



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht		
Datum	15.01.2020		
Geschäftszeichen	SUB III – Gue/ Kö		
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 04.02.2020	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 19.02.2020	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 007/20

Betreff: Stellplatzsatzung für das „Dichterviertel Nord,, und das Stadtquartier „Am Weinberg,,

- Anlagen:**
- 1 Übersichtsplan (Anlage 1)
 - 1 Geltungsbereich "Dichterviertel Nord" (Anlage 2.1)
 - 1 Geltungsbereich Stadtquartier "Am Weinberg" (Anlage 2.2)
 - 1 Stellplatzsatzung (Anlage 3)
 - 4 Mehrfertigungen der vorgebrachten Stellungnahmen (Anlage 4.1-4.4)

Antrag:

1. Die zum Entwurf der Stellplatzsatzung für das „Dichterviertel Nord" und das Stadtquartier „Am Weinberg“ vorgebrachten Stellungnahmen in der von der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht vorgeschlagenen Art und Weise zu behandeln.
2. Die örtliche Bauvorschrift über die Einschränkung bzw. Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für das "Dichterviertel Nord" und das Stadtquartier "Am Weinberg" als Satzung (Anlage 3) gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 1 und 2 i.V. mit § 37 Abs. 1 und § 74 Abs. 6 Landesbauordnung Baden-Württemberg sowie § 4 GemO Baden-Württemberg zu beschließen.

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 "Am Weinberg" soll daher die Anzahl der herzustellenden Stellplätze für bestimmte Wohnformen und Wohnungsgrößen per Satzung angepasst, sowie eine Ablösung von Stellplätzen für gewerbliche Nutzungen ermöglicht 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 für den Erlass der Satzung ist, dass dies durch Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung gerechtfertigt ist.

3. Beschlusslage

Der Fachbereichsausschuss „Stadtentwicklung, Bau und Umwelt“ hat in seiner Sitzung am 22.10.2019 die öffentliche Auslegung der Satzung (Entwurf) beschlossen (GD 321/19).

In dieser Sitzung wurde die Beschlussvorlage zum Satzungsentwurf behandelt. Der vorliegende Entwurf der Stellplatzsatzung wurde mehrheitlich begrüßt. In der Diskussion hat sich der Wunsch nach einer unterschiedlichen Reduzierung der Stellplatzverpflichtung in den beiden Gebieten "Dichterviertel Nord" und dem Stadtquartier "Am Weinberg" herauskristallisiert.

Es wurden daher in der Sitzung drei Anträge gestellt und zur Abstimmung gebracht:

a) "Am Weinberg": Entfall der Erhöhung des Stellplatzschlüssels für Wohnungen über 110 m² sowie Festlegung eines allgemeinen Stellplatzschlüssels von 0,8, außer für Wohnungen unter 35 m² für die weiterhin die vorgeschlagen Reduzierung auf 0,6 gelten soll.

Diesem Antrag wurde mit Stimmenmehrheit stattgegeben.

b) "Dichterviertel Nord": Entfall der Erhöhung des Stellplatzschlüssels für Wohnungen über 110 m² sowie Festlegung eines allgemeinen Stellplatzschlüssels von 0,8, außer für Wohnungen unter 35 m² für die weiterhin die vorgeschlagen Reduzierung auf 0,6 gelten soll.

Dieser Antrag wurde mit Stimmengleichheit abgelehnt.

c) Der im Entwurf der Satzung niedergeschriebene Verwaltungsvorschlag für das "Dichterviertel Nord" wurde unverändert mit Stimmenmehrheit angenommen. Demnach ist der Stellplatzschlüssel für durch Landeswohnraumförderungsprogramme geförderte Wohnungen, unabhängig von deren Größe, auf 0,8 Stellplätze je Wohneinheit reduziert, für Wohnungen mit einer Wohnfläche unter 35 m² auf 0,6 Stellplätze und für Wohnungen mit einer Wohnfläche von 35 m² bis unter 45 m² auf 0,8 Stellplätze reduziert. Der Stellplatzschlüssel für Wohnungen mit einer Wohnfläche von über 110 m² ist auf 1,2 Stellplätze je Wohneinheit erhöht.

Aufgrund der Abstimmungsergebnisse über die Anträge im FBA am 22.10.2019 wurde § 2 "Anzahl notwendiger KFZ-Stellplätze für Wohnungen" im Entwurf der Stellplatzsatzung entsprechend der Beschlusslage geändert und die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe hierzu Punkt 8.) durchgeführt.

4. 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.

5. 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.

5.1. 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.

5.2. 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.

6. 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:

6.1. 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 Nachfrage.

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

6.2. 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.

6.3. 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.

6.4. Förderung einer nachhaltigen Mobilität

Die Stellplatzverfügbarkeit trägt stark zur individuellen Verkehrsmittelwahl bei und führt strukturell zu einer Förderung des motorisierten Individualverkehrs und damit zu einem

weiter wachsenden Ausstoß schädlicher Klimagase. In 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 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.

6.5. Effizienter Umgang mit der begrenzten Ressource Boden

Gemäß dem Grundsatz "Innenentwicklung vor Außenentwicklung" betreibt die Stadt Ulm eine intensive Innenentwicklung. Die Bebauung innerstädtischer Bereiche erspart eine 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.

7. Inhalte der Stellplatzsatzung

7.1. 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 (Anlage 2.1-2.2).

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

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

7.2. 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.

7.3. 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 über 35 m² erfolgt eine unterschiedliche Handhabung in den beiden Gebieten:

Im "Dichterviertel Nord" sind für Wohnungen mit einer Wohnfläche von 35 m² bis unter 45 m² 0,8 Stellplätze je Wohneinheit und für Wohnungen mit einer Wohnfläche über 110 m² 1,2 Stellplätze je Wohneinheit nachzuweisen.

Im Stadtquartier "Am Weinberg" wird die Zahl der bauordnungsrechtlich nachzuweisenden Stellplätze für Wohnungen mit einer Wohnfläche über 35 m² auf 0,8 Stellplätze je Wohneinheit festgelegt.

7.4. 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.

7.5. Gewerbe

Bei gewerblichen Nutzungen ist eine Ablösung der Herstellungspflicht von Stellplätzen möglich. Der Ablösebetrag für jeden nicht hergestellten notwendigen Stellplatz beträgt 5.000,- Euro. 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.

8. Begleitende Regelungen im öffentlichen Raum

Um ein mögliches Ausweichen der Parkvorgänge in den öffentlichen Raum zu unterbinden, ist in den Geltungsbereichen die Einführung einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung erforderlich. Dabei soll die Bewirtschaftung über Parkscheinautomaten erfolgen. Auch in den angrenzenden Gebieten ist ein besonderes Augenmerk auf ein mögliches Ausweichen zu legen und ggf. mit der Einführung von auf diese Bereiche begrenztem Anwohnerparken zu reagieren.

9. Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Auslegung der Satzung der Stadt Ulm über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und über die Ablösung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge wurden die Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB und folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB zum Satzungsentwurf vom 18.11.2019 bis einschließlich 23.12.2019 gehört:

Folgende, in ihren Aufgabenbereichen berührte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zur Stellungnahme aufgefordert:

- Deutsche Telekom
- Handwerkskammer Ulm
- Industrie- und Handelskammer Ulm
- Nachbarschaftsverband Ulm
- Polizeidirektion Ulm
- Regierungspräsidium Tübingen - Raumordnung
- Regionalverband Donau-Iller
- SWU Ulm/Neu Ulm GmbH
- SWU Verkehr

10. Sachverhalt

Im Zuge der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Entwurf der Stellplatzsatzung gingen insgesamt 4 Stellungnahmen ein, 2 davon ohne Einwendungen. Die vorgetragenen Stellungnahmen werden wie folgt behandelt:

Folgende Stellungnahmen wurden vorgebracht

Stellungnahme der Verwaltung

Polizeipräsidium Ulm, Schreiben vom 15.11.2019 (Anlage 4.1)

Keine Einwände, solange die genannten Auflagen und Bedingungen faktisch umgesetzt werden.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Regierungspräsidium Tübingen- Referat 21
Raumordnung, Schreiben vom 03.12.2019
(Anlage 4.2)

Keine Bedenken oder Anregungen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Industrie- und Handelskammer Ulm,
Standortpolitik (Schreiben vom 13.12.2019
(Anlage 4.3)

Die IHK nimmt zu der Stellplatzsatzung wie folgt Stellung:

Allgemeines

Die Stadt Ulm verzeichnete in den letzten Jahren eine stetige Zunahme der Einwohnerzahl. Dementsprechend gab es auch eine hohe Zahl neu zugelassener Kraftfahrzeuge bzw. Pkws. Dadurch besteht fast im gesamten Ulmer Stadtgebiet eine hohe Nachfrage nach Stellplätzen und damit ein hoher Parkdruck. Daher sehen wir trotz alternativer Angebote mit einem sehr gut ausgebauten ÖPNV, eine zu hohe Senkung der notwendigen Stellplatzzahl pro Wohneinheit in Summe kritisch. Negative Folgen einer zu geringen Zahl an Parkmöglichkeiten sind u.a. ein verstärkter Parksuchverkehr.

Setzt man die Anzahl der zugelassenen Pkws in Ulm in Relation zu der Anzahl der Einwohner, so ergibt sich für die letzten vier Jahre eine nahezu konstante Zahl an Pkw pro Einwohner. Der Besitz liegt bei ca. 0,51 Pkw pro Einwohner. Insgesamt ist nur ein leichter Anstieg zu verzeichnen.

Die Stellplatzsatzung soll für zwei Gebiete gelten, die beide über eine integrierte, städtische Lage und einen guten Anschluss an den ÖPNV verfügen. Städtisches Ziel ist es zudem, die ÖPNV-Anbindungen kontinuierlich weiter zu optimieren.

Zu § 2 Anzahl notwendiger KFZ-Stellplätze

Die festgelegte Anzahl an KFZ-Stellplätzen ist aus unserer Sicht in beiden Gebieten für Wohnungen unter 45 m² angemessen, vorausgesetzt die Bewohner in den Gebieten erreichen ihre Arbeitsplätze größtenteils mit dem ÖPNV. In beiden Gebieten, dabei v.a. im Dichterviertel, besteht eine hervorragende Anbindung an ÖPNV-Angebote.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Verkehrsmittelwahl steht den Bewohnern frei, die Satzung kann aber einen Beitrag zu einer Weichenstellung in Richtung eines veränderten Mobilitätsverhaltens leisten.

Wir regen jedoch an, die Regelungen bzw. Festsetzungen für das Gebiet „Dichterviertel Nord“ auch auf das Gebiet „Am Weinberg“ zu übertragen. D.h. für Wohnungen ab 45 m² gelten die Regelungen der Landesbauordnung (LBO) und für Wohnungen mit einer Wohnfläche über 110 m² die Festsetzung mit 1,2 je Wohneinheit. Das Gebiet „Am Weinberg“ ist für Familien sehr attraktiv, ist jedoch „nur“ über die Straßenbahn Linie 2 an den öffentlichen Nahverkehr angebunden. Demgegenüber ist das „Dichterviertel Nord“ durch die zentrale Lage und die Nähe zum Hauptbahnhof mit den verschiedensten ÖPNV-Angeboten deutlich besser angebunden. Daher gehen wir davon aus, dass „Am Weinberg“ vergleichsweise ein höherer PKW-Bedarf vorhanden sein wird als im „Dichterviertel Nord“.

Zu § 3 Reduzierung der Anzahl der notwendigen KFZ-Stellplätze

Hinsichtlich der Punkte 3, 4 und 5 geben wir zu bedenken, dass ggf. rechtliche Hürden den Festsetzungen entgegenstehen. Sollten diese Festlegungen rechtssicher sein, so sind die Regelungen jedoch aus unserer Sicht schwierig zu überprüfen und daher nicht angemessen.

Das Stadtquartier "Am Weinberg" verfügt neben einer ausgezeichneten Anbindung an die Straßenbahnlinie 2 auch über den Anschluss an mehrere Busverbindungen (Linien 6 und 8). Die Wissenschaftsstadt mit zahlreichen Arbeitsplätzen und die Innenstadt sind sehr gut erreichbar. Die Verwaltung ist daher der Auffassung, dass die Reduzierung der Stellplatzanzahl für Wohnungen ab 45 m² der örtlichen Gegebenheit angemessen ist. Eine Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für große Wohnungen wird ebenfalls als nicht erforderlich angesehen. Dies entspricht auch dem Wunsch des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt, der sich in seiner Sitzung am 22.10.2019 für den Wegfall einer Verpflichtung für die Herstellung von mehr Stellplätzen bei großen Wohnungen ausgesprochen hat.

Unbenommen davon steht es den Investoren/ Eigentümern frei, mehr Stellplätze als bauordnungsrechtlich gefordert, herzustellen. Die Stellplatzsatzung ist dabei als Angebot zur Reduzierung zu verstehen.

Die Unterlagen für ein Mobilitätskonzept sind mit den für das baurechtliche Verfahren notwendigen Unterlagen gem. Landesbauordnung vorzulegen. Bei den in der Satzung in § 3 Abs. 2 aufgeführten Punkten handelt es sich um einen nicht abschließenden Maßnahmenkatalog. Es steht den jeweiligen Antragsstellern frei, eine entsprechende Reduzierung der Stellplatzverpflichtung für ihr Vorhaben bei einer Realisierung von selbst ausgewählten Maßnahmen zur Mobilitätsverbesserung zu beantragen.

Eine Sicherung kann wie in § 3 Abs. 3 beschrieben, beispielsweise über

Nebenbestimmungen zur baurechtlichen Entscheidung, einen öffentlich-rechtlichen Vertrag, eine beschränkt persönliche Dienstbarkeiten und/ oder Baulasten hinsichtlich der Umsetzung des Mobilitätskonzepts erfolgen.

§ 3 Abs. 3 lässt andere Sicherungsmöglichkeiten des qualifizierten Mobilitätskonzepts mit der Formulierung „insbesondere“ offen, um den Antragstellern oder Bauherren bei der Sicherung Spielräume zu geben. Die Effizienz der vorgeschlagenen Sicherung wird im jeweiligen Genehmigungsverfahren geprüft. Das vorgelegte Konzept der Mobilitätsverbesserung wird Gegenstand der baurechtlichen Entscheidung.

Dabei gibt es mobilitätsverbessernde Maßnahmen, die in der Überprüfung/ Sicherung leichter sind als andere. Dennoch ist die Stadt überzeugt, dass der Bauherr über entsprechende Verpflichtung seiner Abkäufer oder Mieter auch die Voraussetzungen für § 3 Abs. 2 Nrn. 3 bis 5 schaffen kann.

Die Stadt ist sich der Tatsache bewusst, dass die von ihr aufgezeigten Möglichkeiten der qualifizierten Mobilitätsverbesserung Verallgemeinerungen und Pauschalierungen enthalten. Auch eine dauerhafte Überprüfung aller Maßnahmen zur Mobilitätsverbesserung seitens der Bauverwaltung ist realistischweise nicht praktikabel. Die Stadt nimmt dies aber zur Verwirklichung der satzungsgemäßen Zwecke in Kauf.

3. rechtlich bindende Verpflichtung der Bewohner auf die Nutzung von Zeitkarten für den öffentlichen Personennahverkehr
– Eine Kontrolle von Zeitkarten müsste regelmäßig durchgeführt werden. Dies ist kaum umsetzbar. Zudem kann argumentiert werden, dass die Verpflichtung zum Kauf einer Zeitkarte, einer „Mieterhöhung“ oder Steigerung der „Mietnebenkosten“ entspricht.

4. rechtlich bindende Vermietung von Wohnungen nur an Personen, auf die oder deren Haushaltsangehörige kein PKW zugelassen ist,
– Was passiert mit Bewohnern, die ohne

Die rechtlich bindende Vermietung von Wohnungen nur an Personen, auf die oder deren Haushaltsangehörige kein PKW zugelassen ist, kann beispielsweise eine zielgruppenorientierte Vermarktung ermöglichen.

eigenen PKW ein Mietverhältnis beginnen, sich im Verlauf des Mietverhältnisses ein PKW anschaffen müssen oder anschaffen?

Als funktionierendes Beispiel für ein solches Modell kann das Hunziker Areal in Zürich-Leutschenbach angeführt werden.

5. Eine aktive Nutzung eines privaten oder öffentlichen Car-Sharing-Modells der Bewohner.

- Auch die „aktive Nutzung eines Car-Sharing-Modells der Bewohner“ ist aus unserer Sicht nicht überprüfbar. Genügt es in einem Car-Sharing-Portal angemeldet zu sein oder muss der Nachweis über gefahrene Kilometer und der Abrechnung des Car-Sharing Anbieters regelmäßig an eine städtische Stelle übermittelt werden?

Für die Inanspruchnahme einer Reduzierung der Stellplätze aufgrund von Maßnahmen zur Mobilitätsverbesserung ist für die Anerkennung von Car-Sharing-Modellen die Sicherung über eine Baulast erforderlich. Eine Überprüfung des Nutzerverhaltens erfolgt nicht. Die Satzung soll vielmehr einen Beitrag dazu leisten, dass entsprechende Mobilitätsmaßnahmen vermehrt angeboten werden.

Zu § 4 Ablöse der Stellplatz- und Garagenpflicht

Die Ablösemöglichkeit sollte durch die bereits niedrig angesetzte Anzahl an Stellplätzen auf maximal 20 Prozent der Stellplätze festgelegt werden. Den Ablösebetrag von 5.000,- Euro halten wir für zu niedrig angesetzt. Da sowohl am Weinberg als auch im Dichterviertel überwiegend Tiefgaragen erstellt werden, sollte sich der Ablösebetrag an den Kosten für einen Tiefgaragenstellplatz orientieren. Der angesetzte Betrag liegt deutlich unter den Kosten für die Erstellung eines Stellplatzes. Dies ist daher ein hoher Anreiz für die Bauherren Stellplätze abzulösen. Das Ergebnis der niedrigen Ablöse entspricht einem Stellplatzschlüssel von 0,5 für alle Wohnungen. Der Ablösebetrag von 5.000,- Euro wäre so auch günstiger als Maßnahmen zur Erstellung von Fahrradstellplätzen oder ÖPNV.

Die Höhe des Ablösebetrags von 5.000 € entspricht dem Betrag, der seit dem 22.10.2019 für alle Gebiete, in denen eine Ablösung gewerblicher Stellplätze möglich ist, gilt. Der Verwaltung ist bewusst, dass dieser Wert im Vergleich zur Herstellung eines Tiefgaragenstellplatzes sehr niedrig angesetzt ist. Im Vordergrund steht dabei das Ziel, in den Gebieten eine gemischte Nutzung zu fördern.

Erfahrungsgemäß erweist sich 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.

Gleiches gilt für den gewählten Prozentsatz von 50 Prozent ablösbarer Stellplätze für Nichtwohnnutzungen. Auch hier sollen bewusst die Voraussetzungen für eine

Ansiedlung von Gewerbetrieben erleichtert werden, so dass in der Folge tatsächlich auch gemischt genutzte Quartiere entstehen können.

Eine Inanspruchnahme der Reduzierung ist gemäß §4 Abs. 1 nur für Nichtwohnnutzungen möglich.

Eine Alternative, um die Baukosten zu senken, wäre jeweils ein Quartiersparkhaus in einfacher Bauweise. Sollten sich dann in späteren Jahren die Mobilitätsgewohnheiten so verändern, dass die Parkplätze nicht mehr gebraucht werden, wären diese auch einfach zurück zu bauen.

Im Stadtquartier "Am Weinberg" entsteht durch die Errichtung eines bauordnungsrechtlich nicht erforderlichen Parkdecks durch die USW und die ulmer heimstätte ein Stellplatzüberhang. Hier können ggf. Stellplätze für andere Vorhaben angemietet werden. Weitere Quartiersparkhäuser sind nicht vorgesehen.

Handwerkskammer Ulm, Standortpolitik
(Schreiben vom 02.01.2020 (Anlage 4.4))

Die Handwerkskammer Ulm äußert sich zur Stellplatzsatzung wie folgt:

Sie zeigt entschiedene Bedenken an, insbesondere da durch die beabsichtigten Satzungsinhalte erhebliche Nachteile für die gerade im Bereich „Dichterviertel Nord“ ansässigen Gewerbebetriebe zu erwarten sind.

Nach hiesiger Einschätzung sind die beabsichtigten Festsetzungen über die Herstellung der notwendigen Stellplätze deutlich zu gering gefasst. Daneben ist der angesetzte Betrag für die Ablösung der notwendigen Stellplätze ungenügend und damit unangemessen.

Bereits jetzt ist das Angebot an öffentlichem Parkraum knapp bemessen. Die Parksituation wird sich nach Fertigstellung des II. Bauabschnittes der gegenwärtigen Bebauung noch weiter

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Stellplatzsatzung findet bei der Neuerrichtung von baugenehmigungspflichtigen Anlagen sowie bei baugenehmigungspflichtigen Änderungen (z.B. Nutzungsänderung) auf den geänderten Teil Anwendung.

Der bauliche Bestand im "Dichterviertel Nord" stammt Großteils aus einer Zeit, in der bauordnungsrechtlich keine Stellplätze nachzuweisen waren. Es ist daher davon auszugehen, dass sich bei Neubauvorhaben

verschärfen.

Beachtlich ist bei der Bewertung der derzeitigen und zukünftigen Parksituation auch die spezielle örtliche Lage des Dichterviertels. So weist das Quartier einen Inselcharakter auf, da es durch die Gleisführung, den Hindenburgring und das Blaubeurer Tor/ Ludwig-Erhard-Brücke von der Umgebungsbebauung abgeschnitten ist. Dies hat zur Folge, dass Parkplatzsuchende nicht oder nur sehr eingeschränkt auf andere angrenzende Bereiche zurückgreifen können. Es ist dringlich zu befürchten, dass dadurch die im Bereich des Dichterviertels Nord ansässigen Gewerbebetriebe erheblich unter den Folgen der Parkraumverknappung zu leiden haben.

Die ansässigen Handwerksbetriebe sind darauf angewiesen, dass Kunden, Lieferanten und Mitarbeiter die Unternehmen störungsfrei anfahren können und ausreichende Parkmöglichkeiten gegeben sind.

Beispielshalber sei in diesem Zusammenhang unser Mitgliedsunternehmen Maier Metallbau GmbH benannt, das seinen Geschäftssitz und die Produktionsstätte in der Schillerstraße 50 hat. Das Unternehmen hat mehrere private Parkplätze an der Schillerstraße für Mitarbeiter und Kunden, welche vom öffentlichen Verkehrsweg direkt zu erreichen sind. Bei einer Verschärfung der Parksituation hätte dies mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zur Folge,

durch den Bau einer Tiefgarage für Bewohner und Gewerbetreibende eine Verbesserung der Parksituation ergibt. Die Stadt geht davon aus, dass sich durch die Satzung in der Folge tendenziell eine Reduzierung des MIV erreichen lässt.

Ein Ausweichen und Verlagern des ruhenden Verkehrs auf angrenzende Gebiete ist nicht das Ziel der Satzung. Vielmehr geht es bei dem vorliegenden Satzungsentwurf darum, aus Gründen des Verkehrs, städtebaulichen Gründen und Gründen sparsamer Flächennutzung Erleichterungen von der Stellplatzpflicht zu schaffen. Die Nutzung alternativer Mobilitätskonzepte soll gefördert werden und einen Beitrag dazu leisten, die Parksituation im öffentlichen Raum zu verbessern. Ziel der Satzung ist es nicht, Stellplätze zu schaffen, sondern Stellplatzbedarf zu vermeiden helfen.

Die Anfahrbarkeit und Erreichbarkeit der privaten Stellplätze ist durch die Stellplatzsatzung nicht berührt. Darüber hinaus wird es im öffentlichen Straßenraum bewirtschaftete Parkplätze geben, die dann auch für Besucher und Lieferanten benutzt werden können.

Falschparker auf privaten Stellplätzen sind nicht Gegenstand der Stellplatzsatzung.

Eigentümer oder Mieter von Stellplätzen müssen die Zweckentfremdung ihres Eigentums nicht hinnehmen, sie können für den Privatparkplatz ihre Rechte geltend machen oder Maßnahmen treffen, die das Fremdparken unterbinden.

dass die Zahl der rechtswidrigen Parkvorgänge auf den Privatparkplätzen sprunghaft ansteigen wird.

Eine Abweichung von den Vorgaben des § 37 Abs. 1 LBO ist nicht gerechtfertigt, insbesondere wäre eine solche Reduzierung nicht durch die vorgebrachte qualifizierte Mobilitätsverbesserung zu begründen.

Die hierbei aufgeführten Punkte basieren offenbar nicht auf überprüfbaren Fakten, aus denen auf eine signifikante Reduzierung der zukünftigen Kraftfahrzeugnutzung gefolgert werden könnte.

Der in § 4 Abs. 1 der Stellplatzsatzung vorgesehene Betrag für die Ablösung der Stellplatz- und Garagenpflicht ist mit 5.000 € darüber hinaus zu niedrig angesetzt. Dieser Ablösebetrag wird nicht annähernd den zu erwartenden Herstellungskosten für die Schaffung entsprechender Stellplätze noch den ortsüblichen Kosten zur Anmietung von Stell- und Garagenplätzen gerecht.

Die Stadt ist sich der Tatsache bewusst, dass die Satzung hinsichtlich des Verhaltens der Einwohner mit Annahmen für die Zukunft arbeiten muss und die Regelungen einschließlich der festgelegten Kriterien für die Möglichkeiten der qualifizierten Mobilitätsverbesserung Verallgemeinerungen und Pauschalierungen enthalten. Die Stadt ist aber überzeugt, dass ihr Vorgehen nach dem heutigen Kenntnisstand rechtmäßig und zweckdienlich ist.

Die Stadt ist der Auffassung, dass durch die Verringerung der Stellplatzverpflichtung durchaus eine Sensibilisierung für Fragen der individuellen Mobilität erreicht werden kann.

Die Höhe des Ablösebetrags von 5.000 € entspricht dem Betrag, der seit dem 22.10.2019 für alle Gebiete, in denen eine Ablösung gewerblicher Stellplätze möglich ist, gilt. Der Verwaltung ist bewusst, dass dieser Wert im Vergleich zur Herstellung eines Tiefgaragenstellplatzes sehr niedrig angesetzt ist. Im Vordergrund steht dabei das Ziel, in den Gebieten eine gemischte Nutzung zu fördern.

Erfahrungsgemäß erweist sich 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.

Von den notwendigen Stellplätzen für die geplanten Wohnungen – es sollen ja auch attraktive Wohnungen geschaffen werden – in dieser Innenstadtlage abzuweichen, halten wir nicht für gerechtfertigt, besonders im öffentlichen Interesse der Bürger und auch von Handwerks- und Handelsunternehmen. Parkraum ist in der Innenstadt insgesamt sehr knapp. Bei Neubauvorhaben hier weitere Bedarfe zu schaffen und das Problem auf die öffentlichen Flächen zu verlagern ist keine Lösung. Auch sind die vorhandenen öffentlichen Parkflächen keine Lösung für Innenstadtbewohner, sie sollen den Besuchern der Stadt und den Kunden der Handelsgeschäfte dienen. Das Ziel einer städtebaulichen Innenentwicklung darf nicht zu Lasten vieler anderen Interessengruppen gehen und Einzelinteressen und Herstellungskosten für Gebäude vor diese allgemeinen Interessen stellen.

Zu Wohnungen auch im innerstädtischen Bereich gehören Pkw- und Fahrradstellplätze in ausreichender Anzahl. Stadtentwicklung heißt auch Lebens- und Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher dieser Stadt und nicht nur Schaffung von neuem, vermutlich hochpreisigem Wohnraum durch Inanspruchnahme verschiedenster Ausnahmeregelungen.

Die Stellplatzsatzung eröffnet die Möglichkeit, die Anzahl der Stellplätze zu reduzieren. Es steht den Investoren und Bauherren frei, beispielsweise, weil sie sich eine bessere Vermarktung versprechen, die Anzahl der Stellplätze über das geforderte Maß hinaus, zu erhöhen.

Die Stadt ist zudem der Auffassung, dass durch die Verringerung der Stellplatzverpflichtung durchaus eine Beschränkung des MIV erreicht werden kann.

Die städtebauliche Aufwertung bzw. qualitätsvolle Errichtung der Quartiere liegt im Interesse der Stadtgesellschaft, diese schließt die Gewerbetreibenden ein, denn auch sie profitieren von einem intakten Stadtviertel. Durch eine konsequente Parkraumbewirtschaftung in den Bereichen kann ein Ausweichen der Bewohner auf öffentliche Parkplätze vermieden werden. Die Herstellung von Fahrradstellplätzen in ausreichender Anzahl und Beschaffenheit wird im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens geprüft. 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 und gelockert. Da sich die bisherige Regelung von zwei Fahrradstellplätzen 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.

Was die Herstellung von Pkw-Stellplätzen

anbelangt, so steht es den Investoren/
Bauherrn unbenommen frei, eine größere
Anzahl an Stellplätzen herzustellen, als
bauordnungsrechtlich gefordert.

Seitens der Öffentlichkeit wurden keine Einwendungen zum Entwurf der Stellplatzsatzung vorgebracht.

Die aufgeführten Stellungnahmen erfordern keine Änderungen des Entwurfs der Stellplatzsatzung.