

<b>S i t z u n g s v o r l a g e</b>		<b>Nr. 218/2019</b>
Federführendes Amt: Stadtentwicklungsamt	Erforderliche Protokollauszüge I, II, III, 10, 14, 20, 23, 32, 60, 65, BfU, Stadtwerke	
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Behandlung</b>	<b>Termin</b>
Technischer Ausschuss	Vorberatung	N
Gemeinderat	Beschlussfassung	Ö
		07.11.2019
		14.11.2019

**Betreff:**

***Einschränkung der Stellplatzverpflichtung durch Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze und Erweiterung der Stellplatzverpflichtung durch Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen durch eine eigenständige Satzung nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO)***  
***- Festlegung der nächsten Schritte***

**Beschlussvorschlag:**

Die vorgetragenen Informationen werden zur Kenntnis genommen.

Das Stadtentwicklungsamt wird bis auf weiteres nicht beauftragt eine eigenständige Satzung nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) aufzustellen.

Bereich	Name	Datum	Ergebnis
Verwaltungsspitze	Holzwarth, Hartmut, Oberbürgermeister	28.10.2019	Zustimmung
Stadtentwicklungsamt	Schlecht, Markus	01.10.2019	Zustimmung

**Begründung:**

Beim Wohnungsbau, insbesondere beim preisgünstigen und sozialen Wohnungsbau, steht der Pkw-Stellplatz in einem komplexen Spannungsfeld zwischen Kosten, Flächenverbrauch, Stadtbild- bzw. Freiraumqualität und Mobilitätsverhalten der Bewohner. Soll von den Vorgaben der Landesbauordnung abgewichen werden, ist hierfür eine eigenständige Satzung nach der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) erforderlich. In ihr ist eine langfristig zweckmäßige und bedarfsgerechte verbindliche Regelung für die Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze und/oder für die Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen weitsichtig festzulegen und aus Gründen der Rechtsicherheit detailliert zu begründen.

**Pkw-Stellplatz und Fahrradstellplatz**

In der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2010 (GBl. S. 357, ber. GBl. S. 416), letzte berücksichtigte Änderung: mehrfach geändert durch Gesetz vom 18. Juli 2019 (GBl. S. 313), ist die Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze und die Erweiterung der Stellplatzverpflichtung durch Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen durch eine eigenständige Satzung geregelt. Nach dem § 37 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) ist bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen für jede Wohnung ein geeigneter Stellplatz für Kraftfahrzeuge herzustellen (notwendiger Kfz-Stellplatz). Zusätzlich sind bei der Errichtung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist, Fahrradstellplätze herzustellen. Ihre Zahl und Beschaffenheit richtet sich nach dem nach Art, Größe und Lage der Anlage regelmäßig zu erwartenden Bedarf.

**Novelle der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) 1996**

Vor der Novelle der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) 1996 waren bei der Errichtung baulicher und anderer Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, geeignete Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe herzustellen (notwendige Stellplätze). In der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1995 (GBl. S. 617) wurde die Stellplatzverpflichtung auf einen Stellplatz herabgesetzt. Der Gesetzgeber hat zur Senkung

der Herstellungskosten im Wohnungsbau und der Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs die Stellplatzverpflichtung herabgesetzt. Die am 1. Januar 1996 in Kraft getretene Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) 1996 wurde am 8. August 1995 verabschiedet und im Gesetzblatt Nummer 24, S. 617, am 8. September 1995 veröffentlicht. Nach der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) 1996 können die Gemeinden, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen, für das Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets durch Satzung bestimmen, dass die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen auf bis zu zwei Stellplätze erhöht wird.

Einzelne Kommunen haben mit der Novelle der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) 1996 eine Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen durch eine eigenständige Satzung geregelt. Die Gemeinderäte der Gemeinde Leutenbach, der Gemeinde Schwaikheim und der Großen Kreisstadt Winnenden haben im Jahr 1996 jeweils eine eigenständige Satzung zur Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen beschlossen. Die jeweils eigenständige Satzung der Gemeinde Leutenbach und der Gemeinde Schwaikheim über die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen ist im Jahr 1996 in Kraft getreten.

### **Versagen der Genehmigung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen in Winnenden durch das Regierungspräsidium Stuttgart**

Der Gemeinderat der Großen Kreisstadt Winnenden hat bereits in seiner Sitzung am 30. April 1996 eine Satzung über die Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen in Winnenden beschlossen. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat mit Schreiben vom 4. Juli 1997 (siehe Anlage 1 zur Sitzungsvorlage) die Genehmigung der vom Gemeinderat der Großen Kreisstadt Winnenden am 30. April 1996 beschlossenen Satzung über die Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen in Winnenden versagt. Mangels einer vorhandenen detaillierten Begründung für die Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen in Winnenden musste das Regierungspräsidium Stuttgart die Genehmigung versagen. Auch entsprechend der Rechtsexpertise des Stadtentwicklungsamts konnte das Regierungspräsidium Stuttgart durch den vollständigen Begründungsausfall durch die Stadtverwaltung Winnenden keine andere Entscheidung treffen.

Nach der ständigen Rechtsprechung gibt die in § 74 Abs. 2 Nr. 2 der Landesbauordnung für

Baden-Württemberg (LBO) enthaltene Ermächtigung zur Erhöhung der in § 37 Abs. 1 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) festgelegten Stellplatzverpflichtung einer Gemeinde nicht die Befugnis, ohne die im Einzelfall durch ein Gesamtkonzept belegte besonderen Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe, die Stellplatzverpflichtung für das gesamte Gemeindegebiet zu erhöhen. Grundsätzlich bestehen berechtigte Zweifel an der Rechtmäßigkeit eigenständiger Satzungen zur Erweiterung der Stellplatzverpflichtung durch Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen, wie sie in einzelnen Kommunen durch öffentliche Bekanntmachung in Kraft getreten sind. Die meisten Begründungen sind zu "allgemein", um eine Erhöhung der Zahl der nach § 37 Abs. 1 S. 1 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) erforderlichen Stellplätze rechtfertigen zu können. Fehlt die nähere Darlegung der rechtfertigenden, z. B. verkehrlichen oder städtebaulichen Gründe, so ist die Satzung schon aus diesem Grund nichtig (Urteil des 3. Senats des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 29. September 1999, AZ: 3 S 1163/99).

Das Regierungspräsidium Stuttgart entscheidet über baurechtliche Widersprüche. Im Rahmen dieser Verfahren prüft das Regierungspräsidium Stuttgart, wenn auch die Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze Gegenstand des baurechtlichen Widerspruchs ist, ob die Satzung zur Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen rechtmäßig zustande gekommen ist. Das Regierungspräsidium Stuttgart würde in einem solchen Fall dann die Satzung zur Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen als nichtig und somit gegenstandslos betrachten und gegenüber der Stadt erklären, dass diese Satzung aus Gründen der Rechtssicherheit aufzuheben ist. Die Stadt müsste dann eine Satzung zur Aufhebung der Satzung zur Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen erlassen und die Baurechtsbehörde des Gemeindeverwaltungsverbands Winnenden dürfte die Satzung zur Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen nicht mehr anwenden.

### **Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe**

Die Darlegung der Gründe des Verkehrs oder städtebaulicher Gründe erfordert ein Gesamtkonzept für das gesamte Stadtgebiet. Seit der Novelle der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) 1996 haben sich die Bestimmungen für eine Satzung zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung durch Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze und zur Erweiterung der Stellplatzverpflichtung durch Erhöhung der Zahl der

notwendigen Stellplätze für Wohnungen durch eine eigenständige Satzung nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) nicht verändert. Daran hat sich auch mit der Novelle der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) 2019 nichts geändert. Maßgebend sind weiterhin die detaillierte Begründung der Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe.

Nach § 74 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) können die Kommunen, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen, für das Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets durch Satzung bestimmen, dass

1. die Stellplatzverpflichtung (§ 37 Abs. 1) eingeschränkt wird,
2. die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 37 Abs. 1) auf bis zu zwei Stellplätze erhöht wird; für diese Stellplätze gilt § 37 entsprechend.

Die Voraussetzungen einer Stellplatzsatzung zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung durch Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze und zur Erweiterung der Stellplatzverpflichtung durch Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen durch eine eigenständige Satzung ergibt sich ohne Weiteres aus dem § 74 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) vom 28. Mai 2015. Diese sind nicht von grundsätzlicher Bedeutung und weisen auch keine besonderen rechtlichen Schwierigkeiten auf, die seither in einem Berufungsverfahren geklärt werden mussten oder aus Sicht des Stadtentwicklungsamts noch geklärt werden müssten.

Nach der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) vom 28. Mai 2015 liegen die Voraussetzungen zum Erlass einer Satzung zur Erhöhung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze für Wohnungen durch Satzung nach § 74 Abs. 2 Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) aus **Gründen des Verkehrs** insbesondere dann vor, wenn durch die örtlichen Verhältnisse bei Nachweis von nur einem Kfz-Stellplatz je Wohnung **verkehrsgefährdende Zustände** zu befürchten sind. Dies kann z. B. dann der Fall sein, wenn in beengten Erschließungsverhältnissen mit bereits vorhandener hoher Verkehrsbelastung ein durch die Errichtung zusätzlicher Wohnungen zu erwartender, über die Zahl von einem Kfz-Stellplatz pro Wohnung hinausgehender Parkierungsbedarf nicht

abgedeckt werden kann. Gründe des Verkehrs können auch dann vorliegen, wenn aufgrund übergeordneter verkehrsregelnder Maßnahmen in dem betreffenden Gebiet ein Halteverbot angeordnet ist und somit keine Möglichkeit besteht, einen ständigen oder zeitweiligen (z. B. durch Besucher) Mehrbedarf aufzunehmen. Gründe des Verkehrs können auch dann vorliegen, wenn in Gemeindeteilen mit unzureichender Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (z. B. abgelegene Weiler) auch unter Beachtung der Möglichkeit einer Erschließung mit dem Radverkehr davon ausgegangen werden muss, dass die Haushalte in der Regel mit mehr als einem Kraftfahrzeug ausgestattet sein müssen, um die für die tägliche Lebensführung notwendige Mobilität aufbringen zu können. Voraussetzungen zum Erlass einer Satzung aus **städtebaulichen Gründen** können z. B. dann vorliegen, wenn in Gemeindeteilen ein Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen zu erwarten ist, der nicht durch Verlagerung des Verkehrs auf Verkehrsträger mit geringerer Flächeninanspruchnahme vermieden werden kann (z. B. Förderung Radverkehr, standortbezogenes Mobilitätsmanagement) und der ruhende Verkehr aus stadtgestalterischen Gründen nicht im öffentlichen Straßenraum untergebracht werden kann oder soll. Im Regelfall werden sowohl städtebauliche als auch Gründe des Verkehrs nicht gleichermaßen und flächendeckend im gesamten Gemeindegebiet vorliegen.

Der Erlass einer eigenständigen Satzung zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung durch Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze und zur Erweiterung der Stellplatzverpflichtung durch Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen durch eine eigenständige Satzung nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) erfordert eine informelle Konzeption zur Einordnung der Gründe des Verkehrs oder der städtebaulichen Gründe. Die spezifischen örtlichen Gegebenheiten in Winnenden und den Stadtteilen müssen detailliert dargelegt werden und geplante Wohngebietsentwicklungen und Nachverdichtungen müssen Berücksichtigung finden.

Die Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe **müssen gerechtfertigt sein**. Das bedeutet, dass Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe der Anlass für die Regelungen sein müssen und die getroffenen Regelungen auch geeignet sind, den verkehrlichen oder städtebaulichen Belangen zu dienen. Darüber hinaus müssen die angestrebten Regelungen auch im Verhältnis zum Bauherrn gerechtfertigt sein, d. h. es müssen die mit den angestrebten Regelungen verfolgten öffentlichen Interessen einerseits und die Interessen des Bauherrn andererseits gegeneinander abgewogen werden. Die Gründe

des Verkehrs oder städtebauliche Gründe müssen von entsprechendem Gewicht sein und es rechtfertigen, dass der Bauherr die damit verbundenen Nachteile hinzunehmen hat. Bei der Erweiterung der Stellplatzverpflichtung durch Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen ist insbesondere das Grundrecht des Eigentums nach Artikel 14 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland (GG) berührt. Der Artikel 14 Abs. 1 S. 2 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland (GG) überlässt jedoch dem Gesetzgeber, Inhalt und Schranken des Eigentums weitergehend festzusetzen. Die Erweiterung der Stellplatzverpflichtung durch Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen ist verfassungsrechtlich unbedenklich. Die Regelungen zur Einschränkung der Stellplatzverpflichtung durch Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze und zur Erweiterung der Stellplatzverpflichtung durch Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen müssen wie jede andere Rechtsnorm den rechtsstaatlichen Anforderungen der Bestimmtheit und der Vorhersehbarkeit entsprechen. Die Erforderlichkeit für die getroffenen Regelungen ist nur sachlich gerechtfertigt, wenn und soweit diese geboten sind und in ihrer Ausgestaltung selbst sachgerecht sind. Das bedeutet insbesondere, dass die gewählten Regelungen auch geeignet sind, die von der Gemeinde angestrebten Ziele zu erreichen. Die Bewertung des Status quo vor Erlass der Satzung und die Erfolgskontrolle mehrere Jahre nach Erlass der Satzung kann ein mögliches Indiz für die sachliche Rechtfertigung sein.

### **Errichtung von Stellplätzen bei Gebäuden mit Wohnungen (§ 37 LBO)**

Nach § 37 Abs. 3 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) sind bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen Stellplätze oder Garagen in solcher Zahl herzustellen, dass die infolge der Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge und Fahrräder aufgenommen werden können. Diese Regelung gilt aber nicht bei der Teilung von Wohnungen sowie bei Vorhaben zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum durch Ausbau, Anbau, Nutzungsänderung, Aufstockung oder Änderung des Daches, wenn die Baugenehmigung oder Kenntnisausgabe für das Gebäude mindestens fünf Jahre zurückliegen.

Mit dem Erlass einer Satzung zur Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze und zur Erweiterung der Stellplatzverpflichtung durch Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen können also nicht nachträglich solche Stellplätze, die mit Wirkung zum 01. Januar 1996 zu nicht notwendigen Stellplätzen geworden sind, wieder zu notwendigen Stellplätzen gemacht werden. Für bestehende Wohnungen sind also nicht nachträglich noch

zusätzliche notwendige Stellplätze herzustellen. Etwas anderes gilt nur dann, wenn der Erlass einer Satzung zur Erweiterung der Stellplatzverpflichtung durch Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen vor dem 01. Januar 1996 in wirksamer Form vom Gemeinderat beschlossen wurde. Eine solche Satzung hat dann im Rahmen ihrer Reichweite verhindert, dass am 01. Januar 1996 notwendige Stellplätze zu zusätzlichen Stellplätzen geworden sind. In Winnenden wurde in diesem Zeitraum aber keine Satzung zur Erweiterung der Stellplatzverpflichtung rechtsgültig erlassen.

### **Leistungsbild für ein notwendiges Gesamtkonzept**

Ein notwendiges Gesamtkonzept für die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung durch Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze und die Erweiterung der Stellplatzverpflichtung durch Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen durch eine eigenständige Satzung nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) sowie die Erfolgskontrolle mehrere Jahre nach Erlass der Satzung erfordert eine entsprechende Bearbeitungszeit und bindet kurz- und mittelfristig Personal im Stadtentwicklungsamt. Die Erstellung des Gesamtkonzepts kann mit dem vorhandenen Personal und der anstehenden sonstigen Aufgaben nur an ein Verkehrsplanungsbüro, mit einem interdisziplinären Team mit Verkehrs- und Stadtplanerinnen bzw. Verkehrs- und Stadtplanern, vergeben werden. Die Erfassung der Ausgangslage ist für die betreffenden Teilgebiete im Stadtgebiet Winnenden differenziert durchzuführen und die eigenständige Satzung nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) ist streng gebietsbezogen und entsprechend differenziert zu erlassen.

Die erforderlichen Eingangsdaten sind durch eine entsprechende Zuarbeit durch das Amt für öffentliche Ordnung, das Stadtbauamt und das Stadtentwicklungsamt zu erheben. Für die notwendige geoinformationsbasierte Auswertung sind die Einwohnerinformationen (ggfs. mit Angabe der Anzahl Haushalte) für jede Baublockseite von den drei genannten Fachämtern zu erheben, sodass Dichtewerte genau für die zu bildenden Quartiere dargestellt werden können. Ergänzend sind die angemeldeten Kraftfahrzeuge bei der Zulassungsstelle in aggregierter Form anzufordern und zu übernehmen. Das Erhebungsgebiet umfasst das gesamte Stadtgebiet Winnenden mit allen Stadtteilen. Die städtebaulichen oder verkehrlichen Gründe sind differenziert zu erheben. Im Ergebnis ist eine differenzierte Erhebung und Bewertung nach z. B. folgenden Kriterien erforderlich:

- Hoher Parkdruck durch Auslastung des öffentlichen Stellplatzangebotes / Falschparker,
- enger Straßenraum mit wenig Spielraum für öffentliche Stellplätze,
- hohe bauliche Dichte mit geringem Potenzial für private Stellplätze und
- hohe Wohndichte durch hohe Anzahl an Wohneinheiten / Einwohner.

Um etwaige Wechselwirkungen beschreiben und abwägen zu können ist die Erhebung der örtlichen verkehrlichen Verhältnisse (Belegungsgrad zu einem Zeitpunkt mit hohem Anteil an Anwohnerparken, z. B. Sonntag Vormittag und verkehrsrechtliche Anordnungen zum Parken bzw. Beobachtungen von Falschparkern oder der Restfahrbahnbreite) für alle Straßenräume und öffentliche Parkplätze durchzuführen. Anhand der Erhebung wird ermittelt, wie viele Stellplätze in den Straßen regulär nutzbar sind um daraus den Auslastungsgrad im Bestand aus regulären und falsch abgestellten Fahrzeugen ermitteln zu können. Die Lage der beobachteten Falschparker ist in einem Lageplan zu dokumentieren. Die Aufbereitung der städtebaulichen Gründe (insbesondere Einwohner, Wohneinheiten und gemeldete Pkw als statistische Kenngrößen) ist für das gesamte Stadtgebiet in allen Teilbereichen in einer angepassten, örtlichen Differenzierung durchzuführen. Die Annahmen sind im Hinblick auf die Baudichte und die Anzahl notwendiger Stellplätze zu analysieren und zu dokumentieren. Anhand einer detaillierten Auswertung sind zusätzliche städtebauliche Kriterien aufzuarbeiten und Konfliktbewertungen zu dokumentieren, um die vorgenommene Differenzierung der Teilbereiche zu belegen. In der Gesamtkonzeption sind die Erhebungsergebnisse, ergänzt um qualitative Bewertungen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur darzustellen. Die differenzierten Vorgaben für jeden Teilbereich im Stadtgebiet sowie die Aufbereitung einer Abwägung je Teilbereich und die Fassung der Ergebnisse als Grundlage für eine eigenständige Stellplatzsatzung sind das Ergebnis der notwendigen Gesamtkonzeption.

Die folgenden Bausteine sind für die Bestandserfassung und die Bewertung vorgesehen:

- Abgrenzung der Teilbereiche mit Dokumentation und Darstellung in Lageplänen,
- Erfassen und Darstellen von Bereichen mit Mehrbedarf aus verkehrlichen Gründen mit Erfassung der vorhandenen Parkplatzsituation (auch Falschparker und verkehrsrechtlichen Anordnungen) zu einer durch Anwohner stark ausgelasteten Zeit (z. B. Sonntag),
- Auswertung und Darstellung der Kenngrößen für die Teilbereiche sowie Erfassen und Darstellen von Bereichen mit Mehrbedarf aus städtebaulichen Gründen mit Bewertung der Baudichte und der städtebaulichen Kenngrößen aus Einwohnern und Kfz-Meldungen

sowie Darstellung der statistischen Kenngrößen und Konfliktsituationen für die Teilbereiche,

- Ermittlung der weiteren Bewertungskriterien zum öffentlichen Personennahverkehr sowie Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur und
- Entwicklung eines Gesamtkonzepts mit differenzierten Vorgaben für jeden Teilbereich sowie Aufbereitung einer Abwägung je Teilbereich und Fassung der Ergebnisse in einer Gesamtkonzeption als Fachbeitrag zur eigenständigen Stellplatzsatzung.

Die zu erwartenden Ausgaben für die Beauftragung eines Verkehrsplanungsbüros, mit einem interdisziplinären Team mit Verkehrs- und Stadtplanerinnen bzw. Verkehrs- und Stadtplanern, betragen **voraussichtlich rund 20.000 €** (brutto). Die Begleitung und Bearbeitung der Aufgaben im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept für die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung durch Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze und die Erweiterung der Stellplatzverpflichtung durch Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen durch eine eigenständige Satzung nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) sowie die Erfolgskontrolle mehrere Jahre nach Erlass der Satzung erfordert eine entsprechende Bearbeitungszeit und bindet kurz- und mittelfristig Personal im Stadtentwicklungsamt.

### **Interessenausgleich und Spannungsfeld**

Der gerechte und subjektiv gesehene Ausgleich der privaten und öffentlichen Interessen kann sich im Einzelfall schwierig gestalten. Wie bei allen Themen der Stadtentwicklung wird es Befürworter und Gegner geben. Am Ende hat der Gemeinderat der Stadt Winnenden ein rechtssicheres Regelwerk für die Umsetzung der Einschränkung der Stellplatzverpflichtung durch Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze und der Erweiterung der Stellplatzverpflichtung durch Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Wohnungen zu beschließen.

### **Anlagen:**

- Versagen der Genehmigung durch das Regierungspräsidium Stuttgart mit Schreiben vom 04.07.1997 (Anlage 1)