

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

Anregungen der Öffentlichkeit aus der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB fand in der Zeit vom 17. Januar bis einschließlich 17. Februar 2020 statt.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurden von 41 Stellungnahmen abgegeben.

Person / Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	berücksichtigt
<p>Person Nr. 1 (Schreiben vom 16. Januar 2020)</p> <p>Ich fahre zumeist mit dem Fahrrad und der SSB durch Stuttgart, meine vierköpfige Familie hat in Vaihingen eine Wohnung mit zwei Stellplätzen für unsere Autos. Ich bin daher nicht auf öffentlichen Parkraum angewiesen. Die Autos verwenden wir für den Urlaub und Fahrten ins Grüne, sowie einen Kleinwagen für den Fall, dass die Witterung oder die Gesundheit ein Pendeln mit dem Fahrrad nach Schönaich nicht zulassen. Bei Fahrten mit dem Fahrrad durch Stuttgart sind zugeparkte Straßen ein dauerndes Ärgernis, man muss wegen Dooring viel Abstand halten, und der Verkehrsraum wird in Wohngebieten knapp wenn ein Auto entgegenkommt. Ich würde mir daher wünschen, dass die Stadt daran arbeitet ein Lebensraum für die Menschen zu werden, und nicht ein Parkplatz. Dazu ist erforderlich, dass weniger Fahrzeuge in Stuttgart vorhanden sind, und die restlichen bitte in Tiefgaragen verschwinden anstatt Verkehrsraum zu beanspruchen. Ich würde gerne baulich getrennte Fahrradwege statt Parkstreifen sehen. Die vorgeschlagene Änderung der Satzung zielt darauf ab, günstigen Wohnraum zur Verfügung zu stellen, ein wichtiges Ziel in einer Zeit explodierender Mieten. Dies darf jedoch</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden. Flankierende Maßnahmen sind die Erhöhung der Parkgebühren ab Juli 2020 um bis zu 20 % und die sukzessive Erweiterung des Parkraummanagements. Beide Maßnahmen machen das Abstellen von Autos im öffentlichen Raum unattraktiv. Die Folge ist mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr. Nach der neuen Straßenverkehrsordnung ist ein Mindestüberholabstand von 1,5 m innerorts und 2,0 m außerorts vorgeschrieben, dies soll das Radfahren sicherer machen und Dooring verhindern.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt. Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine</p>	<p>Nein</p>

<p>nicht zulasten der Lebensqualität in der Landeshauptstadt geschehen, wird in dieser Vorlage. Ich bitte daher dringend darum, diese Änderung der Satzung zu überdenken und zurückzuziehen damit in Stuttgart die Verkehrswende nicht noch weiter durch Monopolisierung des Verkehrsraums für das Auto befördert wird als es ohnehin schon der Fall ist.</p>	<p>Anpassung der Regelinhalte vorgesehen. Weitergehende verkehrskonzeptionelle Überlegungen sind nicht Bestandteil dieser Satzung.</p>	
<p>Person Nr. 2 (Schreiben vom 16. Januar 2020)</p> <p>Ich halte die Behauptung, dass nur 30% der Mieter von Sozialwohnungen einen PKW haben sollen, für realitätsfremd. Mir sind genügend solche Personen bekannt, welche durchaus einen PKW besitzen. Zudem besitzen häufig andere Haushalt über 2-3 PKW. Ich wohne im Stadtteil Fasanenhof, wo die Parkraumsituation bereits jetzt sehr eng ist.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu. Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden. Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden.</p> <p>Auch Mieter der öffentlich geförderten Sozialmietwohnungen können grundsätzlich Pkw besitzen. Die Satzung ermöglicht die herzustellende Stellplatzanzahl für diese Wohnungen um 30% zu reduzieren. Dadurch ist kein Rückschluss auf den Pkw-Besitz von deren Mietern möglich und die Satzung unterstellt diesen auch nicht. In vielen Fällen haben die Bewohner im sozialen Mietwohnungsbau jedoch keinen Bedarf an privaten Stellplätzen gemeldet. Mit dieser Satzung können Stellplätze nachfrageorientiert errichtet werden.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen.</p>	<p>Nein</p>

	<p>len und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 3 (Schreiben vom 16. Januar 2020)</p> <p>Als langjährige Anwohnerin im Fasanenhof bin ich täglich davon betroffen, dass vor allem abends ab ca. 18 Uhr praktisch keine "legalen" Stellplätze mehr zu finden sind und ich mein Auto irgendwo abstellen muss, wo es eigentlich nicht gestattet ist. Der zunehmende Ausbau des Gewerbegebiets sowie die kommende Stadtbahn-Anbindung zum Flughafen werden die Situation sicherlich nochmal deutlich verschärfen. Ich freue mich sehr darüber, dass auf dem Fasanenhof neue Wohnungen entstehen sollen und dass dieses Stadtviertel weiter belebt wird. Diese neuen Bauvorhaben allerdings ohne 1 Stellplatz pro Wohnung zu planen, ist sehr kurzfristig gedacht. Sicherlich wird so kurzfristig das Bauen für Investoren attraktiver, aber langfristig nicht das Wohnen und Leben für die Menschen! Daher bitte ich Sie darum, die geplante Änderung in der jetzigen Form nochmals zu überdenken und die Pflicht zum Bau von Stellplätzen nicht so ohne weiteres abzuschaffen. Vielen Dank.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden. Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	Nein
<p>Person Nr. 4 (Schreiben vom 17. Januar 2020)</p> <p>Ich bin gegen eine Aufweichung der Stellplatzbeschränkung, denn gerade diese Personenkreis ha pro Wohnein-</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert.</p>	Nein

<p>heit mehrere PkW's. Siehe Parkplatznot am Ende der Kurt-Schumacher-Straße. Ein Hebesatz von 520 bei der Grundsteuer verhindert bezahlbaren Wohnraum, da dieser Betrag 1:1 an den Mieter weitergegeben darf.</p>	<p>In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu. Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden. Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen. Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt. Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen. Weitergehende Regelungen zur Grundsteuer sind nicht Gegenstand dieser Satzung.</p>	
<p>Person Nr. 5 (Schreiben vom 17. Januar 2020)</p> <p>Die Stadtteile Plieningen und Fasanenhof sind aufgrund der Flughafen-nähe von der Einschränkung der Stellplatzverpflichtung auszunehmen. Begründung: Aufgrund der räumlichen Nähe und der direkten ÖPNV-Anbindung zum Flughafen (Plieningen durch 2 Buslinien, Fasanenhof derzeit nur eingeschränkt mit der Buslinie 806, in naher Zukunft aber ganztägig mit der Stadtbahnlinie U6) herrscht in diesen Stadtteilen extremer Parkdruck durch auswärtige Flugreisende, die den Anwohnern (und den Besuchern der Anwohner) die bereits jetzt schon kaum ausreichenden Parkplätze wegnehmen. Mit der Fertigstellung des Fernbahnhofs am Flughafen ist davon auszugehen, dass sich der Parkdruck</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu. Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden. Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden.</p>	<p>Nein</p>

<p>in diesen Stadtteilen noch weiter erhöhen wird. Des Weiteren ist die hypothetische Annahme schlicht falsch, dass bei guter ÖPNV-Anbindung die Bewohner auf einen PKW verzichten könnten und würden. Viele Menschen können aus beruflichen Gründen überhaupt nicht auf ein Fahrzeug verzichten, entweder um ihre Arbeitsplätze aufzusuchen (denn was hilft eine gute ÖPNV-Anbindung der Wohnung, wenn diese am Arbeitsplatz fehlt) oder weil sie das Fahrzeug wegen außerdienstlicher oder handwerklicher Tätigkeit benötigen.</p>	<p>Mit der Verdrängung parkender Pendler und Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrende, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehr reduziert.</p> <p>Obgleich aus einem attraktiven ÖPNV-Angebot kein automatischer Pkw-Verzicht resultiert, ist es wesentliche Voraussetzung dafür und damit als Grund für eine nachfrageorientierte Stellplatzreduzierung heranzuführen.</p> <p>Die Qualität der ÖPNV-Anbindung wird durch die in der LBO BW festgelegten Kriterien bewertet und eine Herabsetzung der herzustellenden Stellplätze anhand des Ergebnisses ermöglicht.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 6 (Schreiben vom 17. Januar 2020)</p> <p>Da es auf dem Fasanenhof schon seit 2-3 Jahren fast keine Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum gibt (Vorwiegend abends und am Wochenende) wäre es fatal eine Neubebauung ohne zusätzliche Parkmöglichkeiten vorzunehmen.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p>	<p>Nein</p>

	<p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Die Folge ist mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr.</p> <p>Mit der Verdrängung parkender Pendler und Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrende, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehre reduziert.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 7 (Schreiben vom 18. Januar 2020)</p> <p>Der Satzungsentwurf wird abgelehnt, da er, wie folgend ausgeführt, nicht ausreichend begründet ist: Dem Ziel den Bau dringend benötigten Wohnraums zu fördern, dient der schon bisher anwendbare "ÖPNV-Bonus" ausreichend. Eine noch zusätzliche selektiv beabsichtigte Beschränkung der Stellplatzverpflichtung im soz. Mietwohnungsbau einzuführen ist überflüssig und diskriminierend und kann zu einer Gettoisierung insbesondere bei Großwohnsiedlungen führen. Die vorgebrachte „Hinweise der Wohnungswirtschaft" und von Baugenossenschaften sind zu einseitig und pauschal, beruhen auf Hörensagen und sind empirisch - auch durch eigene Untersuchungen der LHS- nicht belegt. Den behaupteten unkonkreten</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Die Praxis hat gezeigt, dass eine auffallend hohe Anzahl von hergestellten Stellplätzen nicht genutzt wird. Dies verursacht zusätzliche Baukosten, welche die Mietpreise unverhältnismäßig erhöhen. Die Satzung eröffnet die Möglichkeit, dieser Unverhältnismäßigkeit zu entgegnen.</p> <p>Die vorliegende Satzung behandelt nur die Möglichkeit, Baukosten über die Reduzierung der Stellplatzverpflichtung unter den genannten Voraussetzungen zu senken. Andere davon unabhängige Baukostenkomponenten können hiermit nicht behandelt werden und entsprechen nicht dem Regelungsziel der Satzung.</p>	<p>Nein</p>

<p>Baukostenverteuerungen fehlen verlässliche Daten, die auch im Einzelfall besondere örtliche Gegebenheiten wie Lage, Nutzung, Größe und Art des Baugebiets und vor Allem auch die Wohnungsgröße- und Belegung berücksichtigen. In diesem Zusammenhang gehören alle potentiell baukostenerhöhenden (Bundes-und Landes-) Gesetze, wie u. A. die Wärmedämmung, die Abstandsflächen, die Kinderspielplätze, die Barrierefreiheit, die Dachbegrünung etc., auf den Prüfstand und sollten partiell entschlackt werden. Baukosteneinsparungen kommen den Bauträgern, nicht aber dem Bau neuer Wohnungen zugute. Sie sind abzuschöpfen und in den Ausbau des ÖPNV, der E-Mobilität und in die Neuaufteilung des öffentlichen Raums zugunsten sicherer Radwege zu investieren. Zusätzlich müssen vor allem auch verstärkt Baupotentiale im Bestand (z.B. durch Aufstockung, durch behutsame Nachverdichtung) und notfalls auch im Außenbereich erhoben, gefördert und genutzt werden. Der Bedarf für einen Stellplatz kann vielfältige soziale Gründe haben, wie z.B. Fahrten mit Behinderten und Kindern und weil man sich teure Stellplatzmietkosten nicht leisten kann und so zwangsweise auf den allen gehörenden öffentlichen Straßenraum ausweichen muss. Es wird so wie immer, ärmere Verlierer (vor allem in sozialen Brennpunkten) und reichere Gewinner (in privilegierter Villengegenden auch mit mehreren Autos) geben. Die Kriterien, warum von einer Stellplatzverpflichtung in der Innenstadt (Ablösebeiträge, Fahrradabstellanlagen etc.) abzuraten ist und die Umsetzungsempfehlungen dafür, sollten sinngemäß ebenso in den Außenstadtbezirken gelten. Eine Parkraumbewirtschaftung wird erforderlich werden. Fazit: Autos werden durch diesen Satzungsentwurf vermutlich nicht viel weniger und Bauflächen nicht mehr, dafür aber werden sich bisher schon vorhandene Animositäten in der Bevölkerung vermehren. Dringend benötigter Wohnungsbau</p>	<p>Bei der Ermittlung herzustellender Stellplätze für Gebäude mit Wohnungen wird die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs in der Landesbauordnung nicht berücksichtigt. Erst die Satzung ermöglicht die Anwendung des ÖPNV-Bonus im Wohnungsbau.</p> <p>Eine Ablösung von Stellplätzen sowohl in Innen- als auch Außenbezirken bleibt bei der Errichtung sonstiger baulicher Anlagen möglich. Der eingenommene Geldbetrag kann beispielsweise für den Ausbau des ÖPNV verwendet werden. Im Wohnungsbau gilt dies jedoch nicht. Hier wird eine Herabsetzung der herzustellenden Stellplätze erst durch die Satzung ermöglicht.</p> <p>Flankierende Maßnahmen sind die Erhöhung der Parkgebühren ab Juli 2020 um bis zu 20 % und die sukzessive Erweiterung des Parkraummanagements.</p> <p>In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden. Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Die Folge ist mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr und eine damit verbundene Verbesserung von Verkehrssicherheitsdefiziten im Bereich von Kreuzungen.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p>	
--	---	--

<p>wird nur durch Ausweisung geeigneter Bauflächen und durch Verkürzung von Planungs- und Genehmigungszeiten ermöglicht. Es wird bei einem großflächig reduzierten Stellplatznachweis aber einen rücksichtslosen Verdrängungswettbewerb und zugesperrte öffentliche Straßenräume geben. Fußgänger und Radfahrer werden zu Verlierern, die sich gegenüber dem privilegierten Kfz-Verkehr nicht behaupten können.</p>	<p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 8 (Schreiben vom 19. Januar 2020)</p> <p>Mit den bekannten Bauvorhaben im Fasanenhof ist es dringend erforderlich, auch eine adäquate Anzahl von Tiefgaragen-/Stellplätzen vorzusehen. Nachdem es bereits heute abends so gut wie keine Parkplätze mehr gibt, halte ich pro Wohnung einen Stellplatz für erforderlich. Nach Ausbau der U6 bis Flughafen ist mit einer weiteren Verschlechterung der Parksituation zu erwarten (Urlaubsparker). Es ist zu befürchten, dass der Streit um Parkplätze auch eskalieren kann. Deshalb lehne ich die Änderung des Baurechts ab.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu. Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p> <p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Die Maßnahme macht das Abstellen von Autos im öffentlichen Raum unattraktiv. Die Folge ist mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr und damit verbundene Verbesserung von Verkehrssicherheitsdefiziten im Bereich von Kreuzungen.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p>	<p>Nein</p>

	<p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 9 (Schreiben vom 22. Januar 2020)</p> <p>Ich finde es nicht gut, die Stellplätze pro Wohneinheit noch weiter zu reduzieren. Wir haben im Stadtteil Fasanenhof bereits jetzt Parkplatz Not. Und die vorhandenen und in jüngster Zeit auch neu gebauten Tiefgaragen sind zur Hälfte leer, weil der Preis zu hoch ist. Viele sagen sich, drei oder vier Strafzettel im Monat sind günstiger als ein Stellplatz miete. Das kann nicht sein. Wie die Feuerwehr oder Rettungsdienst teilweise durch die Straßen kommen soll, wundert mich immer wieder. Wenn jetzt weitere Wohneinheiten gebaut werden sollen (Nachverdichtung) und dafür keine Stellplätze einkalkuliert werden, dann wird alles noch schlimmer. Ich habe eine Garage und ein Privaten Stellplatz am Haus. Habe trotzdem noch ein Stellplatz im Nachbar Gebäude Tiefgarage gemietet und auch für meine Besucher ein einigermaßen angenehmes parken zu gewährleisten. Meiner Meinung nach sollte sogar pro Wohneinheit min. zwei Stellplätze zur Pflicht werden. Klar gibt es auch Menschen, ohne Fahrzeug. Dafür gibt es auch Menschen mit zwei oder mehr Fahrzeugen! Bitte bei der Abstimmung die aktuelle Situation nicht vergessen.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden. Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden.</p> <p>Die Maßnahme macht das Abstellen von Autos im öffentlichen Raum unattraktiv und führt zur vermehrten Nutzung von heute anders oder gar nicht genutzten privaten Stellplätzen. Die Folge ist mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr und eine damit verbundene Verbesserung von Verkehrssicherheitsdefiziten im Bereich von Kreuzungen.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	<p>Nein</p>

Person Nr. 10

(Schreiben vom 22. Januar 2020)

Mit großem Entsetzen mussten wir der Zeitung entnehmen, dass die Stadt die Pflicht zum Bau von Stellplätzen im Stadtteil Fasanenhof aufweichen will! Das ist total verantwortungslos, denn schon jetzt besteht eine große Parkplatznot auf dem Fasanenhof. Sie können doch nicht einfach Häuser hinstellen und im äußersten Fall davon ausgehen, dass 0,3 Parkplätze pro Wohnung ausreichend sind. Das ist eine absolute Illusion! Gerade in den Häusern mit Sozialwohnungen stehen die tollsten Karossen vor der Tür und oftmals gibt es zwei bis drei Fahrzeuge in den Haushalten. Ich möchte nochmals betonen, dass die Parkplatzsituation bereits sehr groß ist auf dem Fasanenhof und die Stadt ganz abgesehen davon Falschparker nicht ausreichend prüft. Wie oft parken Autos vor abgesenkten Bordsteinen oder auf dem Gehweg? Wo bleiben da ihre Leute, die prüfen? Ganz zu schweigen von den unzulässigen Anhängern, Wohnwagen und Wohnmobilen, die frech wochenlang auf einer Stelle stehen und die bitter benötigten Parkplätze blockieren. Ich möchte massiv Einspruch gegen diesen Satzungsentwurf erheben. Es ist einfach unverantwortlich Häuser zu bauen und nicht ausreichend Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Ich hoffe sehr, dass Sie dieses Anliegen nochmals überdenken.

Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.

Die Satzung eröffnet die Möglichkeit, die Anzahl herzustellender Stellplätze bis auf 0 abzusenken. Das würde aber eine sehr hohe Lagegunst bezüglich der Einbindung in den ÖPNV erfordern, da die Bewertungskriterien der VwV Stellplätze anzuwenden sind.

Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen und schafft Möglichkeiten entsprechend der Nachfrage weniger Stellplätze herstellen zu müssen. Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.

Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden. Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Insbesondere abgestellte Wohnmobile oder Anhänger würden dadurch verdrängt. Begleitend zur Einführung des Parkraummanagements wird auch eine vermehrte Parkraumüberwachung stattfinden. Die Folge ist mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr und eine damit verbundene Verbesserung von Verkehrssicherheitsdefiziten im Bereich von Kreuzungen.

Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich durch die Satzung ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.

Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.

Nein

<p>Person Nr. 11 (Schreiben vom 28. Januar 2020)</p> <p>Die vorgeschlagene Änderung finde ich äußerst sinnvoll. Dadurch ergeben sich folgende Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung Wohnraum - Verringerung Baukosten, Versiegelung - Entlastung der Mitarbeiter der genehmigenden Behörde 	<p>Kenntnisnahme</p>	
<p>Person Nr. 12 (Schreiben vom 28. Januar 2020)</p> <p>Gegen die geplante Lockerung der Verpflichtung zum Stellplatzbau bei Neubauprojekten in unserem Stadtteil erhebe ich Einspruch.</p> <p>Begründung:</p> <p>Es gibt jetzt schon abends, nachts, morgens, an Sonn- und Feiertagen keinen freien Parkplatz mehr in unserem Wohngebiet. Im Gegenteil: Es wird gnadenlos und vor allem rücksichtslos in Kreuzungsbereichen, im eingeschränkten sowie absoluten Halteverbot, auf Gehwegen und vor allem auf den Gehwegen mit abgesenkter Bordsteinkante (für Rollstuhlfahrer – es gibt hier eine Wohnanlage für Menschen mit Behinderungen sowie ein Pflegeheim) geparkt. Um meine Aussagen zu untermauern, kann ich Ihnen Bildmaterial überlassen.</p> <p>Widersprechen muss der Aussage von Baugenossenschaften, dass vor allem im sozialen Mietwohnungsbau die Menschen oft keinen Stellplatz brauchen. Warum besteht hier im Wohngebiet heute schon Verknappung des Parkplatzraums? Die drei Hochhäuser besitzen Tiefgaragen, die Ein-, Zwei- und Dreifamilienhäuser verfügen über Stellplätze sowie Garagen. Wer parkt also sonst die Straßen zu, wenn nicht die Bewohner aus den Sozialwohnungen? Ja und dann schauen Sie doch mal ans Ende der Kurt-Schumacher-Straße (Haus Nr. 170 ff). Hier gibt es Einfachstwohnungen der Stadt Stuttgart und vor den Wohnungen parken oft die dicksten Karossen – auch auf dem Gehweg.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswege gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden. Dadurch können insbesondere parkende Pendlerinnen und Pendler aus dem öffentlichen Raum verdrängt werden. Begleitend zur Einführung von Parkraummanagement erhöht sich auch die Überwachung des ruhenden Verkehrs.</p> <p>Die Praxis hat gezeigt, dass eine auffallende hohe Anzahl von hergestellten Stellplätzen nicht genutzt werden. Parkraummanagement führt zu einer verstärkten Nutzung der bereits hergestellten privaten Stellplätze und die Folge ist mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr und eine damit verbundene Verbesserung von Verkehrssicherheitsdefiziten im Bereich von Kreuzungen.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen.</p>	<p>Nein</p>

<p>Nicht zu widerlegen ist die Aussage: ÖPNV-Anbindung ist gut! Aber der ÖPNV ist zu teuer. Eine Fahrt nach Möhringen, z.B. zum Metzger, in den Buchladen, in die Reinigung, ins Reformhaus u.v.m., hin und zurück = 5 Euro. Außerdem wird die Straßenbahn in absehbarer Zeit zum Flughafen, zur Messe fahren und Sparfüchse parken ihre Autos hier im Stadtteil und fahren ein paar Stationen mit der Bahn. Diese Praxis ist aus anderen Nachbargemeinden rund um den Flughafen hinreichend bekannt. Heute schon stehen um die evangelische Kirche rum im Bonhöferweg an Werktagen viele Kfz mit auswärtigen Kennzeichen, denn gleich hinter der Kirche befindet sich eine Haltestelle der SSB. Und dann ist da noch die Einstellung der Ordnungshüter. Nachdem ich eine Polizistin auf einen seit drei Wochen voll auf dem Gehweg geparkten Pkw aufmerksam machte, wurde mir gesagt, daß man es in den Außenbezirken nicht so genau nehme. Beurteilen Sie die Parkplatzsituation nicht vom Schreibtisch aus, sondern vor Ort und auch nicht während üblicher Arbeitszeiten, sondern wenn Freizeit angesagt ist. Und auch die Angaben der Wohnbaugesellschaften sollten nicht überbewertet werden, denn diese verfolgen ureigenste Interessen, hören Sie auch auf Menschen, die einen Parkplatz für ihre Karre suchen.</p>	<p>len und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen. Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt. Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen. Weitergehende Überlegungen zur Anpassung der Preise im ÖPNV können nicht Bestandteil dieser Satzung sein.</p>	
<p>Person Nr. 13 (Schreiben vom 05. Februar 2020)</p> <p>was Wunsch ist und was Realität ist, wird manchmal verwechselt. Wünschen kann man sich, dass Menschen keine Autos mehr haben oder sich leisten können, bei sozialem Wohnungsbau. Was Realität ist, viele Menschen haben dennoch ein Auto. Somit müssen weiter pro Wohnung mind. 1 Stellplatz berechnet und gefordert werden, an Fläche zu berücksichtigen. Die Straßen sind voll von Autos. Über Alternativen nachzudenken wäre sinnvoll. Wie sieht es mit Tiefgaragen</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Die Praxis hat gezeigt, dass eine auffallend hohe Anzahl von hergestellten Stellplätzen insbesondere im sozialen Wohnungsbau nicht genutzt wird und private Stellplätze oder Tiefgaragen zu Teilen leer stehen.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen</p>	<p>Nein</p>

<p>aus? Wir bauen einen wahnsinnigen Hauptbahnhof - Stuttgart21 - da wird es doch möglich sein, bei Mehrfamilienhäusern Tiefgaragen zu bauen. Unten die Tiefgarage, oben die Sozialwohnungen. Sollte dann ein Parkplatz nicht benötigt werden, da man kein Auto hat, kann man das einem Nachbarn vermieten. Stärkt die Gemeinschaft. Die Stellplätze für Autos einfach aus Satzungen rauszunehmen, löst das Problem nicht. Also Augen auf und neue Ideen entwickeln. Den Tatsachen ins Auge sehen. Vielen Dank für die Berücksichtigung meiner Meinung. Viel Erfolg und ich hoffe, sie entscheiden nach normalem Menschenverstand.</p>	<p>Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 14 (Schreiben vom 06. Februar 2020)</p> <p>Ich glaube hier macht es sich die Stadt zu einfach. Klar muss die Wohnungsnot in Stuttgart bekämpft werden, aber keinem nützen Wohnungen die nachher nicht genutzt werden können, weil Stellplätze fehlen oder man zur Miete jeden Tag Strafzettel für falsches Parken eingerechnet werden müssen. Eine Möglichkeit wäre ein S-Bahnanschluss in Autobahnnähe mit Parkmöglichkeiten die durch das SSV Ticket bezahlt sind, damit auswärtige Pendler ihr Fahrzeug außerhalb stehen lassen können und somit sowohl Verkehr wie auch die Parksituation verbessern würde.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswege gefunden werden.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p> <p>Weitergehende verkehrskonzeptionelle Überlegungen sind nicht Bestandteil dieser Satzung.</p>	Nein
<p>Person Nr. 15 (Schreiben vom 13. Februar 2020)</p> <p>Die Änderung der Satzung gemäß dem Auslegungsentwurf lehne ich ab. Die Beibehaltung des Stellplatzschlüssels von 1:1 ist für alle Neubauwohnungen und gewerblich genutzten Immobilien zu fordern und beizubehalten!! Begründung:</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswege gefunden werden.</p> <p>Die Satzung eröffnet unter den genannten Bedingungen die Möglichkeit, Stellplätze zu reduzieren.</p>	Nein

<p>1. Die geplante Änderung der Stellplatzsatzung wird zu einer Verknappung von Stellplätzen für alle Anwohner der betroffenen Gebiete führen. Durch die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung wird es zu einem starken Konkurrenzkampf der Anwohner um die übriggebliebenen kostenlosen Straßenparkplätze besonders abends und am Wochenende kommen. Das wird in einigen Quartieren/Stadtteilen, in denen die Bewohner auf Straßenparkplätze angewiesen sind, zu unschönen Auseinandersetzungen zwischen den Bürgern führen und die Wohnqualität verschlechtern.</p> <p>2. Den aktuellen Stuttgarter Bürgerinnen und Bürgern wird durch die geplanten Stellplatzeinschränkungen der Raum zum Parken und damit gleichzeitig zum Autofahren genommen. Dies kommt einer Enteignung gleich, die besonders die weniger privilegierte Bevölkerung treffen wird. Auch Elektroautos müssen irgendwo geparkt werden. Dies betrifft Mieter und Eigentümer gleichermaßen. Wohneigentum in den betroffenen Wohngebieten wird entwertet. Verkauf und Umzug innerhalb Stuttgarts in weniger betroffene Stadtgebiete ist kaum möglich. Diese privilegierten Quartiere sind für Käufer und Mieter der von Nachverdichtung betroffenen Stadtteile zu teuer. Bleibt nur der Wegzug der Alteingesessenen Bevölkerung ins Umland. Ist der Austausch der Bevölkerung von alteingesessenen Autobesitzern gegen Autogegner und Sozialhilfeempfänger so vorgesehen? Soll durch die Hintertür das politische Ziel der autofreien Stadt erreicht werden, ohne dass offiziell Kauf- und Fahrverbote für Stuttgarter ausgesprochen werden müssen? Bedürfnisse der gegenwärtigen Stuttgarter Bevölkerung werden nicht berücksichtigt. Autos besitzen und fahren werden dann zukünftig nur noch diejenigen Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger, die sich eine Garage oder einen Stellplatz leisten können, bzw. die in privilegierten Stadtteilen mit vielen</p>	<p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich durch die Satzung der Parkdruck im öffentlichen Raum erhöht, da private Stellplätze im Rahmen der Landesbauordnung nachfragegerecht hergestellt werden können.</p> <p>Die Satzung unterstellt nicht, dass Mieterinnen oder Mieter des geförderten Wohnungsbaus grundsätzlich keine Pkw besitzen, sondern erlaubt eine Reduzierung der herzustellenden Stellplätze um 30%. In vielen Fällen haben die Bewohner im sozialen Mietwohnungsbau jedoch keinen Bedarf an privaten Stellplätzen gemeldet. Mit dieser Satzung können Stellplätze nachfrageorientiert errichtet werden.</p> <p>Ogleich aus einem attraktiven ÖPNV-Angebot kein automatischer Pkw-Verzicht resultiert, ist es wesentliche Voraussetzung dafür und damit als Grund für eine nachfrageorientierte Stellplatzreduzierung heranzuführen. Die Qualität der ÖPNV-Anbindung wird durch die in der LBO BW und der VwV Stellplätze festgelegten Kriterien bewertet und eine Herabsetzung der herzustellenden Stellplätze anhand des Ergebnisses ermöglicht. Der Standort der Wohnbebauung findet daher Berücksichtigung. Dadurch wird ausgeschlossen, dass unattraktive Wohnungen ohne Stellplatz in schlechter Lage hergestellt werden können.</p> <p>Die Ablösung der Stellplätze durch einen Geldbetrag ist im Wohnungsbau nur sehr eingeschränkt zulässig. Eine Reduzierung der Stellplätze im Wohnungsbau wird erst durch die in der Satzung geregelten Inhalte vereinfacht möglich.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p>	
--	---	--

<p>Straßenparkplätzen wohnen. Wird dieser Entwurf großflächig in Stuttgart durchgesetzt, wird das außerdem zu einem Abbau von Arbeitsplätzen rund ums Auto führen: in der KFZ-Industrie, bei KFZ-Händlern, -Mechanikern, Fahrlehrern bis hin zur Putzfrau und zu Gewerben und Dienstleistern, die diese und deren Familien versorgen. Die früheren Steuerzahler werden zu Sozialhilfeempfängern. Die Kaufkraft wird sinken. Sind diese Ziele und Methoden überhaupt verfassungsgemäß im Sinne der Gleichbehandlung der Bürger?</p> <p>3. Der Entwurf begünstigt Stadtteile mit geringer Bevölkerungsdichte wie Kleinhausgebiete mit überwiegender Bebauung mit Villen, 1-2 Familienhäusern mit Garagen und eigenen Stellplätzen. Da die Bevölkerungsdichte dort gering ist, ist auch zukünftig noch genug Platz am Straßenrand für Anwohner- KFZ. Diese Häuser und Grundstücke werden an Wert steigen. Es ist allerdings mehr als zweifelhaft, dass in Villenstadtteilen Sozialwohnungsblöcke ohne Stellplätze gebaut werden. Das wird dann in den Trabantenstadtteilen gemacht, die sowieso schon mit einer sehr komplizierten Bevölkerungsstruktur zu kämpfen haben und deren Stadtteil-Architektur selbst den Hausbesitzern mit Garten keine Möglichkeit für zusätzliche Stellplätze auf dem eigenen Grund und Boden bietet.</p> <p>4. Der Entwurf ist diskriminierend für die Bürger/innen weniger wohlhabende Stadtteile mit überwiegender Wohnblockbebauung und vertieft die Animositäten in der Bevölkerung bzw. zwischen den Stadtteilen und die Probleme in den Außen-Stadtteilen. Deren Grundstücke werden an Wert verlieren. Der Entwurf benachteiligt Stadtteile mit überwiegend Mehrgeschoss-Bauten und einer höheren Bevölkerungsdichte pro Quadratmeter wie z.B. den Fasanenhof. Nicht weniger, sondern mehr Parkmöglichkeiten sind hier nötig. Vor allem im Hinblick auf „Mallorca-Parker“ und zugeparkte</p>	<p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p> <p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Mit der Verdrängung parkender Pendler und Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zuzußgehende und Radfahrende, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehre reduziert. Auch anders- oder ungenutzte Garagenstellplätze werden dadurch in der Regel ihrem ursprünglichen Zweck zugeführt.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
---	--	--

Straßen mit gewerblichen LKWs und Sprintern. Neue Tiefgaragenstellplätze sollten daher auch Alt-Bürgern und Nicht-Mietern von Neubauten zum Mieten bereitgestellt werden. Damit angeblich bei Sozialwohnungen nicht alle Tiefgaragenstellplätze belegt werden, ist der Bau von eigenständigen Quartiersgaragen nötig ohne Zuordnung zu einer bestimmten Wohnung. Denn: auch E- Autos brauchen einen Parkplatz!

5. In Stadtteilen mit höherer Bevölkerungsdichte pro qm (z.B. Fasanenhof, Innenstadt) wird diese Stellplatzeinschränkung bei Neubauten die jetzt schon angespannte abendliche und Wochenend-Parksituation zum Parkkollaps führen! Denn die Erfahrung zeigt: auch wenn keine oder zu wenig Stellplätze zum Haus gehören, werden die Neubürger eigene Autos besitzen, fahren und am Straßenrand parken und außerdem Besucher und Dienstleister mit KFZ empfangen. Dies zeigt der neue Europaplatz, wo es keinen einzigen kostenlosen Straßenparkplatz unter diesem Straßennamen gibt. Die Bewohner der „alten“ Straßen-Quartiere werden hier von den Nutzern des neuen Europaplatzes zugeparkt. Oder das Beispiel Innenstadt: der Stuttgarter Süden, Westen, Norden, Osten mit wenig privaten Garagen bzw. Stellplätzen und kilometerlangen zugeparkten Straßenrändern.

6. In den betroffenen Quartieren werden Familienangehörige, Besucher, Dienstleister und Handwerker keinen Parkplatz mehr finden -dann auch tagsüber nicht mehr. Schwierig wird es dann auch für Gehbehinderte und Senioren.

7. Dass Bewohner von Sozialwohnungen keine Autos besitzen, ist durch nichts belegt. Sogar Hartz-IV-Empfänger ist die Haltung eines KFZ gestattet.

8. Dass in Zukunft nur noch steuerzahlende Personen ohne Autowunsch nach Stuttgart in besonders eng verbaute Quartiere ziehen wollen, ist politisches Wunschenken. Es ist ebenso

nicht gesichert, dass Neubürger in nicht sozial gebundenen Wohnungen ohne bzw. mit reduziertem Stellplatzangebot- auf ein KFZ verzichten werden. Hier müsste dann der Mietvertrag an die verpflichtende Bedingung gekoppelt werden, kein Auto anzuschaffen -auch kein E- Auto und kein Firmenfahrzeug.

9. Dass ÖPNV Nutzer grundsätzlich keine Autos besitzen, ist ebenfalls ein Märchen. Rund um Stadtbahnhaltestellen werden die Parkplätze bereits heute bei Tag und Nacht als kostenloser Park-and Ride Parkplatz genutzt. Dies wäre dann besonders im Fasanenhof der Fall.

10. Der Entwurf stellt einen starken Anreiz an die Bauwirtschaft zum Billig-Bau von Sozialwohnungen in großer Zahl dar. Sie soll finanziell entlastet werden, ohne dass sie zu weiteren Auflagen verpflichtet werden soll. Bei Erstbezug von unattraktiven Wohnungen (ohne Stellplatz, schlechte Lage) droht manchem Stadtteil ein überdurchschnittlich hoher Zuzug von Sozialhilfeempfängern, was zum gesellschaftlichen Ungleichgewicht in den betroffenen Stadtteilen und zur Gettoisierung führen kann: Weniger Kaufkraft für Einzelhändler, weniger Steuereinnahmen im betroffenen Stadtteil. Mehr Versorgungsbedarf der Bewohner (Lebens- und Erziehungshilfen für die ganze Familie) ungenügende Infrastrukturen im Bereich Schule, Kita (was besonders im Fasanenhof bereits jetzt Tatsache ist).

11. Anstatt von Nachverdichtung betroffene Stadtteile wie den Fasanenhof zu entlasten, die eine komplizierter Bevölkerungsstruktur haben und unter einer hohen Lärmbelastung durch A8, B27, Flugzeuge, Hubschrauber und zukünftig auch noch ICE Lärm von der Trasse Ulm-Stuttgart leiden und bereits jetzt am Parkplatzlimit sind, werden den von geplanten übermäßigen und rücksichtslosen Nachverdichtungen und den geplanten Stellplatzbeschränkungen betroffenen Stadtteilen (Fasanenhof) immer mehr Umwelt-

<p>und Soziale Belastungen aufgebürdet. Dies ist diskriminierend für die Bewohner dieser Quartiere!</p> <p>12. Die Außenbezirke sind bei weitem nicht so gut an den ÖPNV angebunden wie die Innenstadt.</p> <p>13. Der Entwurf widerspricht sich selbst: Beim Verzicht auf den Nachweis baurechtlich notwendiger Stellplätze z.B. beim Sozialwohnungsbau könnten sich die Bauherren auch in den Außenstadtteilen ohne Gegenleistung von der Herstellung baurechtlich notwendiger Parkplätze entziehen. Es können keine Ablösebeträge von den Investoren erhoben werden, die die LHS für die Bereitstellung von Infrastruktur wiederum der Stadt bereitstellen könnte.</p> <p>14. Der Entwurf ist rücksichtslos gegen die von massiver Nachverdichtung betroffenen Außen-Stadtteile gerichtet. Während für die Innenstadt Begrünungen und verkehrsberuhigte Zonen für die Anwohner mit Anwohnerparkraummanagement vorgesehen sind, um die Lebensqualität der dort wohnenden Bürgerinnen und Bürger verbessern, sind für die Außenstadtteile nur Verschlechterungen der Wohnqualität vorgesehen: Zunahme von Lärm und anderen gesundheitsschädlichen Emissionen. Abnahme an Grünflächen, Wiesen, Äckern. Verkehrszunahme und Parkplatz einschränkungen. Verschiebung der Bevölkerungsstruktur. Dichte Bebauung ohne vergleichbaren ÖPNV wie in der Innenstadt. Das Hauptargument des Entwurfs, ein Stadtteil -Bewohner mit einer Wohnung in ÖPNV-Nähe braucht kein Auto zu besitzen, sticht daher in den Außenstadtteilen auch nicht: denn so gut wie die Innenstadt ist kein einziger Außenstadtteil an den ÖPNV angeschlossen!</p>		
<p>Person Nr. 16 (Schreiben vom 13. Februar 2020)</p> <p>Wohnungsbau ohne zugewiesene Stellplätze wird die heute vorhandene Parkplatznot in einen Parkplatzkollaps</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p>	<p>Nein</p>

<p>verschärfen. Stellplatzbedarf am Beispiel Fasanenhof: In den 1960er Jahren wurden hier 2- und 3 Familienhäuser gebaut für die es nur einen Stellplatz/Garage gab. Im Schnitt wohnen in den Häusern 2 bis 3 Familien mit mindestens 3 und mehr Autos pro Haus. Die ehemaligen Genossenschaftswohnungen wurden auch ohne zugewiesene Stellplätze gebaut. Die öffentlichen Parkflächen sind heute restlos ausgeschöpft, kommt man abends ab 20 Uhr nach Hause muss man lange nach einem Parkplatz suchen. Auch Grünflächen, Gehwege, Sportplatzparkplätze und sonstige Sperrflächen werden zwangsläufig zugeparkt. Genau das darf nicht wieder passieren, deshalb muss zu jeder neuen Wohnung auch mindestens ein Stellplatz gebaut werden. Diese Baumaßnahmen waren alle sozialer Wohnungsbau und man sieht daran sehr gut wie sich dieser weiterentwickelt. Auch in Wohnungen die heute im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus gebaut und vermietet werden, werden sich bald PKWs finden. Wohnungsbau ohne mindestens einem zugewiesenen Stellplatz pro Wohnung ist also unbedingt zu verhindern. Eigentlich müssten pro Wohnung mindestens 2 Stellplätze zugewiesen werden oder zumindest 1,5, denn auch Besucher wollen mal parken.</p>	<p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu. Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden. Die Praxis hat gezeigt, dass eine auffallende hohe Anzahl von hergestellten Stellplätzen nicht genutzt werden. Parkraummanagement führt zu einer verstärkten Nutzung der bereits hergestellten privaten Stellplätze und die Folge ist mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr und eine damit verbundene Verbesserung von Verkehrssicherheitsdefiziten im Bereich von Kreuzungen.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen. Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt. Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 17 (Schreiben vom 15. Februar 2020)</p> <p>Mein Kommentar bezieht sich vor allem auf die Parkplatzsituation im Fasanenhof rund um den Ehrlichweg. Hier sind schon jetzt abends kaum und am Wochenende so gut wie keine Parkplätze zu finden. Auffällig dabei sind die vielen ortsfremden Kennzeichen. Dies führt dazu, dass regelmäßig auch die Gehwege zum Parkplatz umfunktioniert werden. Ein Ausweichen auf Nebenstraßen ist kaum möglich, da sich die Parksituation im restlichen</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswege gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu. Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p>	<p>Nein</p>

<p>Fasanenhof ähnlich schwierig gestaltet. Die in der Nahverdichtung geplanten Wohnungen nun ohne Stellplätze zu bauen ist ein Unding, da durch den Bau auch weitere Parkplätze wegfallen. Darum bitte ich sie eine bauliche Lösung mit Tiefgarage erneut zu überdenken. Vielleicht ist es möglich, bei entsprechender Planung, einen Teil der Mehrkosten der Tiefgarage durch eine Vermietung weiterer Stellplätze an die Nachbarschaft aufzufangen. Ich bin mir sicher, dass einige, jeden Abend auf Neue, entnervte Parkplatzsucher wie ich gerne das Angebot annehmen werden.</p>	<p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Die Folge ist mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr und eine damit verbundene Verbesserung von Verkehrssicherheitsdefiziten im Bereich von Kreuzungen.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt. Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 18 (Schreiben vom 15. Februar 2020)</p> <p>Vorbemerkung Der Bürgerverein Fasanenhof – Hier leben wir e.V. bedankt sich für die Möglichkeit, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (2) BauG zum Entwurf der Satzung „Stellplätze“ Stellung nehmen zu können und nimmt diese Möglichkeit auf Grundlage seiner Satzung gerne wahr. Auf Grundlage seiner Satzung setzt sich der Bürgerverein für die positive Weiterentwicklung des Stadtteils Fasanenhof ein. Damit ist eines seiner Anliegen, dass die Lebensqualität des Stadtteils für alle Bewohner – sowohl zukünftiger als auch vorhandener – erhalten und verbessert wird. Eine zentrale Eigenschaft der Lebensqualität ist die gefahrungsfreie Nutzung des öffentlichen Raums für alle. Der Bürgerverein sieht den Bedarf an zusätzlichen Wohnungen und unterstützt auf Grundlage der Bürgerempfehlung den Bau neuer Wohnungen.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird daher nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Als örtliches Kriterium wird in der Satzung die Einbindung in den ÖPNV herangeführt. Nur an Standorten mit sehr hoher ÖPNV-Attraktivität kann die vollständige Reduzierung in Anspruch genommen werden. Die aktuelle Stellplatzsituation im Umfeld der baulichen Anlage soll nicht als Kriterium in die Satzung einfließen.</p>	<p>Nein</p>

Gegenstand

Die Stadt Stuttgart beabsichtigt von § 74 (2) Nr. 1 LBO Gebrauch zu machen und die Verpflichtung der Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen (Stellplatzpflicht – 1 Stellplatz pro Wohnung) einzuschränken. In der Umsetzung der geplanten Einschränkung kann es dazu kommen, dass die Stellplatzpflicht vollständig entfällt. Die Reduzierung der Stellplatzpflicht soll sich an den beiden Kriterien 'Anbindung des Grundstücks an den ÖPNV' und 'Wohnnutzung im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus' orientieren. Weitere Kriterien, wie die aktuell gegebene Kraftfahrzeugstellsituation, finden keine Berücksichtigung. Ziel der Stadt Stuttgart ist, durch die Einschränkung der Stellplatzpflicht den Bau von Wohnungen zu fördern. Im Rahmen ihrer Wohnungsbaupolitik setzt die Stadt Stuttgart auf Innenverdichtung: Neue Wohnungen sollen vor allem innerhalb des Stadtgebiets gebaut werden.

Sachverhalt

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass der Bau neuer Wohnungen mit einem zusätzlichen Bedarf an Kraftfahrzeugstellplätzen verbunden ist. In welcher Höhe dieser Bedarf tatsächlich ausfällt, hängt vor allem von der Anzahl der Kraftfahrzeuge ab, die die Bewohner der neuen Wohnungen besitzen. Mit dem Ansatz der Innenverdichtung ist verbunden, dass jede Abweichung von der Regel „1 Stellplatz pro Wohnung“ zu einer zusätzlichen Inanspruchnahme des öffentlichen Raums als Stellplatz führt. Jede gegenwärtig bestehende Kraftfahrzeugstellplatzsituation eines Stadtteils beziehungsweise eines Quartiers ist das Ergebnis der Stellplatzpflicht zum jeweiligen Zeitpunkt des Baus der jeweiligen Wohnungen. So stellen gegenwärtig beispielsweise im Quartier Ehrlichweg des Stadtteils Fasanenhof die dortigen Wohnungsbaugenossenschaften nur 0,21 bis 0,47 Stellplätze pro Wohnung zur Verfügung. Somit

ßen, da diese vielmehr durch flankierende Maßnahmen geregelt wird. Darunter fällt zum Beispiel die Erhöhung der Parkgebühren ab Juli 2020 um bis zu 20 % und die sukzessive Erweiterung des Parkraummanagements.

In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu. Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden. Durch das Parkraummanagement werden ungenutzte private Stellplätze ihrem ursprünglichen Zweck zugeführt und die Überwachung des ruhenden Verkehrs wird verstärkt durchgeführt. Parkende Pendlerinnen und Pendler werden aus dem öffentlichen Raum verdrängt und Bewohnerinnen und Bewohner finden tagsüber leichter einen Parkplatz. Die Folge ist mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr und eine damit verbundene Verbesserung von Verkehrssicherheitsdefiziten im Bereich von Kreuzungen.

Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.

Weitergehende Kriterien zur Reduzierung der Stellplätze sind nicht Bestandteil dieser Satzung.

muss der Großteil der Bewohner mit eigenem Kraftfahrzeug auf den öffentlichen Raum als Stellplatz ausweichen. Dies führt schon heute nicht nur zu sinkender allgemeiner Lebensqualität, sondern vor allem zur einer Unübersichtlichkeit im öffentlichen Raum (Parken auf dem Gehweg, Parken in der 5m Zone einer Kreuzung etc.), die letztlich eine Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer - insbesondere von Kindern, Älteren und mobilitätseingeschränkten Personen - darstellt. In dieser Situation ist im Quartier Ehrlichweg ein Wohnungsbauvorhaben der Baugenossenschaften in Planung, das dort zu rund 140 neuen Wohnung führen soll. Die Bebauung soll mit dem Wegfall bestehender Parkmöglichkeiten (Garagen) einhergehen. Zudem wird aktuell eine Großsporthalle (576 qm Sportfläche, 150 Zuschauerplätze) im Fasanenhof gebaut. Nutzer werden Sportvereine wie der SV Möhringen mit Trainings- und Spielbetrieb sein. Im Bauvorhaben ist die Erstellung von Stellplätzen nicht vorgesehen. Vielmehr werden die bestehenden Lehrerparkplätze, die außerhalb des Schulbetriebs von Bewohnern des Fasanenhofs genutzt werden, in Lehrer- und Sportlerparkplätze umgewidmet. Dies führt effektiv zu einer Reduzierung des Parkplatzangebots. Die vorgesehene Einschränkung der Stellplatzpflicht führt bei diesen Gegebenheiten zu einer weiter ansteigenden Inanspruchnahme des öffentlichen Raums als Stellplatz und damit zur Potenzierung der Gefährdungssituation. Der Satzungsentwurf sieht nicht vor, das Kriterium 'örtliche Verhältnisse der zur Verfügung stehenden Kraftfahrzeugstellplätze' zu berücksichtigen. Dieses Kriterium besagt, dass bei einer Einschränkung der Stellplatzpflicht die jeweils aktuelle örtliche Stellplatzsituation zu berücksichtigen ist. Stehen schon aktuell zu wenig private Stellplätze zur Verfügung, ist von einer Einschränkung der Verpflichtung im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer abzusehen.

<p>Die Aufnahme dieses Kriterium in die Satzung ist gerade im Rahmen der Innenverdichtung geboten.</p> <p>Forderung Der Bürgerverein Fasanenhof – Hier leben wir e.V. fordert,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dass in die Satzung „Stellplätze“ die Berücksichtigung der aktuellen Stellplatzsituation als einzubeziehendes Kriterium aufgenommen wird, 2. dass unabhängig von den Einschränkungen aus den Absätzen 1 und 2 der Satzung „Stellplätze“ festgeschrieben wird, dass als Mindestanzahl an zu erstellenden Stellplätzen eine Kompensation der durch eine Bebauung wegfallenden Stellplätzen zu erfolgen hat. <p>Ohne diese der aktuellen Situation geschuldeten Satzungsergänzung sieht der Bürgerverein Fasanenhof – Hier leben wir e.V. die Interessen der Bürger nicht ausreichend gewahrt und spricht sich gegen die Einschränkung der Stellplatzpflicht und die Beibehaltung der Verpflichtung 1 Stellplatz pro Wohnung zu bauen aus.</p>		
<p>Person Nr. 19 (Schreiben vom 15. Februar 2020)</p> <p>Ich erhebe Einspruch gegen die geplante Aufweichung der Pflicht zum Bau von Stellplätzen. Die Lockerung der bestehenden Satzung wird unweigerlich zum Parkraumkollaps führen.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	Nein
<p>Person Nr. 20 (Schreiben vom 15. Februar 2020)</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p>	Nein

<p>Ich erhebe entschieden Einspruch gegen die geplante Lockerung der Stellplatzverpflichtung. Eine Aufweichung der Pflicht zum Bau von Stellplätzen wird in unserem Stadtbezirk die ohnehin angespannte Parkraumsituation kollabieren lassen.</p>	<p>Flankierende Maßnahmen sind die Erhöhung der Parkgebühren ab Juli 2020 um bis zu 20 % und die sukzessive Erweiterung des Parkraummanagements.</p> <p>Die Folge ist mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr und eine damit verbundene Verbesserung von Verkehrssicherheitsdefiziten im Bereich von Kreuzungen</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 21 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>Ich erhebe hiermit Einspruch gegen die Aufweichung der Pflicht zum Bau von Stellplätzen. Die Lockerung der Stellplatzverpflichtung wird die ohnehin schon angespannte Parkplatzsituation in unserem Stadtbezirk noch weiter verschärfen. Zum geplanten Wohnungsneubau kommt noch der Bau einer neuen Mehrzwecksporthalle im Fasanenhof. Wo sollen die Anwohner ihre Fahrzeuge parken?</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierende Maßnahmen sind die Erhöhung der Parkgebühren ab Juli 2020 um bis zu 20 % und die sukzessive Erweiterung des Parkraummanagements.</p> <p>Die Folge ist mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr und eine damit verbundene Verbesserung von Verkehrssicherheitsdefiziten im Bereich von Kreuzungen.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p>	<p>Nein</p>

	<p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt. Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 22 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>Da es in Stuttgart-Fasanenhof abends und am Wochenende jetzt schon fast nicht mehr möglich ist, für seinen PKW einen Parkplatz zu finden, bin ich entschieden gegen eine Reduzierung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für Neubauten in Stuttgart. Auch wenn der Fasanenhof schon sehr gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden ist, wird niemand sein Auto verkaufen, wenn er hier eine Wohnung kauft oder mietet. Das Parkplatzproblem wird sich durch die Nachverdichtung im Ehrlichweg, die Neubauten im Logauweg und den Ausbau der U6 zum Flughafen durch diese Satzungsänderung sowieso extrem verschlechtern.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswege gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden. Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden.</p> <p>Ogleich aus einem attraktiven ÖPNV-Angebot kein automatischer Pkw-Verzicht resultiert, ist es wesentliche Voraussetzung dafür und damit als Grund für eine nachfrageorientierte Stellplatzreduzierung heranzuführen.</p> <p>Die Qualität der ÖPNV-Anbindung wird durch die in der LBO BW und der VwV Stellplätze festgelegten Kriterien bewertet und eine Herabsetzung der herzustellenden Stellplätze anhand des Ergebnisses ermöglicht.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p>	<p>Nein</p>

<p>Person Nr. 23 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>Wie bekannt, stehen in unserem Stadtteil Fasanenhof nun nach der bereits erfolgten Wohnbebauung am Europaplatz größere Nachverdichtungen (Ehrlichweg) und Neubauten (Logauweg) sowie der Bau einer Großturnhalle und die Weiterführung der Stadtbahnlinie U6 zum Flughafen an. Auch die wachsenden Industriegebiete Fasanenhof-Ost und Synergiepark Möhringen/Vaihingen werden auf unserem Stadtteil seine Auswirkungen haben. Es ist ein Irrglaube, dass es - trotz der zwar erfreulichen stärkeren Nutzung des ÖPNV und weiterer Planungen der SSB - weniger Autos geben wird: Seit vielen Jahren schon haben Familien mit erwachsenen Kindern nicht nur ein Auto. Im Arbeitsleben (auch von sich bewerbenden Arbeitslosen !!) wird Mobilität erwartet, die nicht immer mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgedeckt werden kann. Außerdem ist der Einkauf auf der grünen Wiese ohne Auto unmöglich. Bereits seit Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie U6 und der Bebauung des Europaplatzes herrscht hier Parkplatznot. Bewohner und deren besuchende Angehörige finden kaum noch Parkplätze, da sie bereits heute schon von Pendlern und Urlaubern und nicht zuletzt durch verstärkt nach Feierabend parkende Firmenautos belegt werden. Deshalb bin ich strikt gegen den Satzungsbeschluss, die Anzahl der notwendigen Stellplätze für den öffentlich geförderten Sozialmietwohnungsbau mit langfristiger Bindung in Stuttgart weiter zu reduzieren.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu. Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden. Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden.</p> <p>Obgleich aus einem attraktiven ÖPNV-Angebot kein automatischer Pkw-Verzicht resultiert, ist es wesentliche Voraussetzung dafür und damit als Grund für eine nachfrageorientierte Stellplatzreduzierung heranzuführen.</p> <p>Die Qualität der ÖPNV-Anbindung wird durch die in der LBO BW und VwV Stellplätze festgelegten Kriterien bewertet und eine Herabsetzung der herzustellenden Stellplätze anhand des Ergebnisses ermöglicht.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p>	<p>Nein</p>
<p>Person Nr. 24 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>Da es in Stuttgart-Fasanenhof bereits derzeit massive Parkplatzprobleme gibt, bin ich empört, dass diese Satzung beschlossen werden soll. Durch</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p>	<p>Nein</p>

<p>die Nachverdichtung im Ehrlichweg, die geplante Bebauung im Logauweg und die Verlängerung der U6 zum Flughafen und Messe wird sich die Parkplatznot auch ohne diese Satzung dramatisch verschärfen.</p>	<p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden. Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p>	
<p>Person Nr. 25 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>Es gibt in Stuttgart-Fasanenhof jetzt schon zu wenig Parkplätze. Durch diese Satzung wird sich die Parkplatznot noch weiter verschärfen. Wer verkauft schon sein Auto, wenn er in die neuen Baugebiete in Stuttgart Fasanenhof zieht? Die Stellplatzpflicht zu reduzieren ist vollkommener Blödsinn. Bei den neuen Baugebieten in Stuttgart-Fasanenhof (Ehrlichweg und Logauweg) müssen Tiefgaragenplätze gebaut werden.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden. Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen.</p>	<p>Nein</p>

	<p>len und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen. Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p>	
<p>Person Nr. 26 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>Die Änderung der Satzung gemäß dem Auslegungsentwurf lehne ich ab. Ich fordere, dass der Stellplatzschlüssel von 1:1 ist für alle Neubauwohnungen weiter angewandt wird. Begründung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nicht allen Berufstätigen nützt die U6, um den Lebensunterhalt verdienen zu können! Viele sind beruflich und privat auf ein KFZ angewiesen als auch auf einen Stellplatz! Bis der ÖPNV in der Region Stuttgart in alle Himmelsrichtungen voll funktionsfähig ist, bin ich (aktuell 24Jahre) in Rente. 2. Die geplante Änderung der Stellplatzsatzung wird zu einer Verknappung von Stellplätzen für alle Anwohner der betroffenen Gebiete führen. 3. Weniger privilegierte (ohne Stellplatz) werde quasi enteignet. 4. Der Entwurf begünstigt Stadtteile mit geringer Bevölkerungsdichte mit überwiegender Bebauung mit Villen, 1-2 Familienhäusern mit Garagen und eigenen Stellplätzen. Der Wert dieser Immobilien wird sich steigern. 5. Der Entwurf ist diskriminierend für die Bürger/innen weniger wohlhabende Stadtteile mit überwiegender Wohnblockbebauung 6. In Stadtteilen mit höherer Bevölkerungsdichte pro qm (z.B. Fasanenhof, Innenstadt) wird diese Stellplatzeinschränkung bei Neubauten die jetzt schon angespannte abendliche und Wochenend-Parksituation zum Parkkollaps führen! 7. In den betroffenen Quartieren werden Familienangehörige, Besucher, Dienstleister und Handwerker keinen Parkplatz mehr finden. 8. Auch Sozialhilfeempfänger besitzen Autos besitzen. Oft schaffen es gerade diejenigen, die mobil und flexibel 	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden. Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Da durch eine solche Maßnahme Pendler aus den Gebieten verdrängt werden, finden auch Besucher und Dienstleister tagsüber leichter freie Parkplätze im öffentlichen Raum.</p> <p>Die Folge ist mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr und eine damit verbundene Verbesserung von Verkehrssicherheitsdefiziten im Bereich von Kreuzungen.</p> <p>Ogleich aus einem attraktiven ÖPNV-Angebot kein automatischer Pkw-Verzicht resultiert, ist es wesentliche Voraussetzung dafür und damit als Grund für eine nachfrageorientierte Stellplatzreduzierung heranzuführen.</p> <p>Die Qualität der ÖPNV-Anbindung wird durch die in der LBO BW und VwV Stellplätze festgelegten Kriterien bewertet und eine Herabsetzung der herzustellenden Stellplätze anhand des Ergebnisses ermöglicht. Die Lage</p>	<p>Nein</p>

<p>sind, wieder im Berufsleben Fuß zu fassen.</p> <p>9. Sollen in Zukunft nur noch Autogegner nach Stuttgart ziehen?</p> <p>10. Auch ÖPNV Nutzer besitzen Autos.</p> <p>11. Der Bau unattraktiver Billig- Wohnungen wird gefährdet.</p> <p>12. Die Außenbezirke sind bei weitem nicht so gut an den ÖPNV angebunden wie die Innenstadt. Der Entwurf widerspricht sich selbst: Beim Verzicht auf den Nachweis baurechtlich notwendiger Stellplätze z.B. beim Sozialwohnungsbau könnten sich die Bauherren auch in den Außenstadtteilen ohne Gegenleistung von der Herstellung baurechtlich notwendiger Parkplätze entziehen. Es können keine Ablösebeträge von den Investoren erhoben werden, die die LHS für die Bereitstellung von Infrastruktur wiederum der Stadt bereitstellen könnte.</p> <p>13. Der Entwurf ist rücksichtslos gegen die von massiver Nachverdichtung betroffenen Außen-Stadtteile gerichtet. Schöner Wohnen in der Innenstadt und sozialer Abstieg für die Filterstadtteile werden die Folge sein.</p>	<p>des Bauvorhabens findet daher Berücksichtigung.</p> <p>Eine Ablösung der Stellplätze ist bei Wohnungen nur sehr eingeschränkt möglich.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p>	
<p>Person Nr. 27 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>Die Änderung der Satzung gemäß dem Auslegungsentwurf lehne ich ab. Die Beibehaltung des Stellplatzschlüssels von 1:1 ist für alle Wohnungen zu fordern!! Begründung:</p> <p>1. Die geplante Änderung der Stellplatzsatzung wird zu einer Verknappung von Stellplätzen für alle Anwohner der betroffenen Gebiete führen. Durch die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung wird es zu einem starken Konkurrenzkampf der Anwohner um die übriggebliebenen kostenlosen Straßenparkplätze besonders abends und am Wochenende kommen. Das wird in einigen Quartieren/Stadtteilen, in denen die Bewohner auf Straßenparkplätze angewiesen sind, zu unschönen Auseinander-</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Die Satzung eröffnet unter den genannten Bedingungen die Möglichkeit, Stellplätze zu reduzieren, regelt aber keine zusätzliche Einschränkung der Herstellung von Stellplätzen. Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich durch die Satzung der Parkdruck im öffentlichen Raum erhöht, da private Stellplätze im Rahmen der LBO nachfragegerecht hergestellt werden können.</p> <p>Die Satzung unterstellt nicht, dass Mieterinnen oder Mieter des geförderten Wohnungsbaus grundsätzlich keine Pkw besitzen, sondern erlaubt für die spezifische Wohnnutzung eine</p>	<p>Nein</p>

<p>setzungen zwischen den Bürgern führen und die Wohnqualität verschlechtern.</p> <p>2. Den aktuellen Stuttgarter Bürgerinnen und Bürgern wird durch die geplanten Stellplatzeinschränkungen der Raum zum Parken und damit gleichzeitig zum Autofahren genommen. Dies kommt einer Enteignung gleich, die besonders die weniger privilegierte Bevölkerung treffen wird. Auch Elektroautos müssen irgendwo geparkt werden. Dies betrifft Mieter und Eigentümer gleichermaßen. Wohneigentum in den betroffenen Wohngebieten wird entwertet. Verkauf und Umzug innerhalb Stuttgarts in weniger betroffene Stadtgebiete ist kaum möglich. Diese privilegierten Quartiere sind für Käufer und Mieter der von Nachverdichtung betroffenen Stadtteile zu teuer. Bleibt nur der Wegzug der Alteingesessenen Bevölkerung ins Umland. Ist der Austausch der Bevölkerung von alteingesessenen Autobesitzern gegen Autogegner und Sozialhilfeempfänger so vorgesehen? Soll durch die Hintertür das politische Ziel der autofreien Stadt erreicht werden, ohne dass offiziell Kauf- und Fahrverbote für Stuttgarter ausgesprochen werden müssen? Bedürfnisse der gegenwärtigen Stuttgarter Bevölkerung werden nicht berücksichtigt. Autos besitzen und fahren werden dann zukünftig nur noch diejenigen Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger, die sich eine Garage oder einen Stellplatz leisten können, bzw. die in privilegierten Stadtteilen mit vielen Straßenparkplätzen wohnen. Wird dieser Entwurf groß flächig in Stuttgart durchgesetzt, wird das außerdem zu einem Abbau von Arbeitsplätzen rund ums Auto führen: in der KFZ-Industrie, bei KFZ-Händlern, -Mechanikern, Fahrlehrern bis hin zur Putzfrau und zu Gewerben und Dienstleistern, die diese und deren Familien versorgen. Die früheren Steuerzahler werden zu Sozialhilfeempfängern. Die Kaufkraft wird sinken. Sind diese Ziele und Methoden überhaupt verfassungsgemäß</p>	<p>Reduzierung der herzustellenden Stellplätze um 30%.</p> <p>Obgleich aus einem attraktiven ÖPNV-Angebot kein automatischer Pkw-Verzicht resultiert, ist es wesentliche Voraussetzung dafür und damit als Grund für eine nachfrageorientierte Stellplatzreduzierung heranzuführen. Die Qualität der ÖPNV-Anbindung wird durch die in der LBO BW und VwV Stellplätze festgelegten Kriterien bewertet und eine Herabsetzung der herzustellenden Stellplätze anhand des Ergebnisses ermöglicht. Der Standort der Wohnbebauung findet daher Berücksichtigung. Dadurch wird ausgeschlossen, dass unattraktive Wohnungen ohne Stellplatz in schlechter Lage hergestellt werden können.</p> <p>Die Ablösung der Stellplätze durch einen Geldbetrag ist im Wohnungsbau nur sehr eingeschränkt zulässig. Eine Reduzierung der Stellplätze im Wohnungsbau wird erst durch die in der Satzung geregelten Inhalte vereinfacht möglich.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p> <p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Mit der Verdrängung parkender Pendler und Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrende, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehre reduziert. Auch anders- oder ungenutzte Garagenstellplätze werden dadurch in der Regel ihrem ursprünglichen Zweck zugeführt.</p>	
---	--	--

im Sinne der Gleichbehandlung der Bürger?

3. Der Entwurf begünstigt Stadtteile mit geringer Bevölkerungsdichte wie Kleinhausgebiete mit überwiegender Bebauung mit Villen, 1-2 Familienhäusern mit Garagen und eigenen Stellplätzen. Da die Bevölkerungsdichte dort gering ist, ist auch zukünftig noch genug Platz am Straßenrand für Anwohner-KFZ. Diese Häuser und Grundstücke werden an Wert steigen. Es ist allerdings mehr als zweifelhaft, dass in Villenstadtteilen Sozialwohnungsblöcke ohne Stellplätze gebaut werden. Das wird dann in den Trabantenstadtteilen gemacht, die sowieso schon mit einer sehr komplizierten Bevölkerungsstruktur zu kämpfen haben und deren Stadtteil-Architektur selbst den Hausbesitzern mit Garten keine Möglichkeit für zusätzliche Stellplätze auf dem eigenen Grund und Boden bietet.

4. Der Entwurf ist diskriminierend für die Bürger/innen weniger wohlhabende Stadtteile mit überwiegender Wohnblockbebauung und vertieft die Animositäten in der Bevölkerung bzw. zwischen den Stadtteilen und die Probleme in den Außen-Stadtteilen. Deren Grundstücke werden an Wert verlieren. Der Entwurf benachteiligt Stadtteile mit überwiegend Mehrgeschoss-Bauten und einer höheren Bevölkerungsdichte pro Quadratmeter wie z.B. den Fasanenhof. Nicht weniger, sondern mehr Parkmöglichkeiten sind hier nötig. Vor allem im Hinblick auf „Mallorca-Parker“ und zugeparkte Straßen mit gewerblichen LKWs und Sprintern. Neue Tiefgaragenstellplätze sollten daher auch Alt-Bürgern und Nicht-Mietern von Neubauten zum Mieten bereitgestellt werden. Damit angeblich bei Sozialwohnungen nicht alle Tiefgaragenstellplätze belegt werden, ist der Bau von eigenständigen Quartiersgaragen nötig ohne Zuordnung zu einer bestimmten Wohnung. Denn auch E- Autos brauchen einen Parkplatz!

Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.

Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.

Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.

5. In Stadtteilen mit höherer Bevölkerungsdichte pro qm (z.B. Fasanenhof, Innenstadt) wird diese Stellplatzeinschränkung bei Neubauten die jetzt schon angespannte abendliche und Wochenend-Parksituation zum Parkkollaps führen! Denn die Erfahrung zeigt: auch wenn keine oder zu wenig Stellplätze zum Haus gehören, werden die Neubürger eigene Autos besitzen, fahren und am Straßenrand parken und außerdem Besucher und Dienstleister mit KFZ empfangen. Dies zeigt der neue Europaplatz, wo es keinen einzigen kostenlosen Straßenparkplatz unter diesem Straßennamen gibt. Die Bewohner der „alten“ Straßen-Quartiere werden hier von den Nutzern des neuen Europaplatzes zugeparkt. Oder das Beispiel Innenstadt: der Stuttgarter Süden, Westen, Norden, Osten mit wenig privaten Garagen bzw. Stellplätzen und kilometerlangen zugeparkten Straßenrändern.

6. In den betroffenen Quartieren werden Familienangehörige, Besucher, Dienstleister und Handwerker keinen Parkplatz mehr finden -dann auch tagsüber nicht mehr. Schwierig wird es dann auch für Gehbehinderte und Senioren.

7. Dass Bewohner von Sozialwohnungen keine Autos besitzen, ist durch nichts belegt. Sogar Hartz-IV-Empfänger ist die Haltung eines KFZ gestattet.

8. Dass in Zukunft nur noch steuerzahlende Personen ohne Autowunsch nach Stuttgart in besonders eng verbaute Quartiere ziehen wollen, ist politisches Wunschdenken. Es ist ebenso nicht gesichert, dass Neubürger in nicht sozial gebundenen Wohnungen ohne bzw. mit reduziertem Stellplatzangebot auf ein KFZ verzichten werden. Hier müsste dann der Mietvertrag an die verpflichtende Bedingung gekoppelt werden, kein Auto anzuschaffen -auch kein E- Auto und kein Firmenfahrzeug.

9. Dass ÖPNV Nutzer grundsätzlich keine Autos besitzen, ist ebenfalls ein

Märchen. Rund um Stadtbahnhaltestellen werden die Parkplätze bereits heute bei Tag und Nacht als kostenloser Park-and-Ride Parkplatz genutzt. Dies wäre dann besonders im Fasanenhof der Fall.

10. Der Entwurf stellt einen starken Anreiz an die Bauwirtschaft zum Billig-Bau von Sozialwohnungen in großer Zahl dar. Sie soll finanziell entlastet werden, ohne dass sie zu weiteren Auflagen verpflichtet werden soll. Bei Erstbezug von unattraktiven Wohnungen (ohne Stellplatz, schlechte Lage) droht manchem Stadtteil ein überdurchschnittlich hoher Zuzug von Sozialhilfeempfängern, was zum gesellschaftlichen Ungleichgewicht in den betroffenen Stadtteilen und zur Gettoisierung führen kann: Weniger Kaufkraft für Einzelhändler, weniger Steuereinnahmen im betroffenen Stadtteil, mehr Versorgungsbedarf der Bewohner (Lebens- und Erziehungshilfen für die ganze Familie), ungenügende Infrastrukturen im Bereich Schule, Kita (was besonders im Fasanenhof bereits jetzt Tatsache ist).

11. Anstatt von Nachverdichtung betroffene Stadtteile wie den Fasanenhof zu entlasten, die eine komplizierter Bevölkerungsstruktur haben und unter einer hohen Lärmbelastung durch A8, B27, Flugzeuge, Hubschrauber und zukünftig auch noch ICE Lärm von der Trasse Ulm- Stuttgart leiden und bereits jetzt am Parkplatzlimit sind, werden von geplanten übermäßigen und rücksichtslosen Nachverdichtungen und den geplanten Stellplatzbeschränkungen betroffenen Stadtteilen (Fasanenhof) immer mehr Umwelt- und Soziale Belastungen aufgebürdet. Dies ist diskriminierend für die Bewohner dieser Quartiere!

12. Die Außenbezirke sind bei weitem nicht so gut an den ÖPNV angebunden wie die Innenstadt.

13. Der Entwurf widerspricht sich selbst: Beim Verzicht auf den Nachweis baurechtlich notwendiger Stellplätze z.B. beim Sozialwohnungsbau könnten sich die Bauherren auch in

<p>den Außenstadtteilen ohne Gegenleistung von der Herstellung baurechtlich notwendiger Parkplätze entziehen. Es können keine Ablösebeträge von den Investoren erhoben werden, die die LHS für die Bereitstellung von Infrastruktur wiederum der Stadt bereitstellen könnte.</p> <p>14. Der Entwurf ist rücksichtslos gegen die von massiver Nachverdichtung betroffenen Außen-Stadtteile gerichtet. Während für die Innenstadt Begrünungen und verkehrsberuhigte Zonen für die Anwohner mit Anwohnerparkraummanagement vorgesehen sind, um die Lebensqualität der dort wohnenden Bürgerinnen und Bürger verbessern, sind für die Außenstadtteile nur Verschlechterungen der Wohnqualität vorgesehen: Zunahme an Lärm und weiterer gesundheitsschädlicher Emissionen, Abnahme an Grünflächen, Wiesen, Äckern, Verkehrszunahme und Parkplatzeinschränkungen, Verschiebung der Bevölkerungsstruktur, dichte Bebauung ohne vergleichbaren ÖPNV wie in der Innenstadt. Das Hauptargument des Entwurfs, ein Stadtteilbewohner mit einer Wohnung in ÖPNV-Nähe braucht kein Auto zu besitzen, sticht daher hier auch nicht: denn so gut wie die Innenstadt ist kein einziger Außenstadtteil an den ÖPNV angeschlossen!</p>		
<p>Person Nr. 28 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>die in der Beschlussvorlage vorgesehene Reduzierung der Stellplätze für Wohnungen sehe ich sehr kritisch. Bereits heute ist herrscht an vielen Stellen Stuttgarts ein Engpass an Parkplätzen. Dies hat zur Folge, dass die Menschen auf Geh- und Radwegen parken. Dies würde durch Reduzierung der Parkplätze bei Neubauten noch verschärft werden. Des Weiteren sind bereits heute bei Wohnungen auch mehr als ein Fahrzeug vorhanden. Auch wenn es eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr gibt. Zum Teil gibt es Haushalte mit</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p>	<p>Nein</p>

<p>mehreren Fahrzeugen. Wohnungen die als WG genutzt werden, haben oft nicht nur ein Fahrzeug. Es besteht die Gefahr, dass die reduzierten Baukosten sich nur bedingt auf die Miete auswirken, sondern der Bauträger dadurch mehr Gewinn macht. Manche benötigen die Parkplätze auch zum Abstellen von Anhängern. Auch Lastenfahrräder sind für die normalen Fahrradstellplätze zu groß und müssen daher auf einem größeren Parkplatz abgestellt werden. Auch für Besucher verschärft sich die Situation, wenn alle im Umkreis vorhanden Parkmöglichkeiten bereits durch die Anwohner belegt sind. Zur Ermittlung des tatsächlichen Stellplatzbedarfes wäre es sinnvoll, die freien Stellplätze zu verschiedenen Tageszeiten, vor allem auch abends bzw. nachts zu ermitteln.</p>	<p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Mit der Verdrängung parkender Pendler und Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrende, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehre reduziert.</p> <p>Obgleich aus einem attraktiven ÖPNV-Angebot kein automatischer Pkw-Verzicht resultiert, ist es wesentliche Voraussetzung dafür und damit als Grund für eine nachfrageorientierte Stellplatzreduzierung heranzuführen.</p> <p>Die Qualität der ÖPNV-Anbindung wird durch die in der LBO BW und VwV Stellplätze festgelegten Kriterien bewertet und eine Herabsetzung der herzustellenden Stellplätze anhand des Ergebnisses ermöglicht.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 29 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>Ich halte die künstliche Reduzierung von Parkraum für "grenzwertig" und nicht sinnvoll. In Ballungsgebieten, in denen Parkraum grundsätzlich schon ein Problem darstellt und in der Regel auf öffentlichen Parkraum, der ebenfalls immer stärker reduziert wird, ausgewichen wird, wird der Parkdruck damit weiter erhöht. Auch sog. Fremdparker kommen in manchen</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p>	<p>Nein</p>

<p>Gebieten zusätzlich hinzu, die bestimmte Bereiche, oft nahe an ÖPNV-Haltestellen, mit zuparken. Sei es, um an den Flughafen zu kommen, an die Messe oder auch einfach zur Arbeit in der Innenstadt. Wohnraum muss geschaffen werden. Parkplätze stellen hierbei einen nicht unerheblichen Kostenfaktor da; dennoch, bei Abwägung aller Für und Wider, auch um den sozialen Frieden in bestimmten Gebieten, wo jetzt schon nicht genügend Parkraum vorhanden ist, zu erhalten, halte ich es für verfrüht, eine Reduzierung von Parkraum zu zulassen. Ich denke, auch in Bezug auf den Klimawandel, die Menschen werden auf lange Sicht ihr Verhalten bzgl. der Nutzung von PKW's ändern, aber dies wird unter Druck eher länger dauern, als wenn man die Menschen "behutsam" mitnimmt. Weiter gebe ich zu bedenken, dass die Autoindustrie Stuttgart mit ausmacht und viele Arbeitsplätze daran hängen; daher würde ich nicht immer den PKW so "verteufeln". Es ist ein legitimes Transportmittel und als solches sollte es auch seitens der Verwaltung in der Öffentlichkeit dargestellt und behandelt werde.</p>	<p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p> <p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Mit der Verdrängung parkender Pendler und Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrende, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehre reduziert.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 30 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>In Stuttgart herrscht bereits eine herbe Parkplatznot! Es wäre eine Katastrophe, wenn noch weitere Wohnungen ohne zugehörige Stellplätze gebaut werden! Das würde in eine Parkplatzmisere ausarten! Konkret für mein Wohngebiet Fasanenhof ist das aus folgenden Gründen der Fall: Früher wurden hier Familienhäuser mit 2-3 Wohneinheiten gebaut, die nur eine Garage haben. Jedoch gibt es mindestens 2 Autos pro Haus. Dazu kamen ehemalige Genossenschaftswohnungen, die ebenfalls ohne Stellplätze gebaut wurden. Demnach sind die heutigen Parkflächen hier bereits untermisetzt und nach 19 Uhr abends</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p> <p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Mit der Verdrängung parkender Pendler und</p>	<p>Nein</p>

<p>beginnt hier ein Kampf nach der Suche eines freien Parkplatzes! Wie soll es also funktionieren, dass hier hunderte weitere Wohnungen gebaut werden ohne zugehörige Stellplätze???</p> <p>Die Antwort ist gar nicht. Es darf nicht passieren dass hier weitere Wohnungen gebaut werden ohne zugewiesene Stellplätze!</p>	<p>Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrende, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehre reduziert.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 31 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>Im Fasanenhof ist es schon heute abends sehr schwer einen freien Parkplatz zu finden. Man muss oft lange suchen manchmal sogar auf Gehwegen oder Grünflächen parken. Der Verkehr und die Anzahl der PKW haben in den letzten 20 Jahren stark zugenommen. Die Häuser und Wohnungen haben keine zugewiesenen Stellplätze, da dies beim Bau damals nicht vorgeschrieben war. Die öffentlichen Parkflächen sind heute restlos ausgeschöpft. Wohnungsbau ohne zugeteilte Stellplätze wird diese Parkplatznot noch weiter verschärfen. Genau das darf nicht passieren, deshalb muss zu jeder neuen Wohnung auch mindestens ein Stellplatz gebaut werden. Sollte ein Stellplatz nicht vom Mieter in Anspruch genommen werden, dann finden sich schnell PKW-Halter, die diesen mieten würden.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden. Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Mit der Verdrängung parkender Pendler und Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrende, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehre reduziert.</p> <p>Zusätzlich hat die Praxis gezeigt, dass eine auffallend hohe Anzahl von hergestellten Stellplätzen nicht genutzt wird und Tiefgaragen zu Teilen leer stehen. Diesem Missstand kann</p>	<p>Nein</p>

	<p>durch das Parkraummanagement entgegengewirkt werden.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 32 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>Dagegen, es gibt eh schon zu wenig Stellplätze.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p> <p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Mit der Verdrängung parkender Pendler und Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrende, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehre reduziert.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen.</p>	<p>Nein</p>

	<p>len und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 33 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>In Stuttgart am Fasanenhof sind in den vergangenen Jahren durch Neubebauungen des Europaplatzes so viele öffentliche Parkplätze verloren gegangen und im Gegenzug übermäßig viele Neuzuzüge mit PKW-Nutzung hinzugekommen. Die Abstellmöglichkeiten von Autos auf öffentlichen Stellplätzen ist jetzt schon sehr eingeschränkt. Was für Möglichkeiten gibt es für Besucher aus nah und fern? Meine Kinder mit ihren Familien und Freunde kommen mich öfters besuchen und haben bereits jetzt teilweise Probleme, einen Parkplatz in der Nähe zu finden. Wo können sie zukünftig ihre Fahrzeuge abstellen? Andere Bewohner bekommen auch regelmäßig von ihren Familien Besuch und haben das gleiche Problem. Auch die neuen Bewohner der geförderten Wohnungen werden ihre Autos mitbringen. Ich lege gegen diesen Beschluss Einspruch ein. Ich fühle mich als Bürger Stuttgarts und Bewohner auf dem Fasanenhof in meiner Freiheit und im sozialen Miteinander dadurch stark eingeschränkt.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrsverwende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p> <p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Mit der Verdrängung parkender Pendler und Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrende, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehre reduziert. Auch Besucherinnen und Besucher sowie Dienstleister finden dadurch tagsüber leichter einen Parkplatz im öffentlichen Raum.</p> <p>Die Anwendung der Satzung ist freiwillig, sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine</p>	<p>Nein</p>

<p>Person Nr. 34 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>Ich habe mich vor einigen Jahren für den Kauf einer Wohnung am Fasanenhof entschieden, da man hier oben noch etwas Platz zum Atmen hat und auch schön im grünen lebt. Man hat alles Notwendige vor der Tür und falls man etwas aus der Stadt braucht, dann kann man schnell mit der Stadtbahn reinfahren. Alles eigentlich perfekt. Wenn jetzt hier oben aber nachverdichtet wird und Parkplätze gestrichen werden, wo ist dann der Vorteil hier oben am Fasanenhof zu wohnen? Dann hätte ich mir auch eine Wohnung in der Innenstadt kaufen können, wo alles zubetoniert ist und sich die Menschen gegenseitig auf die Füße treten. Bereits jetzt - ohne den Bau von zusätzlichen Wohnungen - gibt es zu gewissen Zeiten größere Parkplatz-Probleme. Auch wenn ich z.B. Besuch bekomme, muss dieser etwas weiter entfernt parken. Wenn dann noch weniger Parkplätze vorhanden sind, werden die wenigen vorhandenen Parkplätze durch die zusätzlichen Bewohner belegt, die sicherlich auch alle ihre Autos mitbringen werden. Was ist dann aber mit meinem Besuch? Müssen diese dann ihr Fahrzeug womöglich in Vaihingen oder Möhringen abstellen und mit der Stadtbahn zu mir kommen? Ihr ganzes Gepäck dann einmal quer durch die Stadt tragen? Das ist - find ich - nicht zumutbar. Auch gibt es bereits jetzt am Fasanenhof Parkplätze, die durch Dauerparker belegt werden und von welchen die Fahrzeuge monatelang nicht bewegt werden. Ist so etwas auf öffentlichem Grund überhaupt erlaubt? Wäre es nicht auch eine Alternative den Wohnraum hier am Fasanenhof zu verdichten, sondern z.B. zwischen Möhringen und dem Fasanenhof zu bauen. Dort hat es auch noch viel Platz (aktuell Acker). Oder auf einer der anderen Randbezirke von Stuttgart?</p>	<p>Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p> <p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu. Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p> <p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Mit der Verdrängung parkender Pendler und Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrende, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehre reduziert. Auch Besucher oder Dienstleister finden dadurch tagsüber leichter einen Parkplatz im öffentlichen Raum.</p> <p>In Stuttgart gilt der Grundsatz, den Wohnungsbau zuerst auf bereits erschlossenen Flächen weiter zu entwickeln, bevor Flächen im Außenbereich dafür neu ausgewiesen werden sollen.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen. Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt. Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine</p>	<p>Nein</p>
--	--	-------------

	Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.	
<p>Person Nr. 35 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>Hiermit lege ich Einspruch gegen das aktuell ausgelegte o.g. Satzungsverfahren ein. Die Senkung auf 0,3 Stellplätze pro zukünftige Wohneinheiten hat zur Folge, dass es in einigen Stadtteilen zu einem absoluten Parkverkehrsinfarkt kommt. Beispielsweise in unserem Stadtteil Fasanenhof. Aktuell ist hier die Parksituation schon am Limit. Tagsüber (unter der Woche) kann man noch super überall parken, aber nach 18 Uhr hat man eigentlich nur noch die Möglichkeit sein Auto an eine Laterne zu hängen, wenn man vermeiden möchte verkehrswidrig zu parken, dies kann man nämlich leider nicht immer vermeiden, es sei denn man sucht sich einen Parkplatz im Nachbarstadtteil oder im Gewerbegebiet. Nun ist die Nachverdichtung am Ehrlichweg beschlossen, bei dem eigentlich mitgeteilt wurde, dass ausreichend Parkplätze in den Tiefgaragen hinzukommen. Wenn man nun mit einrechnet, dass alle Garagen, die den Bereich des Projektes betreffen abgerissen werden und dann womöglich schon allein 120 Wohneinheiten anstelle der 90 angekündigten Wohneinheiten hinzukommen, mit einem Schlüssel von 0,3 Stellplätze pro neuer Wohnung, ist das mit Verlaub echter Irrsinn. Dann kommt im Fasanenhof noch der Sporthallenneubau (Ohne Parkkonzept!) der auch für Turniere genutzt werden wird, hinzu, Dann noch das jetzt frisch thematisierte Areal am Logauweg, geschweige denn die potentiellen "Malorcaparker", die es geben wird, wenn die U6 zum Flughafen durchfährt. Man kann nicht als Stadt Stuttgart davon ausgehen, dass man als Stuttgarter grundsätzlich gut mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln zu seiner Arbeitsstelle kommt. Ich bin jetzt die letzten 6 Jahre mit dem ÖPVN zu meinem Job gefahren und wir haben nur einen Wagen in</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu. Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p> <p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Mit der Verdrängung parkender Pendler und Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrende, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehre reduziert.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt. Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	Nein

<p>unserem Haushalt, dennoch sammeln wir fleißig Knöllchen, weil wir einfach oft keine andere Möglichkeit haben, verkehrswidrig zu parken. Hier hat man leider auch den Anschein, dass es der Stadt Stuttgart nur recht sein kann, wenige Parkplätze anzubieten, um die Einnahmen über diesen Weg noch weiter auszubauen. Alles in allem wird mit solchen Satzungsverfahren und Beschlüssen, und Beteiligungsverfahren, die sich als reine Farce entpuppen, dass Wohnen in Stuttgart immer weniger attraktiv.</p>		
<p>Person Nr. 36 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>Hiermit lege ich Einspruch gegen das aktuell ausgelegte o.g. Satzungsverfahren ein. Die Senkung auf 0,3 Stellplätze pro zukünftige Wohneinheiten hat zur Folge, dass es in einigen Stadtteilen zu einem absoluten Parkverkehrsinfarkt kommt. Beispielsweise in unserem Stadtteil Fasanenhof. Aktuell ist hier die Parksituation schon am Limit. Tagsüber (unter der Woche) kann man noch super überall parken, aber nach 18 Uhr hat man eigentlich nur noch die Möglichkeit sein Auto an eine Laterne zu hängen, wenn man vermeiden möchte verkehrswidrig zu parken, dies kann man nämlich leider nicht immer vermeiden, es sei denn man sucht sich einen Parkplatz im Nachbarstadtteil oder im Gewerbegebiet. Nun ist die Nachverdichtung am Ehrlichweg beschlossen, bei dem eigentlich mitgeteilt wurde, dass ausreichend Parkplätze in den Tiefgaragen hinzukommen. Wenn man nun mit einrechnet, dass alle Garagen, die den Bereich des Projektes betreffen abgerissen werden und dann womöglich schon allein 120 Wohneinheiten anstelle der 90 angekündigten Wohneinheiten hinzukommen, mit einem Schlüssel von 0,3 Stellplätzen pro neuer Wohnung, ist das mit Verlaub</p>	<p>Durch die Satzung wird nur die Ermittlung notwendiger Stellplätze im Wohnungsbau geregelt. Die Stellplätze sonstiger baulichen Anlagen regelt die Landesbauordnung und die VwV Stellplätze.</p> <p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu. Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p> <p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Mit der Verdrängung parkender Pendler entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrende, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehre reduziert.</p> <p>Die Satzung unterstellt nicht, dass der ÖPNV grundsätzlich in der gesamten</p>	<p>Nein</p>

<p>echter Irrsinn. Dann kommt im Fasanen- hof noch der Sporthallenneubau (Ohne Parkkonzept!) der auch für Tur- niere genutzt werden wird, hinzu, Dann noch das jetzt frisch themati- sierte Areal am Logauweg, ge- schweige denn die potentiellen "Mal- lorcaparker", die es geben wird, wenn die U6 zum Flughafen durchfährt. Man kann nicht als Stadt Stuttgart davon ausgehen, dass man als Stuttgarter grundsätzlich gut mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln zu seiner Arbeitsstelle kommt. Auch wenn meine Frau die letzten 6 Jahre mit dem ÖPNV zu ih- rem Job gefahren und wir haben nur einen Wagen in unserem Haushalt, dennoch sammeln wir fleißig Knöll- chen, weil wir einfach oft keine andere Möglichkeit haben, verkehrswidrig zu parken. Hier hat es leider auch den Anschein, dass es der Stadt Stuttgart nur recht sein kann, wenige Park- plätze anzubieten, um die Einnahmen über diesen Weg noch weiter auszu- bauen. Alles in allem wird mit solchen Satzungsverfahren und Beschlüssen, und Beteiligungsverfahren, die sich als reine Farce entpuppen, dass Wohnen in Stuttgart immer weniger attraktiv.</p>	<p>Stadt die gleiche Qualität aufweist, sondern ermöglicht bei der Ermittlung notwendiger Stellplätze die Anbin- dung in den ÖPNV zu berücksichti- gen.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die frei- willige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglich- keit, unter den genannten Randbedin- gungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes An- gebot bei Wohnbauprojekten zu er- möglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Park- druck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgese- hen.</p>	
<p>Person Nr. 37 (Schreiben vom 16. Februar 2020)</p> <p>Jeden Abend nach der Arbeit ab ca. 18 Uhr ist es in Stuttgart bereits ein er- heblicher Kampf einen Parkplatz zu bekommen. Ich bin vor ca. 3 Jahren in den Fasanen- hof gezogen und muss bereits heute Glück haben nach der Arbeit einen freien Parkplatz zu be- kommen. Kein Wunder, denn die 2-3 Familienhäuser hier haben jeweils nur 1 Garage zugewiesen. Darüber hinaus haben alle weiteren Wohnungen hier im Raum keinen zugewiesenen Stell- platz. Wo sollen also alle Anwohner von neuen Wohnungen parken? Es gibt keinen Platz, weshalb es tunlichst zu vermeiden ist, dass weitere Wohn- räume entstehen ohne zugewiesene Stellplätze. Das würde komplett ausar- ten!</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompro- miss zwischen der Schaffung von be- zahlbarem Wohnraum und Verkehrs- wende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraum- management sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungs- stufe wird der Stadtteil Fasanen- hof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p> <p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausge- lastet und die Bewohner und Bewoh- nerinnen bevorzugt werden. Mit der Verdrängung parkender Pendler und</p>	<p>Nein</p>

	<p>Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrende, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehre reduziert.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 38 (Schreiben vom 17. Februar 2020)</p> <p>Die Verringerung der Stellplätze pro gebauter Wohnung führen zu noch wilderem Parken im öffentlichen Raum. Darunter leiden Fußgänger (ältere mit Rollator) und Radfahrer. Auch die Zufahrt sozialer Dienste wird erschwert. Es ist generell kein Gesamtkonzept der Nutzung des öffentlichen Raums erkennbar. Hiermit lehne ich die Satzung entschieden ab. P.S. Wenn man etwas für die Radfahrer verbessern will, benötigt man verstärkt den öffentlichen Raum.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p> <p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Mit der Verdrängung parkender Pendler und Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrende und Parksuchverkehre reduziert. Mit der Einführung des Parkraummanagements erhöht sich auch die Überwachung des ruhenden Verkehrs, sodass durch parkende Fahrzeuge entstehende Verkehrssicherheitsdefizite verbessert werden können.</p>	<p>Nein</p>

	<p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p> <p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.</p> <p>Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 39 (Schreiben vom 17. Februar 2020)</p> <p>Im Fasanenhof ist die Parksituation extrem angespannt! Es sind jetzt schon viel zu wenige Parkplätze vorhanden. Diese Situation wollen sie jetzt noch verschärfen und Alles nur wieder einmal, weil hier jemand Geld machen will. An die steuerzahlenden Bürger Stuttgarts wird hier überhaupt nicht gedacht, aber die erwirtschaften das Geld das Sie ausgeben. Hier vergisst man wohl, dass Alle die ein Auto unterhalten auch Arbeitsplätze schaffen und erhalten. Aber dafür braucht man halt auch Parkplätze! So kurz-sichtig kann doch keiner sein! Pro Wohnung sind heute mindestens 1,5 Pkw-Stellplätze notwendig! Welches Geld wollen sie den verwalten, wenn keiner mehr Autos kauft, auch E-Autos brauchen Stellplätze!!! Im Fasanenhof wird in naher Zukunft die Parkplatzsituation komplett eskalieren und daran ist jetzt schon die Stadt und deren Vertreter schuld. Hier wurden schon in der Vergangenheit große Fehler begangen. Hier fährt jemand komplett neben der Spur!</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p> <p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Mit der Verdrängung parkender Pendler und Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrende, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehre reduziert.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p>	<p>Nein</p>

	<p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt. Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 40 (Schreiben vom 17. Februar 2020)</p> <p>Ich wohne z.B. in einem Genossenschaftsblock mit 4 Eingängen, davon 24 Wohnungen. Allein in unserem Eingang halten 6 Familien 12 Fahrzeuge, die hauptsächlich Tag für Tag bzw. nachts auf der Straße stehen. Also zunehmend haben die hier wohnenden Familien 2-3 Autos, dazu kommen die Firmenfahrzeuge. Vorhandene Garagen werden vielfach nicht genutzt, teils aus Bequemlichkeit, aber auch vorwiegend, weil die Fahrzeuge immer grösser angeschafft werden und die Garagen zu klein sind. Auffällig ist in der letzten Zeit die Zunahme der (großen) Firmenfahrzeuge, die ebenfalls zumindest abends hier abgestellt werden. Im Sommer kommen die Wohnmobile bzw. Wohnwagen dazu. Fakt ist, dass man in unserem Wohngebiet mit 1-2 Autos pro Person rechnen muss. Wer es anders plant, ist realitätsfern. Auch ein Parkraummanagement mit 30 Euro pro Auto würde keine Veränderung bringen.</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswende gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu werden die Parkgebühren ab Juli um bis zu 20% erhöht und das Parkraummanagement sukzessive erweitert.</p> <p>In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu.</p> <p>Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p> <p>Durch das Parkraummanagement sollen die Parkflächen optimal ausgelastet und die Bewohner und Bewohnerinnen bevorzugt werden. Private Stellplätze, die heute nicht- oder anders genutzt werden, werden ihrem vorgesehenen Zweck zugeführt. Mit der Verdrängung parkender Pendler und Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrende, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehre reduziert. Auch Besucher und Dienstleister finden dadurch tagsüber leichter Parkplätze im öffentlichen Raum.</p> <p>Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.</p>	<p>Nein</p>

	<p>Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt. Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.</p>	
<p>Person Nr. 41 (Schreiben vom 17. Februar 2020)</p> <p>Der geplanten Änderung der Stellplatzsatzung ist in jedem Fall zu widersprechen. Mit gutem Grund wurde der Stellplatzschlüssel ursprünglich eingeführt. Dabei sollte es auch heute noch belassen werden. Die geplante Satzungsänderung geht letztendlich nur von Wunschen der Stadtverwaltung bzw. deren gewählter Vertreter aus. Dabei sind die vordergründig angeführten Argumente bei genauem Hinsehen leider nicht stichhaltig. Ich versuche dies am Beispiel meines Wohnsitzes am Fasanenhof exemplarisch darzulegen. Es sollte aber auch für viele andere Viertel in Stuttgart gelten und daher repräsentativ sein. Erstes Argument der Stadt: Guter ÖPNV Anschluss. Zwar verfügt der Fasanenhof mit der U6 tatsächlich über einen guten ÖPNV Anschluss. Allerdings nur in eine einzige Richtung: zur Stadtmitte hin orientiert. Wer am Fasanenhof wohnt und bspw. Richtung Böblingen, Sindelfingen, Steinenbronn, Waldenbuch, Reutlingen oder Tübingen seiner Erwerbstätigkeit nachgeht, kann dies mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht sinnvoll gestalten und ist zwingend auf ein Auto angewiesen. Zwar wird die U6 zum Flughafen verlängert, Stand heute ist man aber sogar zu Fuß über (verschlammte) Feldwege schneller am Ziel als mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sodass auch hier wieder nur das Auto übrig bleibt. Der öffentliche Nahverkehr ist also keinerlei erwägenswerte Alternative. Für einen Stellplatzschlüssel ist das Kriterium des ÖPNV Anschlusses daher dahingehend zu ergänzen, in welche Richtung mögliche Pendlerströme tatsächlich gehen und ob der ÖPNV</p>	<p>Mit Hilfe der Satzung soll ein Kompromiss zwischen der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und Verkehrswege gefunden werden.</p> <p>Flankierend dazu wird das Parkraummanagement sukzessive erweitert. In der aktuellen 5. Umsetzungsstufe kommen beispielsweise Bereiche in Bad Cannstatt, Untertürkheim und Vaihingen hinzu. Zur Vorbereitung der 6. Umsetzungsstufe wird der Stadtteil Fasanenhof verkehrsplanerisch untersucht. Diese Stufe soll 2022 umgesetzt werden.</p> <p>Die Praxis hat gezeigt, dass eine auffallende hohe Anzahl von hergestellten Stellplätzen nicht genutzt werden. Parkraummanagement führt zu einer verstärkten Nutzung der ungenutzten privaten Stellplätze und bevorzugt die Bewohner und Bewohnerinnen im öffentlichen Raum. Mit der Verdrängung parkender Pendler und Pendlerinnen entstehen Freiräume für Zufußgehende und Radfahrernde, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert und Parksuchverkehre reduziert. Auch Besucher und Dienstleister finden dadurch tagsüber leichter Parkplätze im öffentlichen Raum.</p> <p>Obgleich aus einem attraktiven ÖPNV-Angebot kein automatischer Pkw-Verzicht resultiert, ist es wesentliche Voraussetzung dafür und damit als Grund für eine nachfrageorientierte Stellplatzreduzierung heranzuführen.</p> <p>Die Qualität der ÖPNV-Anbindung wird durch die in der LBO BW und VwV Stellplätze festgelegten Kriterien bewertet und eine Herabsetzung der herzustellenden Stellplätze anhand</p>	<p>Nein</p>

Anschluss auch weitgehend in alle Himmelsrichtungen sinnvoll zur Verfügung steht. Zweites Argument der Stadt: Wohnnutzung im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus. Auch dies lässt sich als lebensfremd entlarven. Gerade der Fasanenhof wurde im Wesentlichen von rund einem Dutzend Wohnbaugenossenschaften Anfang der 60er Jahre erstellt. Hier jetzt ggf. einen geringeren Stellplatzschlüssel ansetzen zu wollen, wird bereits von der Wirklichkeit überholt. Der Fasanenhof mit nur zwei Zufahrten ist im Wesentlichen ein reines Wohngebiet. Flughafenparker werden erst mit der Verlängerung der U6 ein Problem werden, sodass man weitgehend davon ausgehen kann, dass der öffentliche Parkraum derzeit noch von Anwohnern genutzt wird. Bereits heute heftig umstritten ist die vorgesehene Nachverdichtung am Ehrlichweg. Trotz dort vorhandenem sozialen Wohnungsbau sind abends und am Wochenende weitgehend alle Parkplätze belegt. Als möglicherweise sozial Schwachem ist ja der Erwerb eines Autos nicht verboten. Dies verschlechtert auch den Wohnwert, da Besucher keinen Parkplatz mehr finden können. Ich bin heute schon zum Empfang von Besuch gezwungen mein Fahrzeug aus meiner privaten Garagen tagsüber draußen abzustellen. Damit kann ich aber letztendlich nur einem Besucher einen Parkplatz zur Verfügung stellen. Es ist also anhand gelebter Praxis als Lüge der betroffenen Wohnbaugenossenschaften zu entlarven, deren Mieter bräuchten angeblich kein Auto. Der einzige Effekt eines möglicherweise lockeren Stellplatzschlüssels sind steigende Mieten für private Garagen und Stellplätze. Bereits heute werden am Fasanenhof Mieten von 100 Euro im Monat für eine Garage bezahlt. Wer unter solchen Bedingungen zu einer Wohnung kommt, hat dann nur ein Ziel: So schnell wie möglich wieder weg. Wie soll sich da ein sozialer Zusammenhalt entwickeln? Gerade so-

des Ergebnisses ermöglicht. Eine vollständige Reduzierung der Stellplätze ist somit nur bei sehr hoher Anbindung in den ÖPNV möglich, die ortsabhängig bewertet wird und stadtweit sehr unterschiedlich ausfallen kann.

Die Satzung verhindert nicht die freiwillige Herstellung von zusätzlichen Stellplätzen. Sie eröffnet die Möglichkeit, unter den genannten Randbedingungen weniger Stellplätze herzustellen und ein nachfrageorientiertes Angebot bei Wohnbauprojekten zu ermöglichen.

Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich dadurch ein erhöhter Parkdruck im Straßenraum ergibt.

Wenn in der Praxis die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden, so ist eine Anpassung der Regelinhalte vorgesehen.

<p>zial schwächere Bewohner werden lieber an anderen Dingen sparen, als an einem Auto. Daran hat sich in den letzten Jahrzehnten nichts geändert. Die Verminderung des Stellplatzschlüssels ist daher aus guten Gründen abzulehnen. Zumal im Rahmen der automobilen Transformation ja auch E-Autos den gleichen Parkraum einnehmen. Von zugeparkten Rettungswegen und Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung will ich gar nicht weiter drauf hinweisen. Die geplante Herabsetzung des Stellplatzschlüssels dient im Endeffekt nur der Vergrämung von Autobesitzern, egal ob Verbrenner oder Elektro. Gerade Stuttgart als bekannter Standort der Weltunternehmen Daimler und Porsche sollte sich so gegenüber bedeutenden Gewerbesteuerzahlern nicht verhalten.</p>		
---	--	--