

---

## Teil B: Begründung

<b>B - 1: Begründung.....</b>	<b>16</b>
<b>1. Anlass der Planung .....</b>	<b>16</b>
<b>2. Ausgangslage .....</b>	<b>16</b>
2.1 Statistische Einordnung .....	17
2.2 Ergebnisse der Stellplatzuntersuchung.....	17
<b>3. Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften .....</b>	<b>18</b>

## 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. Zur Anpassung an die städtebaulichen Erfordernisse hat sie jedoch in § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO die Möglichkeit geschaffen, die Stellplatzverpflichtung auf bis zu zwei Stellplätze für KFZ je Wohneinheit zu erhöhen. Eine Satzung über die Erhöhung der Stellplatzverpflichtung darf jedoch nur beschlossen werden, wenn Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen. Hierdurch können auch äußere Rahmenbedingungen und Besonderheiten gezielt berücksichtigt werden.

Da in der Gemeinde Ubstadt-Weiher 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 welche ein Regelungsbedarf durch eine Stellplatzsatzung bestehen. Ausgenommen sind Bereiche für die bereits durch örtliche Bauvorschrift zu einem Bebauungsplan eine speziellere Regelung getroffen ist.

Die Satzung wird als örtliche Bauvorschrift gemäß § 74 Abs. 6 LBO im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB aufgestellt. Dies bedeutet ein einstufiges Verfahren, also, dass weder eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB, noch eine frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt werden soll. Auch wird keine Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB, kein Umweltbericht nach § 2a BauGB und keine zusammenfassende Erklärung erstellt.

### 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

Im Statistischen Jahrbuch 2020<sup>1</sup> werden für das Jahresende 2019 für die Gemeinde Ubstadt-Weiher 13.131 Einwohner in 6.059 Wohnungen aufgezeigt, also eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,2 Personen je Haushalt. Bei erhobenen 8.494 PKW (647 PKW/1.000 Einwohner), ergeben sich so ca. 1,4 PKW je Haushalt. Hierin sind auch Ein-Personen-Haushalte mit üblicherweise nicht mehr als einem PKW enthalten, allerdings besteht auch eine gewisse statistische Verzerrung durch in den Zahlen unberücksichtigt bleibende Dienstwagen, da diese am Ort des Arbeitgebers statt am Wohnort gemeldet sind. Unberücksichtigt bleiben auch die 2.039 sonstige Kraftfahrzeuge wie Motorräder, Lastkraftwagen oder Traktoren, von denen zumindest ein Teil auch am öffentlichen Parken teilnimmt. Im Ergebnis können ca. 1,5 real vorhandene PKW pro Haushalt in der Gemeinde Ubstadt-Weiher plausibel angesetzt werden.

Die auf der Homepage des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg zugänglichen Statistiken zeigen eine kontinuierliche Erhöhung der PKW je 1.000 Einwohner (z.B. für das Jahr 2011 mit 569 PKW/1.000 Einwohner und 2020 647 PKW/1.000 Einwohner) bei insgesamt kleiner werdenden Haushalten (z.B. 2,7 Personen je Haushalt 1987 und 2,4 Personen je Haushalt im Jahr 2011).

Diese statistische Einordnung und eine mögliche künftige Tendenz zu weniger Autos z.B. durch Zunahme des Carsharings, des Radverkehrs oder des Arbeitens im Home-Office, führt dennoch 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. Das wesentliche Ergebnis der Untersuchung ist die Konzeption von Bereichen, in denen der entstehende Parkraumbedarf besonders auf dem eigenen Grundstück geregelt werden soll. Diese Belastungsbereiche werden hierbei nicht straßengenau, sondern in sinnhafte, größere, zusammenhängende Areale zusammengefasst werden. Es zeigt sich, dass insbesondere die dargestellten Ortskerne und die Bereiche mit Nachverdichtungspotenzial bedeutend für die Darstellung der Belastungsbereiche sind, aber auch die Auslastung des öffentlichen Parkraums, die Hauptstraßen mit ihrer Bedeutung für den Linienbusverkehr, der Anteil an Falschparkern und schmalen Straßen ohne öffentliches Parken (vgl. Teil B-2 Stellplatzuntersuchung – 3. Konzeption der Belastungsbereiche).

---

<sup>1)</sup> Herausgeber Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung



### 3. Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften

Der individuelle Mobilitätsbedarf der Einwohner von Ubstadt-Weiher schlägt sich im Vorhandensein von ca. 1,5 PKW pro Wohneinheit nieder. Der Wohnungseigentümer 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 im Gemeindegebiet.

In den dargestellten zusammenhängenden Belastungsbereichen wird eine besondere Notwendigkeit aufgezeigt, den privat benötigten Stellplatzbedarf auf dem eigenen Grundstück zu decken. Der Stellplatzschlüssel soll daher im "Regelungsbereich 2" auf 2 Stellplätze je Wohneinheit angehoben werden. Für die weniger stark belasteten Bereiche mit der Zweckbestimmung "Regelungsbereich 1,5" wird die Stellplatzverpflichtung je Wohneinheit auf 1,5 angehoben, was dem aufgezeigten durchschnittlichen Stellplatzbedarf entspricht.

Von dieser Erhöhung der Stellplatzverpflichtung wird nur bei der Errichtung kleiner Wohneinheiten bis 60 m<sup>2</sup> Wohnfläche (Ermittlung der Wohnfläche nach Wohnflächenverordnung) verzichtet, da bei dieser Wohnungsgröße überwiegend nicht mit einem zweiten KFZ gerechnet werden muss. Durch die Bestimmung einer Mindestwohnfläche, für welche die erhöhte Stellplatzverpflichtung gilt, soll verhindert werden, dass die Satzung der Errichtung kleiner Wohnungen entgegensteht, z.B. als Einliegerwohnung für Alleinstehende.

Der Ermittlung der Wohnfläche liegt die Wohnflächenverordnung zu Grunde. Zur eindeutigen Definition werden die Dezimalstellen der Wohnflächen auf ganze Zahlen abgerundet. Zum Beispiel ist eine Wohnung mit 59,99 m<sup>2</sup> Wohnfläche nach Wohnflächenverordnung (gerundet auf 59 m<sup>2</sup>) nicht Regelungsgegenstand dieser Satzung. Gleichzeitig werden die nachzuweisenden Stellplätze immer aufgerundet, z.B. für ein Mehrfamilienhaus mit drei 65 m<sup>2</sup> großen Wohneinheiten im Belastungsbereich mit rechnerisch 4,5 nachzuweisenden Stellplätzen auf 5 Stellplätze.

Die Anrechenbarkeit gefangener zweiter Stellplätze im Regelungsbereich der Satzung, dient einer angemessenen baulichen und wirtschaftlichen Ausnutzbarkeit der Grundstücke und fördert eine behutsame Nachverdichtung.

### ■ Fahrradabstellplätze

Als zusätzliche Entlastung der Parkplatzsituation werden im Geltungsbereich bei Wohneinheiten unter 60 m<sup>2</sup> Wohnfläche mindestens ein, bei Wohneinheiten mit unter 90 m<sup>2</sup> Wohnfläche mindestens zwei und bei Wohneinheiten ab 90 m<sup>2</sup> Wohnfläche mindestens drei Abstellplätze für Fahrräder gefordert. Denn ab dieser Wohnungsgröße kann mit der Bewohnbarkeit durch die entsprechende Bewohnerzahl gerechnet werden.

Hierbei werden ebenfalls zur eindeutigen Definition die Dezimalstellen der Wohnungsgrößen auf ganze Zahlen abgerundet. Zum Beispiel sind bei einer Wohnung mit 89,99 m<sup>2</sup> Wohnfläche nach Wohnflächenverordnung auf 89 m<sup>2</sup> abzurunden. 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.

Wohnungen für mobilitätseingeschränkte Menschen und Altenwohnanlagen sind hiervon ausgenommen, da diese Bewohner regelmäßig kein Fahrrad 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 eventuell 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 Gemeinde Ubstadt-Weiher 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 können künftig solche Satzungen (als Ortsabrundung oder im bebauten Gebiet) spezifische Regelungen treffen und Vorrang haben. Sie sollen sich aber an der Planungskonzeption der Stellplatzsatzung orientieren.