

Teil B Begründung

Teil B - 1: Begründung

1. Anlass der Planung	18
2. Ausgangslage	18
2.1 Statistische Einordnung	18
2.2 Ergebnisse der Stellplatzuntersuchung.....	19
3. Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften	20

Teil B - 2: Stellplatzuntersuchung

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 mindestens 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 Rheinstetten 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 eine Stellplatzsatzung bestehen. Ausgenommen sind Bereiche für die bereits durch örtliche Bauvorschrift zu einem Bebauungsplan eine speziellere Regelung getroffen ist. In diesem Zusammenhang wird auch die Entlastungsmöglichkeit durch Fahrradabstellplätze berücksichtigt.

2. Ausgangslage

Als Ausgangslage für die Konzeption einer Erhöhung der Stellplatzverpflichtung werden im Nachfolgenden zunächst die verfügbaren Statistiken zum PKW-Bestand untersucht und die wesentlichen Ergebnisse der Stellplatzuntersuchung (Teil B-2) dargestellt, auf welche verwiesen wird.

2.1 Statistische Einordnung

Gemäß den Strukturdaten für die Gemeinden der Region Mittlerer Oberrhein (Statistisches Jahrbuch 2019, Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung – Statistikstelle, Stand: Dezember 2019) ergibt sich für Rheinstetten zum Jahresende 2018 eine Einwohnerzahl von 20.340 bei 10.073 Wohnungen, also eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,02 Personen je Haushalt. Bei erhobenen 15.040 KFZ bzw. 12.681 PKW ergeben sich so ca. 1,5 KFZ und 1,3 PKW je Haushalt. Hierin sind auch Ein-Personen-Haushalte mit üblicherweise nicht mehr als einem PKW berücksichtigt.

Eine gewisse statistische Verzerrung besteht durch unberücksichtigt bleibende Dienstwagen, da diese am Ort des Arbeitgebers statt am Wohnort gemeldet sind. Am 30.06.2019 pendelten z.B. 2.689 Personen mehr von Rheinstetten nach Karlsruhe als umgekehrt (Statistik aktuell, Pendlerverflechtungen in Karlsruhe, Entwicklung der Berufspendler 2009-2019; Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung - Statistikstelle). Nach dem Kraftfahrtbundesamt werden in Baden- Württemberg 2019 11,7% des PKW-Bestands gewerblich gehalten, wovon ein Teil als Dienstwagen mit Privatnutzung gemeldet ist. Im Ergebnis können ca. 1,4 real vorhandene PKW pro Haushalt in Rheinstetten plausibel angesetzt werden.

Die Zahl der PKW je 1000-Einwohner ist mit 623 im Mittelfeld der Statistik für die Gemeinden der Region Mittlerer Oberrhein angesiedelt (ähnlich wie z.B. Waldbronn mit 636 oder Bretten mit 600 PKW je 1000 Ew.). Das Minimum und Maximum der Auswertung bilden die Stadt Bad Schönborn (548 PKW je 1000 Ew.) und die Gemeinde Marxzell (700 PKW je 1000 Ew.).

Diese statische Einordnung 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 Ergebnisse der Stellplatzuntersuchung

In der Stellplatzuntersuchung wird die verkehrliche und städtebauliche Situation erfasst und bezüglich ihrer Bedeutung für den öffentlichen Parkraum ausgewertet. Ein wesentliches Ergebnis der Stellplatzuntersuchung ist die Abgrenzung von Bereichen, in denen der öffentliche Parkraum besonders ausgelastet ist (Belastungsbereiche).

Bei der Abgrenzung der Belastungsbereiche werden die einzelnen Ortsteile zunächst als zusammenhängende Gebiete angesehen, da sie aus städtebaulichen Strukturen oder räumlich eine Einheit bilden.

Ein Abgleich zwischen der städtebaulichen Analyse und der vorgefundenen Stellplatzauslastung zeigt auf, dass insbesondere ein hoher Auslastungsgrad der öffentlichen Stellplatzflächen maßgeblich für die Definition der Belastungsbereiche sein soll. Hierbei wird ein gebietsbezogener Ansatz verfolgt, so dass auch Straßen mit einer geringeren Auslastung dem Belastungsbereich zugeordnet werden können, wenn das Gebiet insgesamt als Belastungsbereich eingestuft ist und die angrenzenden hoch ausgelasteten Straßen ein Ausweichen des Ruhenden Verkehrs aus den umliegenden Straßen wahrscheinlich macht. Hierbei werden auch die aufgezeigten städtebaulichen Indikatoren berücksichtigt sowie der Effekt, der sich aus einem größeren Suchradius im öffentlich Raum auf Grund von

umgesetzten Maßnahmen eines angestrebtes Parkraumbewirtschaftungskonzeptes ergeben können.

Im Weiteren wird untersucht, ob es Straßen (-abschnitte) oder zusammenhängende Areale gibt, die auf Grund der städtebaulichen und verkehrlichen Auswertungen anders zu bewerten sind als das Gesamtgebiet. Diese werden isoliert betrachtet.

Auch die Wohngebiete, die an S-Bahn, an Bus-Trassen (siehe Plan 5 - ÖPNV) oder an den Hauptverkehrsstraßen (siehe Plan 6 - Städtebau) liegen, können den Belastungsbereichen zugeordnet werden. Hier besteht aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ein besonderer Regelungsbedarf, zumal hier zumindest zeitweilig mit Überlastungen gerechnet werden muss, was sogar verkehrsgefährdende Zustände begünstigen kann.

Das Zusammennehmen dieser Bereiche als 'Belastungsbereiche' ergibt zusammenhängende Strukturen, die mit einer erhöhten Stellplatzverpflichtung belegt werden sollen. So kann einer Überlastung des öffentlichen Raums vorgebeugt werden und es wird der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen.

Im restlichen Stadtgebiet gelten bereits vorhandene Regelungen aus Bebauungsplänen oder sie befinden sich in Bereichen, die als 'Baugebiet und Nutzungen ohne maßgeblichen Wohnanteil' gekennzeichnet sind.

3. Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften

Der individuelle Mobilitätsbedarf der Einwohner von Rheinstetten schlägt sich im Wert von ca. 1,4 PKW pro Wohneinheit nieder. Der Grundstückseigentümer soll für den von ihm hervorgerufenen Stellplatzbedarf vom Grunde her selbst zuständig sein und diesen nicht auf die Allgemeinheit abwälzen, spätestens, wenn hierdurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gestört werden.

Die bestehende Bus- und Bahnanbindung reicht für die zur täglichen Lebensführung notwendige Mobilität nicht aus, um den Bedarf auf im Regelfall 1 KFZ pro größeren Haushalt zu senken. Dies gilt auch unter Einbeziehung des Radverkehrs. Dies bedingt den Bedarf der Regelung erhöhter Stellplatzanforderungen. Der Stellplatzschlüssel soll daher für große Wohnungen (über 90 m², Ermittlung der Wohnfläche nach Wohnflächenverordnung) in den Nicht-Belastungsbereichen auf mindestens 1,5 Stellplätze je Wohnung angehoben werden.

In weiten Teilen von Rheinstetten wird eine stark erhöhte Auslastung der öffentlichen Stellplatzflächen festgestellt, so dass in diesen Bereichen eine erhöhte

Notwendigkeit besteht, den privat benötigten Stellplatzbedarf auf dem eigenen Grundstück zu decken. Aus diesem Grund wird der geforderte Stellplatzschlüssel im Belastungsbereich bei mittelgroßen Wohnungen (über 50 m² Wohnfläche) auf 1,5 und bei großen Wohnungen (über 90 m² Wohnfläche) auf 2 Stellplätze je Wohneinheit erhöht.

Zur eindeutigen Definition werden die Dezimalstellen der Wohnungsgrößen auf ganze Zahlen gerundet. Zum Beispiel sind bei einer Wohnung mit 90,49 m² Wohnfläche nach Wohnflächenverordnung (gerundet auf 90 m²) innerhalb des Belastungsbereichs 1,5 KFZ-Stellplätze nachzuweisen.

Die Erhöhung der Stellplatzverpflichtung kann nicht dazu beitragen, die Stellplatzprobleme im öffentlichen Raum zu beheben, hierfür würde eine aufbauende Mobilitäts- oder einer Parkraumkonzeption erforderlich werden. Die Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohneinheiten leistet aber einen Beitrag dazu, einer weiteren Verschärfung der bereits angespannten Stellplatzsituation im öffentlichen Raum vorzubeugen.

Eine Anrechenbarkeit gefangener Stellplätze ist nur bei Einfamilienhäusern, Doppelhaushälften und Reihenhäusern (also Reihemittel- oder Reihenendhaus) gewollt und soll nur in der Kombination offener und geschlossener Stellplatz, z.B. ein Garagenstellplatz mit vorgelagertem Stellplatz im Freien. Gefangene Stellplätze in Mehrfamilienhäusern sind nicht gewollt, um keine ungeordneten Stellplatzsituationen zu generieren. Die Nichtzulassung von gefangenen Stellplätzen in Mehrfamilienhäusern entspricht auch der bestehenden Praxis, die fortgeführt werden soll. Ein Stellplatz pro Wohneinheit muss gemäß den Mindestanforderungen der LBO durch nicht gefangene Stellplätze nachgewiesen werden.

▪ **Fahrradabstellplätze**

Als zusätzliche Entlastung der Parkplatzsituation werden im Geltungsbereich bei Wohneinheiten bis 50 m² Wohnfläche mindestens ein, bei Wohneinheiten mit über 50 m² bis 90 m² Wohnfläche mindestens zwei und bei Wohneinheiten mit über 90 m² Wohnfläche mindestens drei Abstellplätze für Fahrräder gefordert. Denn ab dieser Wohnungsgröße kann mit der Bewohnbarkeit durch die entsprechende Bewohnerzahl gerechnet werden.

Auch hier werden zur eindeutigen Definition die Dezimalstellen der Wohnungsgrößen auf ganze Zahlen gerundet. Zum Beispiel sind bei einer Wohnung mit 90,49 m² Wohnfläche nach Wohnflächenverordnung (gerundet auf 90 m²) innerhalb des Belastungsbereichs 2 Rad-Stellplätze nachzuweisen.

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 Fahrrad-Abstellplätzen 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. Auch die Beschaffenheit der zu errichtenden Fahrradstellplätze richtet sich nach den Vorgaben der jeweils gültigen LBO

▪ **Geltungsbereich**

Zur Abgrenzung des Geltungsbereichs dieser Satzung werden die derzeitigen Innenbereichslagen der Stadt Rheinstetten großzügig umgriffen, die eine Wohnnutzung zulassen könnten und die nicht durch Bebauungspläne mit eigens geregelten Stellplatzbedarf überplant sind. Die Stellplatzsatzung versteht sich nicht als Satzung zur Beurteilung von Innenbereichen gemäß 34 BauGB.

Nicht im Geltungsbereich enthalten sind Gewerbegebiete und sonstige Gebiete, die maximal Betriebsleiterwohnen zulassen würden, sowie eindeutige Außenbereichsflächen, da für diese Bereiche keine angespannte Stellplatzsituation zu erwarten oder bekannt ist.

Bereiche, in denen in Bebauungsplänen oder örtlichen Bauvorschriften bereits eine erhöhte Stellplatzregelung besteht, werden aufgrund dieser spezielleren gebietsspezifischen Regelung aus dem Geltungsbereich ausgenommen. Auch künftig können solche Satzungen (als Ortsabrundung oder im bebauten Gebiet) spezifische Regelungen treffen und Vorrang haben. Sie sollen sich aber an der Planungskonzeption der Stellplatzsatzung orientieren.