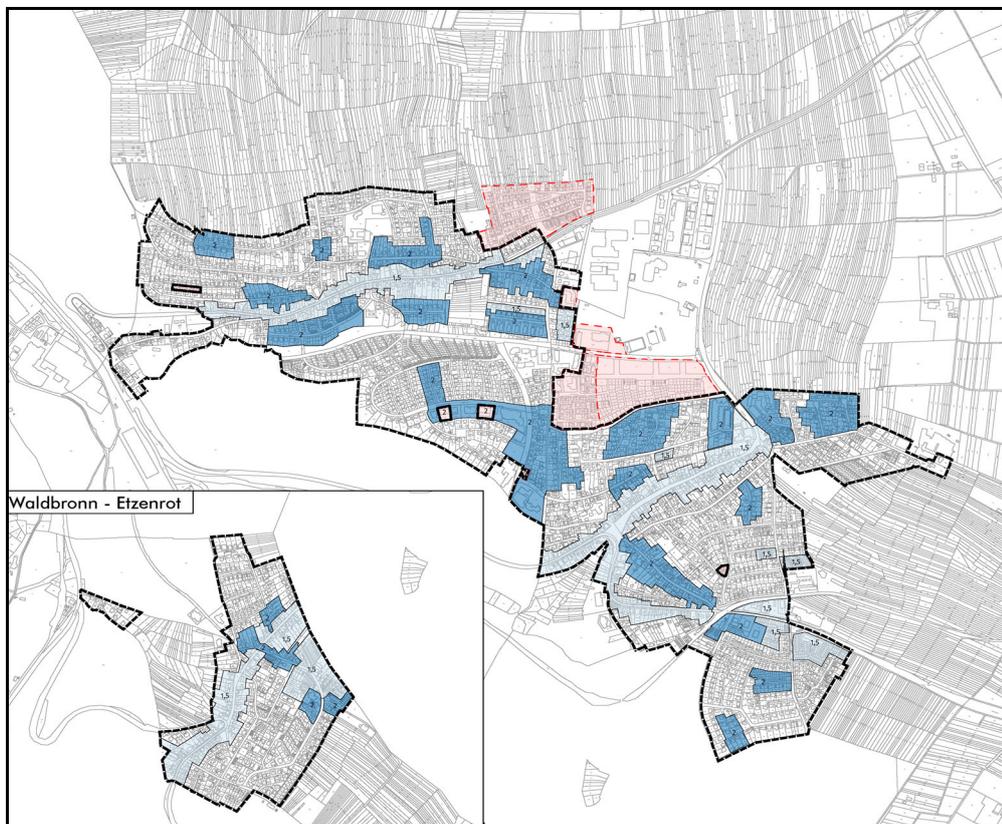


Gemeinde Waldbronn

# Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung)

Entwurf



Karlsruhe  
Juni 2020

Gemeinde Waldbronn

# Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung)

## Entwurf

## Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke (Projektleitung)

Dipl.-Ing. Marc Christmann (Stadtplaner, Rgbm.)

M.Sc. Stephan Fritsch

## Verfasser

### **MODUS CONSULT**

Dr. Frank Gericke GmbH

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721 / 940060

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Waldbronn

im Juni 2020

---

## **Inhalt**

### **Teil A Bestandteile**

- A - 1 Satzungstext
- A - 2 Planteil mit Geltungsbereich

### **Teil B Begründung**

- B - 1 Begründung

### **Anlage**

- B - 2 Stellplatzuntersuchung

## **Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung) der Gemeinde Waldbronn**

### **Aufgrund**

§ 74 Abs. 2 und 6 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2010 (GBl. 2010, 357, 358, ber. S. 416; zuletzt mehrfach geändert durch Gesetz vom 18. Juli 2019 (GBl. S. 313)) und

§ 4 der Gemeindeordnung für das Land Baden-Württemberg in der Fassung vom 24. Juli 2000 (GBl. 2000, 581, ber. S. 698; zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 7. Mai 2020 (GBl. S. 259))

hat der Gemeinderat der Gemeinde Waldbronn in seiner Sitzung vom ..... die folgende Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung) der Gemeinde Waldbronn als Satzung beschlossen:

### **§ 1 Geltungsbereich**

Die Satzung gilt für den im Teil A-2 zeichnerisch abgegrenzten, insgesamt ca. 230,9 ha großen Ortslagen der Ortsteile Busenbach, Reichenbach und Etzenrot.

Ist die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen durch örtliche Bauvorschrift oder Bebauungsplan in deren Geltungsbereich eigens geregelt, so bleiben diese Regelungen von der Stellplatzsatzung unberührt und in deren Geltungsbereich kommen dann die folgenden §§ 3 bis 5 nicht zur Anwendung.

### **§ 2 Bereiche besonderer Zweckbestimmung**

Innerhalb des Geltungsbereichs sind die folgenden Teilbereiche mit der besonderen Zweckbestimmung ´2´ oder ´1,5´ vom Rest des Geltungsbereichs und untereinander abgegrenzt.

#### **▪ Bereiche mit der besonderen Zweckbestimmung ´2´**

in Busenbach / Reichenbach:

- ▶ Albstraße 1-25 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Albstraße 2-18 (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ Badener Straße 7, 9,
- ▶ Belchenweg 1-10
- ▶ Bergstraße 11-51 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Buchenweg 1-18,
- ▶ Dobelweg 1-34,

- ▶ Ettlinger Straße 96,
- ▶ Freiburger Straße 21-35 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Freiburger Straße 2-14 (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ Friedenstraße 52-54a,
- ▶ Gartenstraße 2, 4, 1-21 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Gartenstraße 18-38 (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ Gartenstraße 37-49 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Grünwettersbacher Straße 11-15 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Grünwettersbacher Straße 12-20 (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ Hellenstraße 31-45 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Hellenstraße 34-46a (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ Hinterm Zaun 2,
- ▶ Im Beckener 1-18,
- ▶ Im Reh Haus-Nrn. 21-27,
- ▶ Jägerweg 1, 5, 7,
- ▶ Karlsruher Straße 1-29 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Karlsruher Straße 2-14 (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ Kettelerstraße 1-9 (ungerade Haus-Nrn.), 4,
- ▶ Kinderschulstraße 9-29 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Kinderschulstraße 12-28 (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ Kronenstraße 1-47,
- ▶ Mannheimer Straße 1-61,
- ▶ Murgstraße 1-25 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Murgstraße 2-22 (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ Neubrunnenschlag 4-16 (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ Oosstraße 3-25 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Oosstraße 2-30 (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ Ostendstraße 13-17 (ungerade Haus-Nrn.), 12,
- ▶ Redaweg 1-15,
- ▶ Reichenbacher Straße 1-19 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Reichenbacher 2-26 (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ Renchstraße 19a,
- ▶ Rheinstraße 1-9 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Rheinstraße 5, 7,
- ▶ Rheinstraße 56-64 (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ Saint-Gervais-Ring 1-42,
- ▶ Schillerstraße 1-11,
- ▶ Stadtilmweg 1-8,
- ▶ Stefaniestraße 2,
- ▶ Schulstraße 14-38 (gerade Haus-Nrn.),

- ▶ Schulstraße 19-51 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Waldring 1-3b,
- ▶ Waldstraße 1-17 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Waldstraße 4-28 (gerade Haus-Nrn.).

in Etzenrot:

- ▶ Esternaystraße 1-17,
- ▶ Esternaystraße 33-67 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Esternaystraße 26-32 (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ St.-Bernhard-Straße 1-5a (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ St.-Bernhard-Straße 4-10 (gerade Haus-Nrn.).

▪ **Bereiche mit der besonderen Zweckbestimmung '1,5'**

in Busenbach / Reichenbach:

- ▶ Busenbacher Straße 1,
- ▶ Ettliger Straße 1-4, 6-16 (gerade Haus-Nrn.), 20-94 (gerade Haus-Nrn.), 100-110 (gerade Haus-Nrn.), 11-121 (ungerade Haus-Nrn.), 127-133 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Friedenstraße 66, 67,
- ▶ Hewlett-Packard-Straße 1-21 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Hohenstaufenweg 1-26,
- ▶ Hohentwielweg 1-21,
- ▶ Hornisgrindestraße 2-22,
- ▶ Pforzheimer Straße 4-34 (gerade Haus-Nrn.), 38-52 (gerade Haus-Nrn.), 15-59b (ungerade Haus-Nrn.), 63-73 (ungerade Haus-Nrn.), 84-92 (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ Rheinstraße 28-38b (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ Rosenstraße 10-28 (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ Ruhesteinweg 1-18,
- ▶ Steinäckerstraße 1-21 (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Stuttgarter Straße 1-87a (ungerade Haus-Nrn.), 2-68 (gerade Haus-Nrn.),
- ▶ Tulpenstraße 15-17.

in Etzenrot:

- ▶ Esternaystraße 10-24,
- ▶ Esternaystraße 19-49b (ungerade Haus-Nrn.),
- ▶ Hohbergstraße 1-75,
- ▶ Neuroder Straße 1, 2,
- ▶ Odenwaldstraße 1-22,
- ▶ Sonnenweg 1,
- ▶ Vogesenstraße 62-78 (gerade Haus-Nrn.).

### **§ 3 Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO)**

Die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 37 Abs. 1 LBO) wird für Wohneinheiten mit mindestens 60 m<sup>2</sup> Wohnfläche

- ▶ in den Bereichen mit der Zweckbestimmung '2' auf zwei KFZ-Stellplätze je Wohneinheit und
- ▶ in den Bereichen mit der Zweckbestimmung '1,5' auf 1,5 KFZ-Stellplätze je Wohneinheit, grundstücksbezogen aufgerundet auf Ganzzahlen,

erhöht.

In den übrigen Bereichen wird die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen für Wohneinheiten mit mindestens 90 m<sup>2</sup> Wohnfläche auf 1,5 KFZ-Stellplätze je Wohneinheit, grundstücksbezogen aufgerundet auf Ganzzahlen, erhöht.

Für die Stellplätze gilt § 37 LBO entsprechend.

Gefangene zweite Stellplätze (Stellplätze, die nur durch Überfahrt über einen anderen Stellplatz zu erreichen sind) zählen dabei als ein vollwertiger Stellplatz, wenn die Überfahrt über nur einen Stellplatz erfolgt, dieser nicht gefangen ist, und beide Stellplätze zur selben Wohneinheit gehören.

### **§ 4 Abstellplätze für Fahrräder (§ 74 Abs. 2 Nr. 6 LBO)**

Im Geltungsbereich sind

- ▶ je Wohneinheit unter 60 m<sup>2</sup> Wohnfläche mindestens ein und
- ▶ je Wohneinheit mit mindestens 60 m<sup>2</sup> Wohnfläche mindestens zwei

geeignete wettergeschützte Abstellplätze für Fahrräder herzustellen.

Wohnungen für mobilitätseingeschränkte Menschen und Altenwohnanlagen sind hiervon ausgenommen.

### **§ 5 Ordnungswidrigkeiten**

Ordnungswidrig im Sinne von § 75 Abs. 3 Nr.2 LBO handelt, wer den aufgrund von § 74 Abs. 2 LBO ergangenen Vorschriften dieser Satzung zuwiderhandelt.

---

## § 6 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt mit der öffentlichen Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses nach § 74 Abs. 6 LBO in Kraft.

## Bestätigungen

Ausfertigung: Die Übereinstimmung dieser Satzung mit dem Gemeinderatsbeschluss vom ..... wird bestätigt.

Gemeinde Waldbronn

Waldbronn, den .....

Franz Masino, Bürgermeister

# Teil A - 2 Planteil mit Geltungsbereich

# Teil B Begründung

---

## Teil B: Begründung

<b>B - 1: Begründung</b> .....	12
<b>1. Anlass der Planung</b> .....	12
<b>2. Ausgangslage</b> .....	12
2.1 Statistische Einordnung .....	12
2.2 Verkehrliche Ausgangslage .....	13
2.2.1 Straßenabschnittsweise Betrachtung .....	13
2.3 Städtebauliche Ausgangslage .....	13
2.3.1 Stellplatzregelungen in kommunalen Satzungen .....	13
2.3.2 Städtebauliche Ortsanalyse .....	14
<b>3. Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften</b> .....	17

## **B - 1: Begründung**

### **1. Anlass der Planung**

Die Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) sieht vor, dass bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen für jede Wohneinheit pauschal ein geeigneter Stellplatz für Kfz herzustellen ist. Sie fordert zudem die Herstellung von Fahrradabstellplätzen entsprechend dem regelmäßig zu erwartenden Bedarf der Anlage selbst. Die allgemeine Regelung orientiert sich dabei nicht an den konkreten örtlichen Verhältnissen und Bedarfen. Die Landesbauordnung eröffnet aber die Möglichkeit, aus Gründen des Verkehrs, aus städtebaulichen Gründen oder aus Gründen der sparsamen Flächennutzung eine kommunale Stellplatzsatzung zu beschließen. Hierdurch können auch äußere Rahmenbedingungen und Besonderheiten gezielt berücksichtigt werden.

Da in Waldbronn örtliche Bereiche mit unterschiedlichem Regelungsbedarf bestehen, ist die Stellplatzsituation in der Ortslage vom Büro Modus Consult untersucht worden. Die Untersuchung lokalisiert konkrete Bereiche mit einer angespannten Parkplatzsituation und städtebauliche Einflüsse, für die Regelungsbedarf durch Stellplatzsatzung besteht und nicht bereits durch örtliche Bauvorschrift zu einem Bebauungsplan eine speziellere Regelung getroffen ist. In diesem Zusammenhang wird auch die Entlastungsmöglichkeit durch Fahrradabstellplätze berücksichtigt.

### **2. Ausgangslage**

In der Stellplatzuntersuchung des Büros Modus Consult vom November 2019 (Teil B-2), auf die hier verwiesen wird, sind die verkehrliche und städtebauliche Situation untersucht und Planungsempfehlungen ausgesprochen.

#### **2.1 Statistische Einordnung**

Gemäß den Strukturdaten für die Gemeinden der Region Mittlerer Oberrhein (Statistisches Jahrbuch 2017, Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung – Statistikstelle, Stand: November 2017) ergab sich für Waldbronn zum Jahresende 2015 eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 1,93 Personen je Haushalt (landesweit: 2,3) und ein Bestand von 640 PKW pro 1.000 Einwohner, also ca. 1,24 PKW je Haushalt (inkl. Ein-Personen-Haushalte mit üblicherweise nicht mehr als einem PKW). Die Zahl der PKW's je Einwohner ist vergleichbar mit jener der angrenzenden Gemeinden. Dies und eine mögliche künftige Tendenz zu weniger Autos z.B.

durch Zunahme des Carsharings führt zum Ansatz einer maßvollen, am heutigen Bestand orientierten Erhöhung der Stellplatzverpflichtung.

## 2.2 Verkehrliche Ausgangslage

Zur Erhebung der aktuellen Parkraum-Situation im Gemeindegebiet ist unter Verwendung von Video-Aufnahmegeräten eine Befahrung und Erhebung vor Ort in einem Zeitraum durchgeführt worden, der eine hohe Auslastung durch Anwohner erwarten lässt. Bei der Bestandsaufnahme sind die vorhandenen Stell- und Parkplätze im öffentlichen Raum, ihre Inanspruchnahme und die Anzahl und Standorte von Falschparkern straßen(abschnitts-)weise berücksichtigt.

### 2.2.1 Straßenabschnittsweise Betrachtung

Die straßenweise Auswertung der Belegungsgrade zeigt keine großflächigen, netzartigen Problemzonen der Stellplatzbelegung außerhalb von Bebauungsplänen. Es ergeben sich vielmehr einzelne überlastete oder fast überlastete Straßen ( $\geq 80\%$ ) sowie einzelne überdurchschnittlich hoch belastete Straßen (60% - 80%). Diese liegen verteilt, häufig in oder an städtebaulich dichten Bereichen, ohne sich strukturell an Haupt- oder Durchgangsstraßen bzw. einem Ortskern zu konzentrieren. An den Durchgangsstraßen bestehen heute in größeren Teilabschnitten Parkverbote.

Die Zahl der Falschparker konzentriert sich überwiegend auf einzelne Straßenabschnitte (z.B. beim Sportplatz in Busenbach). Dies spricht dafür, dass hier straßenverkehrsrechtliche bzw. ordnungsrechtliche Optimierungen geprüft werden sollten.

## 2.3 Städtebauliche Ausgangslage

### 2.3.1 Stellplatzregelungen in kommunalen Satzungen

Das Vorhandensein eines Bebauungsplans führt nicht automatisch zum Ausschluss aus der gemeindebergreifenden Stellplatzsatzung, da dann beispielsweise auch Bereiche mit Regelungsbedarf und ohne angemessene Stellplatzverpflichtung ausgeschlossen wären.

Im Geltungsbereich einzelner Bebauungspläne und örtlicher Bauvorschriften ist heute eine erhöhte Stellplatzverpflichtung rechtlich vorgeschrieben. Plan 6 der Stellplatzuntersuchung dokumentiert diese Bereiche, in denen mehr als ein

Stellplatz pro Wohneinheit bereits gefordert sind. Diese Bereiche mit bestehenden (und evtl. künftigen) spezielleren Regelungen werden von den Regelungen der Stellplatzsatzung ausgenommen.

Eine vormalige Stellplatzsatzung, die im unbeplanten Innenbereich zwei Stellplätze pro Wohneinheit für die erste und zweite Wohnung mit mindestens 90 m<sup>2</sup> Wohnfläche und für jede weitere Wohnung forderte, ist nicht mehr wirksam. Sie dürfte jedoch einen Anteil daran haben, dass die Stellplatzproblematik in der Gemeinde heute begrenzt und gering ist.

### 2.3.2 Städtebauliche Ortsanalyse

Eine hohe Zahl an Wohneinheiten erfordert eine bedarfsgerechte Anzahl an Stellplätzen. Bei gleicher Wohnungsgröße korreliert diese mit der baulichen Dichte der Wohnbebauung. Die Zahl der Wohnungen ist insbesondere bei Mehrfamilienhäusern und bezogen auf die Straßenlänge bei Reihenhäusern mit schmalen Grundstücken groß. Werden die Stellplätze nicht auf dem (im Verhältnis teilweise kleinen) Baugrundstück untergebracht, stellt dies einen Belastungsfaktor für den Straßenraum dar.

Werden durch den Stellplatzbedarf Straßen stark belastet oder sogar überlastet, stellt sich dort die Frage nach dem Potenzial für zusätzliches Parken. Dies setzt aber einen ausreichend breiten Straßenraum voraus, der sich zudem funktional und wirtschaftlich sinnvoll nutzen lassen muss, und das Fehlen von Parkverboten. Alternativ könnte durch einen gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr oder die Stärkung der Fahrradnutzung verkehrlich eine Optimierung erreicht werden.

Als bedeutsame städtebauliche Merkmale hat die Stellplatzuntersuchung Bereiche mit den folgenden Eigenschaften zusammengestellt:

- **Flächenabdeckung des öffentlichen Personennahverkehrs (Bus und Bahn)**

In Waldbronn besteht eine Bus- und Bahnanbindung. Wird um die Haltestellen der Bus- und Bahnlinien in Anlehnung an das Qualitätsziels 4.1 des Anwendungsleitfadens "Qualitätsziele und Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität" (Umweltbundesamt, 2005) ein fiktiver fußläufiger Einzugsbereich mit guter räumlicher Verfügbarkeit der Bus- (Radius von 300 m) und Bahnverbindung (Radius von 500 m) gelegt, zeigt sich aus der Überlagerung eine relativ hohe Abdeckung der Wohnortlage. Die Analysen zeigen allerdings keine maßgebliche Relation im Maß der Abdeckung mit der Parkraumbelastung. Dies dürfte daran liegen, dass der ÖPNV gerade für Pendler im dezentralen Ort Waldbronn selten dazu führt, dass das eigene KFZ entfällt. Vielmehr bestehen im Mittel ca. 1,24 KFZ pro Wohneinheit,

was auch der dezentralen Lage der Gemeinde und dem Mobilitätsbedarf der Bewohner geschuldet ist. Gleichzeitig könnte die ÖPNV-Anbindung durch S-Bahn und Bus jedoch ihren Beitrag dazu leisten, dass nicht mehr KFZ pro Wohneinheit bestehen, indem sie potenziell ein (zweites) KFZ im Haushalt weniger nötig machen.

- **Hohe bauliche Dichte mit geringem Potenzial für private Stellplätze**

Die Bereiche mit hoher baulicher Dichte sind in Waldbronn gekennzeichnet durch kleine Baugrundstücke (unter 400 m<sup>2</sup>) oder schmale Reihenhausgrundstücke. Die Kategorisierung baut auf der mittleren Grundstücksflächengrößen nach Bodenrichtwertkarte auf, um ähnliche Bereiche als Sachzusammenhang zu behandeln. Ergänzend sind die schmalen Reihenhausgrundstücke als Dichtebereiche berücksichtigt, da hier – anders als bei breiten Reihenhausgrundstücken – Garagen häufig nicht auf dem Grundstück selber angeordnet werden können. Hier ist bezogen auf die Grundstücksgröße oder -breite mit einem hohen Bedarf an Stellplätzen bei gleichzeitig beengten Verhältnissen zu rechnen.

Ein erhöhter Stellplatzschlüssel wirkt der baulichen Verdichtung in Teilen entgegen. Dennoch bleibt auch dort der Grundstückseigentümer für den von ihm hervorgerufenen Stellplatzbedarf vom Grunde her zuständig und soll diesen nicht auf die Allgemeinheit abwälzen, spätestens wenn hierdurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gestört werden.

- **Hohe Wohndichte durch hohe Anzahl an Wohneinheiten / Einwohner**

In Waldbronn bestehen des Weiteren Mehrfamilienhäuser mit mehr als drei Vollgeschossen, also eine Gebäudetypologie mit hoher Wohndichte. Diese bestandsgeschützten Nutzungsbereiche, die kaum Erweiterungspotenzial aufweisen und zudem dem Ziel der Wohnraumbereitstellung besonders Rechnung tragen, bedingen einen hohen flächenbezogenen Stellplatzbedarf. Aus diesem Grund werden diese zum Teil auch mit einem erhöhtem Stellplatzschlüssel belegt.

Im Falle einer vergleichbaren Planung an anderer Stelle sollte diese im Einzelfall bewertet und im Bedarfsfall durch Bebauungsplan bzw. örtliche Bauvorschriften reagiert werden.

Wohneinheiten mit einer Wohnfläche von 90 m<sup>2</sup> und mehr lassen die Nutzung durch mehrere Personen zu oder erwarten. Sie tragen anders als typische Ein-Personen-Haushalte dazu bei, dass der mittlere Stellplatzschlüssel in Waldbronn erhöht ist.

Ein-Personen-Haushalte erfordern in der Regel nur einen Stellplatz pro Wohneinheit. Daher sieht die Stellplatzsatzung eine Sonderregelung für Wohneinheiten

unter 60 m<sup>2</sup> Wohnfläche vor. Dies kann auch die im Innenbereich durchaus erwünschte hohe bauliche Dichte unterstützen.

▪ **Enger Straßenraum mit wenig Spielraum für öffentliche Stellplätze**

Die Grenzmaße ergeben sich aus Mindestmaßen einschlägiger rechtlicher Regelungen. So nennt die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) in Ihrem Bild 17 nicht zu unterschreitende Mindestmaße für Verkehrsräume und lichte Räume beim Begegnen, Nebeneinander- und Vorbeifahren ausgewählter Kombinationen von Bemessungsfahrzeugen. Die Rechtsprechung (u.a. OLG Hamm NZV 1995, 402 - Urt. v. 27.10.1994 - 6 U 88/94) fordert für die Fahrbahn eine lichte Mindestbreite von 3,05 m als Mindestmaß im Straßenraum (damit das größte Bemessungsfahrzeug, also auch die Feuerwehr, fahren kann).

Allgemein (gemäß den vorgenannten Quellen) ist der Begegnungsfall PKW - PKW mit einseitigen, 2 m breiten Längsparkern (gesamt im Minimum mit 6,10 m Breite) die nicht zu unterschreitende Grenze für die Verkehrsfläche (ohne Gehwege) der RASt06. Bei den Hauptstraßen von Waldbronn und den von mindestens einer Buslinie befahrenen Straßen muss zumindest der Begegnungsfall PKW - LKW mit einseitigen Längsparkern (d.h. im Minimum 7,00 m Breite) für einen flüssigen Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit gefordert werden. In Einbahnstraßen und untergeordneten Mischverkehrsflächen hingegen muss bei Einrichtungsverkehr / Ausweichstellen die Mindestfahrbahnbreite auch für Längsparker zur Verfügung stehen (Mindestbreite der Verkehrsfläche im Saldo 5,05 m). Bei dem Begegnungsfall PKW - Fahrradfahrer mit seitlichen Längsparkern liegt die Mindestbreite der Verkehrsfläche bei 5,80 m.

Die Befahrbarkeit ist bei diesen Breiten bereits eingeschränkt. Die ermittelten zu engen Straßenräume halten selbst diese Maße im Fahrbahnbereich nicht ein, wenn einseitig Längsparken zugelassen wird. Das Merkmal des zu engen Straßenraums berücksichtigt, dass das Straßennetz in Waldbronn bereits gebaut ist und aufwendige Fahrbahnverlegungen praktisch und aus Kostengründen ausscheiden. Daher ist die Straßenraumbreite zwischen Haus zu Haus als Kriterium nachrangig.

Im Ergebnis zeigen sich einzelne Straßenzüge mit wenig Potenzial für zusätzliche Stellplätze im öffentlichen Raum. Für die Verkehrssicherheit kommt hier dem Grundsatz die Bedeutung zu, dass der zu erwartende Eigenbedarf an Stellplätzen (auch über den nach LBO geforderten einen notwendigen Stellplatz pro Wohneinheit hinaus) bei bestehender Parkraumbelastung besonders hier auf den Privatgrundstücken zu fordern ist.

Dem ist durch den ab bestimmten Wohnungsgrößen allgemein erhöhten Stellplatzschlüssel unter Berücksichtigung der Dichtebereiche aber bereits an-

gemessen Rechnung getragen, zumal die Stellplätze im bestehenden Straßenraum bei der Stellplatzauslastung zu Grunde gelegt sind und sich durch die Straßenraumbreiten in Waldbronn letztlich keine strukturell maßgebliche Stellplatzproblematik ergibt, auch da nicht direkt am Haus liegende Bereiche in fußläufiger Entfernung zum Parken herangezogen werden könnten.

#### ▪ **Straßenabschnitte mit Parkverboten / Durchgangsstraßen**

An den Durchgangsstraßen bestehen heute in größeren Teilabschnitten (z.B. an zusammenlaufenden Straßen beginnend) Parkverbote. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist wichtig auf der gesamten Länge der Ortsdurchfahrten und insbesondere an den Teilabschnitten mit Parkverboten. Der Deckung des Stellplatzbedarfs auf den Privatgrundstücken kommt hier eine besondere Bedeutung zu.

### **3. Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften**

Der individuelle Mobilitätsbedarf der Einwohner von Waldbronn schlägt sich im Vorhandensein von ca. 1,24 KFZ pro Wohneinheit nieder. Die bestehende Bus- und Bahnanbindung reicht für die zur täglichen Lebensführung notwendige Mobilität nicht aus, um den Bedarf auf im Regelfall ein KFZ pro Haushalt zu senken. Dies gilt für den nicht-zentralen Ort auch unter Einbeziehung des Radverkehrs, da sich insbesondere die außergemeindlichen verkehrlichen Zielorte (z.B. Arbeitsstelle/Schule) nur mit dem KFZ umfassend erreichen lassen. Dies bedingt den Bedarf der Regelung erhöhter Stellplatzanforderungen, die vor allem in Bereichen mit örtlich erhöhter Parkraumbelastung oder entlang der Durchfahrtsstraßen sinnvoll sind.

In Gemeindeteilen hoher Dichte (vgl. Kap. 2.3.2 und Stellplatzuntersuchung) ist ein Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen zu erwarten, der nicht durch Verlagerung des Verkehrs auf Verkehrsträger mit geringerer Flächeninanspruchnahme vermieden werden kann (z.B. Förderung Radverkehr, standortbezogenes Mobilitätsmanagement). Zudem soll der ruhende Verkehr aus stadtgestalterischen Gründen – zur Betonung der Architektur, zu Gunsten der Aufenthaltsqualität und um die Möglichkeiten der Grünordnung zu begünstigen – nicht im öffentlichen Straßenraum untergebracht werden.

In den Straßen mit einem Auslastungsgrad der öffentlichen Parkplätze von 80% und mehr besteht ein besonderer Regelungsbedarf, zumal hier zumindest zeitweilig mit Überlastungen gerechnet werden muss, was sogar verkehrsgefährdende Zustände hervorrufen kann. Hier werden als Regelfall zwei KFZ-Stellplätze pro Wohneinheit gefordert.

Ab einem Auslastungsgrad der öffentlichen Parkplätze von 60% bis unter 80% wird gegenüber der LBO ein erhöhter Stellplatzschlüssel von 1,5 KFZ-Stellplätze pro Wohneinheit nur gefordert, wenn mindestens einer der Belastungsfaktoren 'Hohe bauliche Dichte mit geringem Potenzial für private Stellplätze' und 'Hohe Wohndichte durch hohe Anzahl an Wohneinheiten / Einwohner' dort zusätzlich auftritt (vgl. Kap. 2.3.2 und Stellplatzuntersuchung). Dies soll einer problematischen Verschärfung der Parkplatzsituation im öffentlichen Raum vorbeugen und sicherstellen, dass der durchschnittliche Parkierungsbedarf auf den Privatgrundstücken abgedeckt werden kann, und dessen städtebauliche Ausgestaltung fördern. Der Stellplatzschlüssel berücksichtigt die Tatsache, dass hier mit einer für Waldbronn überdurchschnittlichen Parkraumauslastung zu rechnen ist und in der Gemeinde im Mittel etwa 1,24 PKW je Haushalt gemeldet sind.

Darüber hinaus wird auch entlang der (zwecks Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs notwendigen) Parkverbotsbereiche und die anschließenden Teile der Durchgangsstraßen der Stellplatzschlüssel auf 1,5 KFZ-Stellplätze pro Wohneinheit erhöht. Denn hier ist es mangels öffentlicher Stellplätze im Straßenraum und aufgrund des Durchgangsverkehrs besonders wichtig, dass der Stellplatzbedarf auf dem Grundstück selber abgedeckt wird.

Je nach Wohnfläche (nach Wohnflächenverordnung) ergeben sich unterschiedliche Regelungen. Kleinwohnungen unter 60 m<sup>2</sup> sind von der Regelung ausgenommen, da bis zu dieser Wohnfläche im Wesentlichen von Ein-Personen-Haushalten (ein Erwachsener) ausgegangen werden kann, für welche im Regelfall nicht mehr als ein PKW anfällt. Hier greift die allgemeine Regelung der LBO (ein Stellplatz pro Wohneinheit).

Wohneinheiten mit einer Wohnfläche von 90 m<sup>2</sup> und mehr lassen die Nutzung durch mehrere Personen zu oder erwarten. Sie tragen anders als typische Ein-Personen-Haushalte dazu bei, dass der mittlere Stellplatzschlüssel in Waldbronn erhöht ist. Daher wird für diese auch außerhalb der Bereiche mit der besonderen Zweckbestimmung '2' oder '1,5' ein erhöhter Stellplatzschlüssel von 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit gefordert.

Für gefangene Stellplätze ist Voraussetzung, dass sie zur selben Wohneinheit gehören, da dann davon ausgegangen werden kann, dass sie durch Zugänglichkeit des Autoschlüssels jederzeit tatsächlich nutzbar sind. Ein Stellplatz pro Wohneinheit muss gemäß den Mindestanforderungen der LBO durch nicht gefangene Stellplätze nachgewiesen werden.

Bereiche, in denen in Bebauungsplänen oder örtlichen Bauvorschriften bereits eine erhöhte Stellplatzregelung (zwei Stellplätze pro Wohneinheit bzw. ein oder zwei Stellplätze in Abhängigkeit der Wohnungsgröße) besteht, werden aufgrund

dieser spezielleren gebietsspezifischen Regelung aus dem Geltungsbereich ausgenommen. Auch künftig können solche Satzungen spezifische Regelungen treffen und Vorrang haben, sollen sich aber an der Planungskonzeption der Stellplatzsatzung orientieren.

Als zusätzliche Entlastung der Parkplatzsituation werden im Geltungsbereich mit einer erhöhter Stellplatzverpflichtung je Wohneinheit unter 60 m<sup>2</sup> Wohnfläche mindestens ein und je größere Wohneinheit mindestens zwei geeignete wettergeschützte Abstellplätze für Fahrräder gefordert. Denn ab dieser Wohnungsgröße kann mit der Bewohnbarkeit durch die entsprechende Bewohnerzahl gerechnet werden. Dies schafft als Nebeneffekt Klarheit über die Mindestanzahl an Fahrradabstellplätzen für die Wohnungen im Geltungsbereich, auch nachdem die Landesbauordnung den bisher allgemein geltenden Schlüssel von 2 Fahrradabstellplätzen pro Wohneinheit auf den "zu erwartenden Bedarf" verallgemeinert hat (jedoch unter Beibehaltung dieses Schlüssels in der Stellplatzsatzung).

Wohnungen für mobilitätseingeschränkte Menschen und Altenwohnanlagen sind hiervon ausgenommen, da diese Bewohner regelmäßig kein Fahrrad mehr fahren können. Die einzelne Rentnerwohnung ist dabei nicht per se ausgenommen, da diese anderweitig verkauft oder vermietet werden könnte und die heutige Rentnergeneration nicht selten noch mobil ist.

Die Vorgabe versteht sich als Mindestanforderung, welche eventuelle höhere Vorgaben nach LBO und die zugehörige Stellplatzverordnung nicht ersetzt, und gleichzeitig den Regelungen der LBO unterliegt.

# Teil B - 2 Stellplatzuntersuchung