Vorhaben. Auch bei Umnutzungen ohne bauliche Veränderungen müssen oftmals zusätzlich baurechtlich notwendige Stellplätze nachgewiesen werden. Aufgrund der dichten und kleinteiligen Baustruktur lassen sich Stellplätze oftmals weder auf dem Baugrundstück selbst, noch als Baulast auf einem benachbarten Grundstück nachweisen. Dies führt bei den Bauherren zu erheblichen Investitionskosten, z.B. durch die Erforderlichkeit einer zweiten Tiefgaragenebene, bis hin zum Scheitern von Vorhaben.

Vom Dichterviertel Nord erreicht man über den Steg sehr schnell den Hauptbahnhof. Als Wohnort für Pendler ist das Gebiet ideal. Die Anbindung an das städtische Nahverkehrsnetz erfolgt derzeit schwerpunktmäßig über das Ehinger Tor. Die Entfernungen zu diesem Nahverkehrsknotenpunkt sind mit 400 bis 700 m relativ hoch.

Um eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu unterstützen, nimmt die Förderung des Radverkehrs bei der Gestaltung der öffentlichen Räume im Quartier und der Neuplanung der Schillerstraße einen besonderen Stellenwert ein.

4.4. Ausgangslage im Stadtquartier "Am Weinberg"

Auf dem Areal "Am Weinberg" entsteht ein gemischt genutztes Quartier mit rund 900 Wohneinheiten und 10.000 m² gewerblicher Fläche. Die Anbindung an den ÖPNV ist sehr gut, die Linie 2 sowie zwei Buslinien halten direkt "Am Weinberg", die maximale Entfernung aus dem Quartier zur Haltestelle beträgt rund 300 m.

Eine Erhebung der Verwaltung kommt zu dem Ergebnis, dass die Anzahl der zugelassenen Pkw pro geförderte Wohnung auf dem Eselsberg im Durchschnitt unter dem von der LBO geforderten einem Stellplatz pro Wohneinheit liegt. Nachfolgende Tabelle stellt die Erhebung dar, die Werte variieren von 0,31 bis 1,05 zugelassenen Pkw pro Wohneinheit. Teilweise handelt es sich um Gebäude, die nur zu einem bestimmten Anteil geförderte Wohnungen aufweisen, hier liefert die Erhebung dadurch möglicherweise ein verzerrtes Bild.

Zugelassene Pkw im Bereich des geförderten Wohnungsbaus - Stadtteil Eselsberg					
	Anzahl Wohneinheiten	davon geförderte Wohnungen	geförderte Wohnungen in %	Anzahl zugelassener Pkw	Anzahl Pkw pro Wohneinheit
Beim Türmle 23, 25,27,31,33, 35	49	49	100,0	46	0,94
Brombeerweg 21, 23	73	15	20,5	23	0,32
Holderweg 36, 38, 40, 42	60	15	25,0	63	1,05
Kelternweg 30, 32, 34, 36, 38	34	34	100,0	14	0,41
Mähringer Weg 65, 67,69, 71	59	59	100,0	18	0,31
Scultetusweg 33, 35, 37	40	40	100,0	28	0,70
Stachelbeerweg 2	12	4	33,3	11	0,92

Quelle: Eigene Erhebung, Stand Januar 2019

Dem Stadtquartier "Am Weinberg" kommt eine Sonderrolle in Bezug auf Innovationen zu. Hinsichtlich der Mobilität wird hier beispielsweise in den Tiefgaragen ein Lastenmanagement für die Elektromobilitätsstellplätze in den Tiefgaragen gefordert, die Standorte für Elektroladesäulen werden von Anfang an mit geplant und die Anzahl der Standorte ist bei Bedarf weiter aufrüstbar.

Zum 31.12.2017 verfügten im Stadtteil Eselsberg 81 % der Haushalte über einen privaten Pkw.

5. Zielsetzung

Die Stellplatzsatzung wird aus Gründen der Verkehrsreduzierung und der damit verbundenen positiven Auswirkungen auf die Klimaziele, aus städtebaulichen Gründen sowie aus Gründen der sparsamen Flächennutzung erlassen. Im Einzelnen stehen dabei folgende Ziele im Vordergrund:

5.1. Erleichterung bei der Errichtung von gefördertem Wohnraum

Auf dem Wohnungsmarkt konkurrierende einkommensschwache Haushalte verfügen oftmals über keine bzw. wenige Autos und nutzen das Fahrrad, die Angebote des ÖPNVs oder des Carsharings. Dennoch müssen für geförderte Wohnungen Stellplätze in voller Anzahl nachgewiesen werden. In den Quartieren "Am Weinberg" und "Dichterviertel Nord" bedeutet dies, dass die Stellplätze zwar einerseits flächensparend in einer Tiefgarage untergebracht werden, der Bau der Tiefgaragenstellplätze aber so teuer ist, dass er sich in den Kosten in der Miete widerspiegeln muss. Im Gegenzug besteht für die gebauten Stellplätze aber häufig keine kostendeckende Nachfrage.

Für beide Quartiere gilt, dass durch die Verpflichtung zur Herstellung der Stellplätze häufig ein zweites Untergeschoss erforderlich wird, was die Baukosten merklich erhöht.

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 des kostensparenden Bauens Rechnung getragen werden.

Die Reduzierung der Stellplatzpflicht ist ein Investitionsanreiz, wodurch möglicherweise zusätzliche geförderte Wohnungen realisiert werden.

5.2. Förderung gewerblicher Nutzungen in den Quartieren

Für eine nachhaltige Stadtentwicklung ebenso wie für die Innenentwicklung ist es entscheidend, das Nebeneinander verschiedener Nutzungen wie Wohnen, Einzelhandel oder Gewerbe verträglich und den Verkehr konfliktarm zu gestalten. In den beiden Quartieren "Dichterviertel Nord" und "Am Weinberg" sind die Voraussetzungen für gemischt genutzte Quartiere durch die Lage und das vorhandene Planungsrecht gegeben.

Dennoch erweist sich erfahrungsgemäß die Ansiedlung von gewerblichen Nutzungen als schwierig. Die Möglichkeit zur Stellplatzablöse wirkt durch den finanziellen Anreiz unterstützend, die gewerbliche Nutzung und somit die gewünschte Mischung in den Quartieren zu erzielen. Dies ist, neben der Schaffung sonstiger günstiger Rahmenbedingungen, ein wichtiger Baustein, um erfolgreich Mischungsprojekte ansiedeln zu können.

5.3. Berücksichtigung veränderten Mobilitätsverhaltens

Der Mobilitätssektor befindet sich in einem Wandel. Die Digitalisierung ermöglicht neue Formen der Mobilität, die zwischen den öffentlichen Nahverkehr und den individuellen motorisierten Verkehr treten. Es ist davon auszugehen, dass die Digitalisierung zur zentralen Grundlage der Prinzipien der Mobilität von morgen werden wird, die bedürfnisorientiert, intelligent und individuell eingesetzt werden kann.

Der demografische Wandel, ein erhöhtes Umweltbewusstsein und damit einhergehend ein verändertes Mobilitätsverhalten sind Änderungen, die Auswirkungen auf den Mobilitätssektor haben. Die künftige Mobilität wird facettenreich sein. Zu nennen sind Carsharing, Elektroautos, Verkehrsmanagement in Echtzeit, Nutzung von Verkehrsapps, der verstärkte Trend zum Fahrrad und zur Nutzung des ÖPNV. Auch autonomes Fahren ist ein Thema, das eines Tages voraussichtlich neue Gestaltungsmöglichkeiten eröffnen wird.

Angesichts der aktuellen Entwicklungen ist stark davon auszugehen, dass das eigene Auto in Zukunft an Stellenwert verlieren wird.

5.4. Förderung einer nachhaltigen Mobilität

Die Stellplatzverfügbarkeit trägt stark zur individuellen Verkehrsmittelwahl bei und führt strukturell zu einer Förderung des motorisierten Individualverkehrs. Im Hinblick auf das weitere Bevölkerungswachstum und auf die großen Herausforderungen des Klimaschutzes ist es sinnvoll, das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht durch einen gleichzeitig ansteigenden Kfz-Verkehr abzuwickeln, sondern durch eine konsequente Steigerung der Anteile im Umweltverbund. Vor diesem Hintergrund bekommt die Bemessung von Kfz-Stellflächen insbesondere in Stadtteilen mit guter ÖPNV-Erschließung und fahrradfreundlicher Erreichbarkeit eine besondere Bedeutung.

Mit der Stellplatzsatzung kann der motorisierte Individualverkehr 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. Durch die stärkere Nutzung von emissionsarmer Mobilität (Fahrrad, Carsharing o.ä.) wird ein Beitrag zur Verminderung von Lärm-, Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen geleistet.

5.5. Effizienter Umgang mit der begrenzten Ressource Boden

Gemäß dem Grundsatz "Innenentwicklung vor Außenentwicklung" betreibt die Stadt Ulm eine intensive Innenentwicklung. Die Bebauung innerstädtischer Bereiche reduziert die Ausweisung neuer Baugebiete und damit die Zersiedelung der Landschaft. Weitere positive Aspekte sind die Verkehrsverringerung und die Belebung der Städte.

In den Quartieren "Dichterviertel Nord" und "Am Weinberg" wird eine Nutzungsmischung aus Wohnen, wohnungsnaher Dienstleistung und Gewerbe umgesetzt.

Durch die Stadtquartiere entstehen städtebaulich angemessene, kompakte und integrierte Quartiere, die es ermöglichen, eine sparsame Flächenpolitik umzusetzen und in vielen Fällen auf ein eigenes Auto zu verzichten.

Das dichte Bauen führt dazu, dass die erforderlichen Stellplätze überwiegend in Tiefgaragen nachgewiesen werden müssen. Die Stellplatzsatzung kann einen Beitrag zur Senkung der Baukosten bei den Innenentwicklungsprojekten leisten.

6. Inhalte der Stellplatzsatzung

6.1. Räumlicher und sachlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich und die damit verbundenen Zielsetzungen der Kfz-Stellplatzsatzung wird in § 1 der Satzung auf das Gebiet "Dichterviertel Nord" und das Stadtquartier "Am Weinberg" festgelegt.

Der festgelegte Geltungsbereich umfasst überwiegend städtische, durch Wohnnutzung geprägte Bereiche in städtisch integrierter Lage.

Die genaue Abgrenzung ist dem Plan „Geltungsbereich Stellplatzsatzung“ (Anlage 4) zu entnehmen.

Die Satzung findet bei der Neuerrichtung baugenehmigungspflichtiger baulicher Anlagen Anwendung. Bei baugenehmigungspflichtiger Änderung findet die Satzung nur auf den jeweils geänderten Teil Anwendung.

6.2. Geförderte Wohnungen

Für durch Landeswohnraumförderungsprogramme geförderte Wohnungen soll der nachzuweisende Stellplatzbedarf auf 0,8 Stellplätze je Wohneinheit festgelegt werden. Die Größe der Wohnung ist dabei unerheblich.

6.3. Sonstige Wohnungen

Die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Kfz-Stellplätze wird in Abhängigkeit zur Wohnfläche festgelegt. Maßgeblich für die Wohnfläche ist die Ermittlung nach der Wohnflächenverordnung.

Für Wohnungen mit einer Wohnfläche unter 35 m² wird der Stellplatzbedarf auf 0,6 Stellplätze je Wohneinheit festgelegt. Diese Festlegung soll den Bau von kleinen Wohnungen nicht unverhältnismäßig verteuern. Es ist davon auszugehen, dass Personenkreise, die entsprechende Wohnungen typischerweise nutzen, wie beispielsweise Studierende, häufig über kein eigenes Auto verfügen.

Für Wohnungen mit einer Wohnfläche von 35 m² bis unter 45 m² sind 0,8 Stellplätze je Wohneinheit nachzuweisen. Auch mit dieser Festlegung soll der Bau von kleinen Wohnungen erleichtert werden. So wie in den Wohnungen unter 35 m² Wohnfläche befinden sich in diesem Wohnungssegment viele Studierendenwohnungen oder Wohnungen von gering bis mittelmittelgut verdienenden Haushalten. Für diese Personengruppe ist im Vergleich zum Durchschnitt von einem geringeren Pkw-Besatz auszugehen.

Für Wohnungen mit einer Wohnfläche von über 110 m² wird der Stellplatznachweise auf 1,2 Stellplätze je Wohneinheit erhöht. Es ist davon auszugehen, dass die Bewohner großer Wohnungen aufgrund einer guten Einkommenssituation oder aufgrund von großen Haushaltsgrößen oftmals über mehr als einen Pkw verfügen.

6.4. Mobilitätskonzept

Wenn ein qualifiziertes, dauerhaft gesichertes Konzept für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements im Rahmen neuer Bauvorhaben vorgelegt wird, kann die Stellplatzherstellung zu maximal 10 % ausgesetzt werden. Die Regelung in der Stellplatzsatzung zur Anwendbarkeit eines Mobilitätskonzepts ist unverbindlich und wird an eine Einzelfallentscheidung (fachliche Beurteilung im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens) geknüpft.

Die Regelung schafft insbesondere einen Anreiz zur Förderung des Fahrradverkehrs, Car-Sharing oder auch besonderer Mobilitätskonzepte.

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

6.5. Gewerbe

Bei gewerblichen Nutzungen ist eine Ablösung der Herstellungspflicht von Stellplätzen möglich. Der Ablösebetrag für jeden nicht hergestellten notwendigen Stellplatz beträgt 5.000 €. Die Möglichkeit zur Stellplatzablösung wird bei Neubauten auf maximal 50 Prozent der notwendigen Stellplätze begrenzt.

Um kleine gewerbliche Einheiten zu fördern ist bis zu einer Größenordnung von zwei notwendigen Stellplätzen eine vollständige Ablösung möglich.

7. Beispielhafte Stellplatzberechnung

Zur Verdeutlichung der Auswirkungen der Stellplatzsatzung werden im Folgenden die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze mit und ohne Stellplatzsatzung anhand eines fiktiven Bauvorhabens gegenübergestellt.

Das hypothetische Bauvorhaben soll 100 Wohnungen haben, 30 davon sind geförderte Wohnungen, 10 Wohnungen haben eine Wohnfläche kleiner als 35 m², 10 Wohnungen haben eine Wohnfläche von 35 m² bis unter 45 m² und 10 Wohnungen sind größer als 110 m². Ein Konzept zur qualifizierten Mobilitätsverbesserung wird vorgelegt.

Berechnung nach den Vorgaben der LBO

Bei einer Berechnung nach den Vorgaben der LBO sind gemäß § 37 Abs. 1 Satz 1 LBO bei 100 Wohnungen 100 Stellplätze für das Bauvorhaben nachzuweisen.

7.1. Berechnung unter Anwendung der Stellplatzsatzung

Unter Anwendung des Entwurfs der Stellplatzsatzung ergibt sich folgende Stellplatzberechnung:

30 geförderte Wohnungen	30 x 0,8	24 Stellplätze
10 Wohnungen < 35 m ²	10 x 0,6	6 Stellplätze
10 Wohnungen 35 m ² - 45 m ²	10 x 0,8	8 Stellplätze
10 Wohnungen > 110 m ²	10 x 1,2	12 Stellplätze
40 Wohnungen 45 m ² - 110 m ²	40 x 1,0	40 Stellplätze
Zwischensumme		90 Stellplätze
qualifizierte Mobilitätsverbesserung		Abzgl. 10 %
Nachzuweisende Stellplätze		81 Stellplätze

Für dieses beispielhafte Bauvorhaben würde sich die Kfz-Stellplatzverpflichtung von 100 auf 81 Stellplätze reduzieren. Ohne Vorliegen der Voraussetzungen für die Mobilitätsverbesserungen würde sich eine Reduzierung um 10 Stellplätze im Vergleich zur Berechnung nach LBO ergeben.

8. Fahrradabstellplätze

Die Stellplatzsatzung enthält keine Regelung zu den erforderlichen Fahrradabstellplätzen, da die Fahrradabstellplätze bereits hinreichend in der Landesbauordnung geregelt sind.

Im Zuge der zum 01.08.2019 in Kraft getretenen Novellierung der Landesbauordnung Baden-Württemberg wurde die Regelung zu Fahrradstellplätzen bei Wohnungen für eine flexiblere Handhabung angepasst: die bisherige Festlegung in § 35 LBO, die grundsätzlich zwei notwendige Fahrradabstellplätze pro Wohnung forderte, wurde zugunsten einer Forderung nach einer bedarfsgerechten Anzahl abgelöst. § 37 Abs. 2 LBO fordert in der neuen Fassung nun bei der Errichtung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist, dass Fahrradstellplätze herzustellen sind. Ihre Zahl und Beschaffenheit richtet sich nach dem nach Art, Größe und Lage der Anlage regelmäßig zu erwartenden Bedarf. Die Entscheidung darüber obliegt damit der jeweiligen Baurechtsbehörde.

Da sich die bisherige Regelung von zwei Fahrradabstellplätzen je Wohnung in der Praxis bewährt und in Abwägung des tatsächlichen Bedarfs und der dafür benötigten Aufstellfläche als angemessen erwiesen hat, soll sie in Ulm auch in Zukunft für den Regelfall als Leitgröße dienen.

Anpassung der Höhe der Ablösesumme für den Innenstadtbereich sowie die Bereiche Neustadt und Söflingen

Die Regelung zur Stellplatzablöse stammt aus dem Jahre 1990. Die damalige Ablösesumme pro Stellplatz für die Innenstadt (Funktionszone I) in Höhe von 18.000 DM stellte ein hohes Investitionshemmnis dar, weshalb ab dem Jahr 1998 eine auf drei Jahre befristete Sonderregelung zur Reduzierung des Betrages auf 5.000 DM erfolgte. Seit dem Beschluss vom 12.06.2001 gilt diese Regelung bis heute. Zudem existieren neben der Innenstadt zwei weitere Funktionszonen (Neustadt/ Oststadt und Ortskern Söflingen) in denen die Ablösesumme 2.000 DM beträgt.

Diese Regelungen sind bzgl. der Höhe der Ablösesumme nicht mehr zeitgemäß. Der bisherige Ablösebetrag hinkt sowohl den realen Herstellungskosten von Stellplätzen als auch den steigenden Grundstückspreisen deutlich hinterher. Beispielsweise liegen die Baukosten bei der Herstellung von Tiefgaragenstellplätzen erfahrungsgemäß bei 18.000 € bis 36.000 € pro Stellplatz.

Die Verwaltung schlägt daher wie folgt vor, die Höhe der Ablösesumme anzupassen.

Der Ablösebetrag soll von bisher 2.556 € (\cong 5.000 DM) in der Innenstadt bzw. 1.023 € (\cong 2.000 DM) in der Neustadt/ Oststadt und in Söflingen einheitlich auf 5.000 € angehoben werden. Dieser Wert liegt nach wie vor deutlich unterhalb der Herstellungskosten und der Werte, die in Städten vergleichbarer Größe angesetzt werden. Nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Ablösebeträge einiger Kommunen:

Stadt	Ablösebetrag
Augsburg	6.500 - 13.500 €
Freiburg	6.000 - 16.000 €
Göppingen	3.750 - 10.000 €
Laichingen	7.500 - 11.000 €
Kempten	4.500 €
Mannheim	5.624 € - 11.504 €

Quelle: Eigene Erhebung, August 2019

Die Ablösebeträge fließen dem städtischen Haushalt zu und werden nach den Vorgaben des § 37 Abs. 6 LBO genutzt.

9. Begleitende Regelungen im öffentlichen Raum

Um ein mögliches Ausweichen der Parkvorgänge in den öffentlichen Raum zu unterbinden, ist in den Geltungsbereichen sowie in den angrenzenden Bereichen eine Regelung des Parkraumes notwendig. Dazu sind Maßnahmen wie Bewirtschaftung und Bewohnerparken denkbar.