

Anlage 1 zu Vorlagen Nr. 2024/042

Abwägungsvorschläge zu den eingegangenen Stellungnahmen zum

Satzungsentwurf über örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Stellplätze für Wohnungen (Stellplatzsatzung)

Verfahrensschritt:

- Veröffentlichung im Internet und Planauslage im Stadtplanungsamt vom 21.12.2023 bis 09.02.2024 (§ 3 Abs. 2 BauGB)
- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 19.12.2023 und Frist bis 26.01.2024 (§ 4 Abs. 2 BauGB)

Nr.	Verfasser	Inhalt Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
01	Regierungspräsidium Tübingen	Keine Einwendungen	Kenntnisnahme
02	Landratsamt Biberach- Amt für Bauen und Naturschutz	<p>Die Untere Naturschutzbehörde begrüßt die Reduzierung von PKW-Stellplätzen.</p> <p>Im Sinne des geringeren Flächenverbrauchs wird bei den PKW-Stellplätzen Variante 2b bevorzugt. Da Fahrradstellplätze im besiedelten Raum häufig selten sind und der Flächenverbrauch im Vergleich zu PKW-Stellplätzen gering ist, wird Variante 3a begrüßt.</p> <p>Bei der Beleuchtung von Stellplätzen ist § 21a Landesnaturschutzgesetz Baden-Württemberg zu beachten. Die Lichtfarbe der Beleuchtung sollte aus Artenschutzgründen idealerweise 2.000 Kelvin aber maximal 2.700 Kelvin betragen. Es sollte im Sinne des Artenschutzes bedarfsgerechte Beleuchtung eingesetzt werden.</p> <p>Parkplätze sollten idealerweise so errichtet werden, dass Niederschlagswasser z.B. über Lochsteine unmittelbar vor Ort versickern kann.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Bei den PKW-Stellplätzen kommt Variante 2a zum Zug. Ein geringerer Flächenverbrauch ist zwar wünschenswert, scheitert aber in der Praxis oft an den Forderungen der Bauherren. Eine Verknappung des Parkraums alleine führt noch nicht zu einer Veränderung bzw. Reduzierung des Kfz- Bestandes.. Bei Variante 2b wird ein noch höherer Parkdruck im öffentlichen Raum und Falschparken befürchtet. Bei den Fahrrad-Stellplätzen wird dem gefolgt.</p> <p>Kenntnisnahme, ist aber vom Regelungsgehalt des § 74 LBO nicht umfasst.</p> <p>Die Satzung regelt nur die Anzahl, nicht die Ausgestaltung der Stellplätze. Dies hat auf Bebauungsplanebene bzw. in den örtlichen Bauvorschriften zu erfolgen.</p>
03	Hochschule Biberach	Die Anzahl der PKW-Stellplätze hat maßgebliche Auswirkungen auf den Verkehr und die Flächenversiegelung, sowohl in dicht bebauten Innenstädten als auch in Außenbezirken. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung ist es unerlässlich, umweltschonende Grenzen zu setzen und die Themen motorisierter Individualverkehr und die Erhaltung von dringend benötigten Grünflächen zu fokussieren. In beiden Varianten der neuen Stellplatzverpflichtung hat der PKW einen weiterhin sehr hohen Stellenwert — trotz bestehender Alternativen durch den ÖPNV oder Sharing-Angeboten. Es wäre wünschenswert — wie in anderen Städten unterschiedlicher Größen Stellplatzverpflichtungen dahingehend anzupassen,	Die Zulassungszahlen für Kfz belegen, dass nicht mit einer spürbaren Verringerung des Individualverkehrs in Biberach zu rechnen ist, weil wir uns nach wie vor im ländlichen Raum bewegen und der PKW einen hohen Stellenwert hat. Die ÖPNV-Angebote wurden und werden zwar verbessert, aber nicht in einem solchen Umfang, der geeignet wäre, einen signifikanten Rückgang beim Individualverkehr zu bewirken. Die Verwaltung sieht eine weitergehende Reduzierung als in der nun präferierten Variante kritisch. Eine Verringerung der Stellplatzpflicht führt zudem nicht zwangsläufig zur Schaffung bzw. Erhaltung von

		<p>dass der Zugang zu nahegelegenen ÖPNV, Fahrradabstellanlagen oder weiteren Mobilitätsangeboten die Anzahl an bereitzustellenden Stellplätzen reduziert. Diese Betrachtung würde alternative Mobilitätsformen zum motorisierten Individualverkehr attraktiveren und Flächenkonflikte teilweise auflösen.</p>	<p>Grünflächen. Es sind die tatsächlichen Bedarfe zu berücksichtigen, weshalb die Verwaltung Variante 2a vorschlägt. Die Satzung soll so einfach und transparent wie möglich ausgestaltet werden, was bei Berücksichtigung der vorgeschlagenen Modelle nicht der Fall wäre. Die Dauerhaftigkeit eines Mobilitätskonzeptes ist fraglich (Überwachung, Kontrolle) und Buslinien sowie Taktfolgen können sich ändern. Die Verwaltung sieht eine solche Lösung daher als zu kompliziert und personalaufwendig an.</p>
		<p>Die Vorschläge zu den Änderungen in der Stellplatzverpflichtung vom 01.12.2023 beinhalten die Reduzierung von Stellplätzen bei Studierendenwohnungen. Als Hochschule unterstützen wir dies selbstverständlich vollumfänglich und befürworten die höchstmögliche Ausprägung (50%, Variante 5.1.b). Die Bereitstellung von bezahlbaren Studierendenwohnungen in Biberach stellt die Hochschule vor große Herausforderungen. Dabei ist es der Hochschule Biberach sehr wichtig, auch zukünftig nationalen und internationalen Studierenden die Möglichkeit für studentisches Wohnen zu ermöglichen und Akteure zu beteiligen, die dazu bereit sind, in bezahlbare Wohnungen zu investieren.</p>	<p>Die Reduzierung von Stellplätzen für Studierendenwohnungen ist in der abschließenden Fassung nicht mehr enthalten. In der Praxis unterscheiden sich Wohnungen für Studierende nicht von „allgemeinem“ Wohnen und ein Nachweis ist schwierig zu führen. Werden im Nachgang Wohnungen für Studierende in allgemeines Wohnen umgenutzt, können im Regelfall keine weiteren Stellplätze gefordert werden, weil nach Erfahrung der Verwaltung kein Stellplatznachweis auf dem Grundstück mehr möglich ist. Nach § 37 Abs. 7 Satz 2 LBO ist eine Abweichung von der Stellplatzverpflichtung zu zulassen, wenn der Nachweis unmöglich oder unzumutbar ist. Es besteht bei Vorliegen dieser Voraussetzungen ein Anspruch auf einen Stellplatzverzicht. Aus diesem Grund schlägt die Verwaltung vor, bei Wohnungen für Studierende den gleichen Stellplatzschlüssel anzusetzen wie für allgemeines Wohnen. Zudem wird auf die Regelung in § 37 Abs. 4 Satz 2 LBO verwiesen, wonach ein Anspruch auf Aussetzung der Stellplatzpflicht besteht, wenn der Bedarf an Stellplätzen nachweislich nicht besteht und die für die Herstellung erforderlichen Flächen für diesen Zweck durch Baulast gesichert sind. Damit ist der Bauherr entlastet, der die Stellplätze nicht herzustellen braucht, aber gleichzeitig die Fläche gesichert ist, falls zu einem späteren Zeitpunkt die Stellplätze doch benötigt werden.</p>
		<p>Aus Sicht der Hochschule wären auch Stellplatzregelungen für öffentliche Einrichtungen (wie beispielsweise der Hochschule Biberach) anzustreben, in der nahegelegene ÖPNV-, Sharing- oder sonstige alternative Mobilitätsangebote berücksichtigt werden, um den Stellplatzschlüssel zu reduzieren. Um die Klimaschutzziele des Landes und des Bundes erfüllen zu können, werden nachhaltige Mobilitätsformen als Alternativen zum motorisierten</p>	<p>Dies ist kein Thema der Stellplatzsatzung, da § 74 Abs. 2 Nrn. 1 und 2 LBO nur eine Ermächtigungsgrundlage für die Regelung des Stellplatzbedarfs bei <u>Wohnungen</u> enthält.</p>

		Individualverkehr kurz- und mittelfristig eine maßgebliche Rolle spielen. Die Berücksichtigung dieser Mobilitätsangebote in der Stellplatzverpflichtung würde bereits jetzt den Weg für die weiteren Entwicklungen ebnen und zukünftige Prozesse erleichtern.	
04	Öffentlichkeit 1	Jedenfalls unterstütze ich Ihren Plan, die notwendigen Stellplätze je Wohneinheit zu reduzieren. Da Sie zwei Varianten zur Diskussion stellen, wäre ich für Variante b.	Nach Abwägung der beiden Varianten wird Variante a weiterverfolgt, was zu einer maßvollen Reduzierung des Stellplatzbedarfes, insbesondere bei den Mehrfamilienhäusern, führt.
		Betreffend den Fahrradstellplätzen würde ich aus Kosten- und Machbarkeitsgründen das "wettergeschützt" streichen (die öffentlichen Fahrradstellplätze sind es ja in der Regel auch nicht). Zudem klarstellen, dass diese Regelung nur für Neubauten gilt.	Die Regelung entfällt ganz, da die Rechtsgrundlage für die Beschaffenheit eines Fahrradstellplatzes in § 37 Abs. 2 Satz 3 LBO zu finden und eine Festlegung in der Satzung damit entbehrlich ist. Der Wetterschutz stellt eine gesetzliche Anforderung dar. Eine Begrenzung auf den Neubau ist rechtlich nicht zulässig, da sich die Anforderungen aus der LBO ergeben und von einer Kommune nicht eingeschränkt werden können.
05	Öffentlichkeit 2	Zu unterscheiden sind frei finanzierte Wohnungen und der Sozialwohnungsbau. Für frei finanzierte Wohnungen ist Variante 2a die richtige, für den Sozialwohnungsbau Variante 2b. Tatsächlich verfügen nach unserer Erfahrung im Sozialwohnungsbau im Schnitt max. 50 % der Bewohner ein Auto. Je weniger Autos, desto mehr Fahrräder, weshalb die bisherige Regelung gepasst hat.	In Anbetracht der Tatsache, dass die Berechnung der Stellplätze auch nach Ablauf der Bindungen aus dem Landeswohnraumförderprogramm gültig bleibt und damit keine weiteren Stellplätze gefordert werden können, wenn die Wohnungen frei vermietet werden, soll Variante a umgesetzt werden. Wenn der Stellplatzbedarf zu niedriger angesetzt wird, entsteht möglicherweise ein zu hoher Parkdruck im öffentlichen Raum. Bei der Berechnung der Fahrräder soll die Wohnungsgröße berücksichtigt werden, jedem Bauherrn steht es frei, mehr Fahrradstellplätze herzustellen.