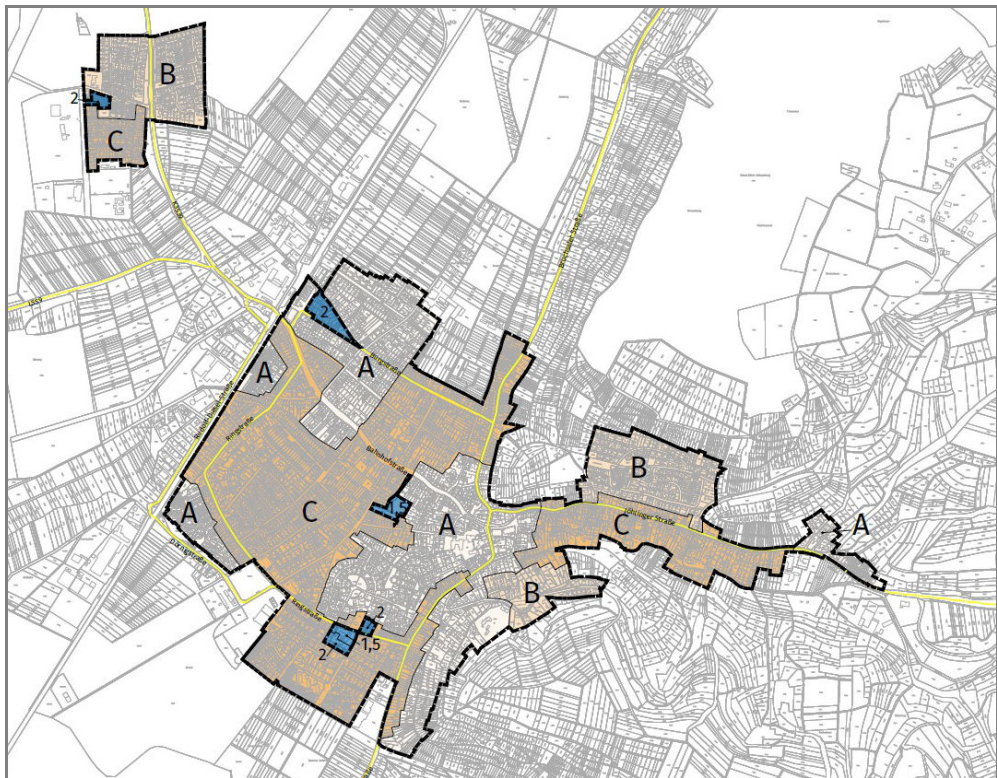


Gemeinde Weingarten

# Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung)

Entwurf



Karlsruhe  
August 2024



Gemeinde Weingarten

# Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung)

Entwurf

**Bearbeiter**

Dr.-Ing. Frank Gericke (Projektleiter)

B. Sc. Annick Ulrich (Geographie)

**Verfasser**

**MODUS CONSULT Gericke GmbH & Co. KG**

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721 / 86009-0

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Weingarten

im August 2024



## Inhalt

<b>Teil A</b>	<b>Bestandteile</b>
A - 1	Satzungstext
A - 2	Planteil mit Geltungsbereich
<b>Teil B</b>	<b>Begründung</b>
B - 1	Begründung
	<b>Anlage</b>
B - 2	Stellplatzuntersuchung



# Teil A - 1 Satzungstext





## **Gemeinde Weingarten**

### **Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung)**

Aufgrund

§ 74 Abs. 2 und 6 der Landesbauordnung Baden-Württemberg  
in der Fassung vom 5. März 2010 (GBl. 2010 S. 357, 358 ber. GBl. S. 416), zuletzt  
geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. November 2023 (GBl. S. 422) und  
§ 4 der Gemeindeordnung für das Land Baden-Württemberg  
in der Fassung vom 24. Juli 2000, zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes  
vom 27. Juni 2023 (GBl. S. 229, 231)

hat der Gemeinderat der Gemeinde Weingarten in der Sitzung vom .....  
die folgende Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatz-  
satzung) als Satzung beschlossen:

#### **§ 1 Räumlicher Geltungsbereich**

Die Satzung gilt für die im Teil A-2 zeichnerisch abgegrenzte, insgesamt ca.  
201,8 ha große Ortslage von Weingarten. Der Geltungsbereich beinhaltet dabei  
insbesondere Flurstücke an den folgenden Straßen:

in Weingarten:

Am alten Friedhof, Am Bildhäusle, Am Gipfelsberg, Am Graben, Apothekenstraße,  
Auf der Setz, Bachstraße, Bahnhofstraße, Bärenentalweg, Beethovenstraße, Berliner  
Straße, Bertha-von-Suttner-Straße, Blumenstraße, Breitwiesenweg (Haus-Nrn. 10-  
38), Breslauer Straße, Bruchsaler Straße, Brunnenstraße, Burgstraße, Burgunder-  
weg, Clara-Schumann-Straße, Danziger Straße, Dr.-Wohnlich-Straße, Dresdner  
Ring, Durlacher Straße (bis Haus-Nrn. 76), Eisbergweg, Elly-Heuss-Knapp-Straße,  
Engelstraße, Ernst-Vögele-Straße, Fliederweg, Fontanestraße, Friedrich-Wil-  
helm-Straße, Gartenstraße, Georgstraße, Goethestraße, Gutedelweg, Hans-Tho-  
ma-Weg, Haydnstraße, Hebelstraße, Hegelstraße, Heglachweg, Heidengaß,  
Heinrich-Brunner-Straße, Hirschstraße, Höhefeldstraße (bis Haus-Nrn. 38), Höl-  
derlinstraße, Im Brügel, Im Herrschaftsbruch, Jöhlinger Straße (bis Haus-Nrn.  
112/2), Josef-Wolf-Straße, Kanalstraße (bis Haus-Nrn. 65), Kantstraße, Karlstraße,  
Käthe-Kollwitz-Straße, Katzenbergweg, Keltergasse, Kirchbergstraße (bis Haus-  
Nrn. 44), Kirchgässle, Kirchstraße, Königsberger Straße, Körnerstraße, Kraich-  
bachweg, Leipziger Straße, Lessingweg, Lise-Meitner-Straße, Liverdunplatz,  
Lohmühlwiesen, Luisenstraße, Marie-Curie-Straße, Marktplatz, Mittelweg, Mozart-

straße, Mühlbergerstraße, Mühlstraße, Müller-Thurgau-Weg, Mützenau, Nelkenweg, Neue Bahnhofstraße (bis Haus-Nrn. 20a), Paulusstraße, Pfarrer-Nikolaus-Straße, Pfinzweg, Potsdamer Straße, Ricarda-Huch-Straße, Rieslingweg, Ringstraße, Rosenstraße (bis Haus-Nrn. 42), Ruländerweg, Saalbachweg, Schafstraße, Schillerstraße, Schmalensteinweg, Schopenhauerstraße, Schubertstraße, Schulstraße, Silcherstraße, Silvanerweg, Sohlweg, Sophie-Scholl-Straße, Spitalstraße, Steingassweg, Steinstraße, Stettiner Straße, Traminerweg, Tulpenstraße, Uhlandplatz, Uhlandstraße, Umkehrstraße, Walzbachweg, Wiesenstraße, Wilhelm-Martin-Straße, Wilzerstraße und Winkelpfad.

#### in Waldbrücke:

Ahornweg, Amselweg, Birkenweg, Buchenweg (bis Haus-Nrn. 36), Bussardweg, Drosselweg, Eichenweg, Elsterweg, Erlenweg, Eulenweg, Falkenweg, Fasanenweg, Fichtenweg, Finkenweg, Forlenweg, Holunderweg, Kiefernweg, Lärchenweg, Lindenweg, Meisenweg, Schwalbenweg, Sperberweg, Sperlingweg, Tannenweg und Ulmenplatz.

Die genaue zeichnerische Abgrenzung des Geltungsbereiches ist im Planteil der Stellplatzsatzung (Teil A-2) eingezeichnet.

## **§ 2 Anwendung im Bereich bestehender Stellplatzverpflichtungen**

Durch Inkrafttreten der "Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung)" werden im Überlagerungsbereich die zu diesem Zeitpunkt gemäß § 74 Abs. 2 LBO erlassenen Bestimmungen zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen ersetzt.

## **§ 3 Regelung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen** **(§ 74 Abs. 2 Nr. 1-2 LBO)**

Für Wohnprojekte mit weniger als 3 Wohneinheiten gelten die Vorgaben der jeweils gültigen Landesbauordnung.

Für **Weingarten** und den Ortsteil **Waldbrücke** wird die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 37 Abs. 1 LBO) für Wohneinheiten

- ▶ in den Bereichen mit der Zweckbestimmung '**A**' auf 1,5 KFZ-Stellplätze je Wohneinheit mit mindestens 40 m<sup>2</sup> bis unter 110 m<sup>2</sup> Wohnfläche und auf 2 KFZ-Stellplätze je Wohneinheit mit mindestens 110 m<sup>2</sup> Wohnfläche;

- ▶ in den Bereichen mit der Zweckbestimmung **‘B’** auf 1,75 KFZ-Stellplätze je Wohneinheit mit mindestens 40 m<sup>2</sup> bis unter 110 m<sup>2</sup> Wohnfläche und auf 2 KFZ-Stellplätze je Wohneinheit mit mindestens 110 m<sup>2</sup> Wohnfläche;
- ▶ in den Bereichen mit der Zweckbestimmung **‘C’** auf 2 KFZ-Stellplätze je Wohneinheit mit mindestens 40 m<sup>2</sup> bis unter 110 m<sup>2</sup> Wohnfläche und auf 2 KFZ-Stellplätze je Wohneinheit mit mindestens 110 m<sup>2</sup> Wohnfläche

gemäß § 5 erhöht.

Die Stellplatzverpflichtung wird grundstücksbezogen auf Ganzzahlen aufgerundet. Im Falle der Bebauung eines Grundstücks mit mehreren Wohngebäuden ist der Stellplatznachweis für jedes Gebäude getrennt zu erbringen, Dezimalzahlen sind hierbei aufzurunden.

Gefangene 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 und beide Stellplätze zur selben Wohneinheit gehören.

Zur Vermeidung besonderer Härten kann die Gemeinde im Einzelfall auf Antrag von den hier getroffenen Festsetzungen abweichende geringere Anforderungen in Verbindung mit § 74 Abs. 2 Nr. 1 festsetzen.

Wohnungen für mobilitätseingeschränkte Menschen und Altenwohnanlagen sind von dieser Regelung ausgenommen.

Für die Ermittlung der Wohnfläche werden Dezimalstellen auf die ganze Zahl abgerundet. Für die Beschaffenheit der Stellplätze gilt § 37 LBO entsprechend. Darüber hinausgehende Anforderungen aufgrund der jeweils aktuellen Landesbauordnung bleiben hiervon unberührt.

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

Innerhalb des Geltungsbereichs dieser Satzung (Bereiche mit Zweckbestimmung “A”, “B” und “C”) sind Stellplätze für Fahrräder für Wohnprojekte ab **3** Wohneinheiten wie folgt nachzuweisen:

- ▶ mindestens 1 Abstellplatz für Fahrräder je Wohneinheit bis unter 40 m<sup>2</sup> Wohnfläche
- ▶ mindestens 2 Abstellplätze für Fahrräder je Wohneinheit mit mindestens 40 m<sup>2</sup> bis unter 110 m<sup>2</sup> Wohnfläche

- ▶ mindestens 3 Abstellplätze für Fahrräder je Wohneinheit mit mindestens 110 m<sup>2</sup> Wohnfläche

herzustellen.

Für Wohnprojekte mit weniger als 3 Wohneinheiten gelten die Vorgaben der jeweils gültigen Landesbauordnung.

Wohnungen für mobilitätseingeschränkte Menschen und Altenwohnanlagen sind von dieser Regelung ausgenommen.

Für die Ermittlung der Wohnfläche werden Dezimalstellen auf die ganze Zahl abgerundet. Für die Beschaffenheit der Stellplätze gilt § 37 LBO entsprechend. Darüber hinausgehende Anforderungen aufgrund der jeweils aktuellen Landesbauordnung bleiben hiervon unberührt.

## **§ 5 Bereiche besonderer Zweckbestimmung**

Innerhalb des Geltungsbereichs sind Bereiche mit der besonderen Zweckbestimmung 'A', 'B' und 'C' abgegrenzt.

### **■ Bereiche mit besonderer Zweckbestimmung "A"**

Für die Bereiche mit der besonderen Zweckbestimmung 'A' sind die im Planteil (A-2) eingetragenen Bereiche maßgeblich. Diese umfassen

#### In Weingarten:

- ▶ Am alten Friedhof (Haus-Nrn. 2)
- ▶ Am Bildhäusle
- ▶ Am Gipfelsberg
- ▶ Am Graben
- ▶ Apothekenstraße
- ▶ Bahnhofstraße (gerade Haus-Nrn. 12-50 & 96-114, 146-150, ungerade Haus-Nrn. 1-49 und 91 -123)
- ▶ Bertha-von-Suttner-Straße
- ▶ Bruchsaler Straße (gerade Haus-Nrn. 2-24, ungerade Haus-Nrn. 1-21)
- ▶ Burgstraße (gerade Haus-Nrn. 54-92, ungerade Haus-Nrn. 53-117)
- ▶ Clara - Schumann - Straße

- ▶ Dr. Wohnlich-Straße (gerade Haus-Nrn. 18-24, ungerade Haus-Nrn. 29, 29/1, 32)
- ▶ Durlacher Straße (gerade Haus-Nrn. 2-16, ungerade Haus-Nrn. 1-17, 27 und 33)
- ▶ Eisbergweg
- ▶ Elly-Heuss-Knapp-Straße
- ▶ Ernst-Vögele-Straße
- ▶ Fliederweg
- ▶ Fontanestraße
- ▶ Friedrich-Wilhelm-Straße (alle außer Haus-Nrn. 32-56, 31-59)
- ▶ Hegelstraße (außer Haus-Nrn. 1)
- ▶ Hirschstraße
- ▶ Höhefeldstraße (gerade Haus-Nrn. 4-38, ungerade Haus-Nrn. 5-37)
- ▶ Hölderlinstraße
- ▶ Im Brügel
- ▶ Im Herrschaftsbruch (außer Haus-Nrn. 1, 3, 3/1, 2, 4)
- ▶ Jöhlinger Straße (gerade Haus-Nrn. 2-4, ungerade Haus-Nrn. 1-15 und 93-99)
- ▶ Josef-Wolf-Straße
- ▶ Karlstraße
- ▶ Käthe-Kollwitz-Straße
- ▶ Keltergasse (außer Haus-Nrn. 1-7)
- ▶ Kirchbergstraße (gerade Haus-Nrn. 4-16, ungerade Haus-Nrn. 1-9)
- ▶ Kirchstraße
- ▶ Körnerstraße
- ▶ Lohmühlwiesen
- ▶ Luisenstraße (außer Haus-Nrn. 13-25, 18-26)
- ▶ Marie-Curie-Straße
- ▶ Marktplatz
- ▶ Mauertalweg
- ▶ Mittelweg
- ▶ Mützenau (außer 26, 26/1, 19, 21)
- ▶ Nelkenweg
- ▶ Neue Bahnhofstraße (gerade Haus-Nrn. 1-13, ungerade Haus-Nrn. 2-6 und 14a-20a)
- ▶ Pfarrer-Nikolaus-Straße
- ▶ Rathausplatz

- ▶ Ricarda-Huch-Straße
- ▶ Rosenstraße (außer Haus-Nrn. 43)
- ▶ Schillerstraße (gerade Haus-Nrn. 50-104, ungerade Haus-Nrn. 1-3, 47-71)
- ▶ Schopenhauerstraße
- ▶ Schulstraße
- ▶ Silcherstraße (gerade Haus-Nrn. 4-24)
- ▶ Sophie-Scholl-Straße
- ▶ Steinstraße
- ▶ Tulpenstraße
- ▶ Umkehrstraße
- ▶ Winkelpfad

#### ■ **Bereiche mit besonderer Zweckbestimmung "B"**

Für die Bereiche mit der besonderen Zweckbestimmung 'B' sind die im Planteil (A-2) eingetragenen Bereiche maßgeblich. Diese umfassen

in Weingarten:

- ▶ Auf der Setz
- ▶ Burgunderweg
- ▶ Gutedelweg
- ▶ Hans-Thoma-Weg
- ▶ Jöhlingerstraße (Haus-Nrn. 35, 77, 79)
- ▶ Katzenbergweg
- ▶ Kirchbergstraße (gerade Haus-Nrn. 18-44, ungerade Haus-Nrn. 11-35)
- ▶ Liverdunplatz
- ▶ Müller-Thurgau-Weg
- ▶ Rieslingweg
- ▶ Ruländerweg (außer Haus-Nrn. 4/1, 4/2)
- ▶ Silvanerweg
- ▶ Steingassweg
- ▶ Traminerweg

in Waldbrücke:

- ▶ Ahornweg
- ▶ Amselweg
- ▶ Buchenweg (gerade Haus-Nrn. 2-16)
- ▶ Bussardweg
- ▶ Drosselweg
- ▶ Eichenweg (ungerade Haus-Nrn. 1-15)
- ▶ Elsterweg
- ▶ Erlenweg
- ▶ Eulenweg
- ▶ Falkenweg
- ▶ Fasanenweg
- ▶ Fichtenweg
- ▶ Finkenweg
- ▶ Forlenweg (Haus-Nrn. 2)
- ▶ Holunderweg
- ▶ Lärchenweg (Haus-Nrn. 1/1)
- ▶ Lindenweg
- ▶ Meisenweg
- ▶ Schwalbenweg
- ▶ Sperberweg
- ▶ Sperlingweg
- ▶ Tannenweg

**■ Bereiche mit besonderer Zweckbestimmung "C"**

Für die Bereiche mit der besonderen Zweckbestimmung 'C' sind die im Planteil (A-2) eingetragenen Bereiche maßgeblich. Diese umfassen

in Weingarten:

- ▶ Am alten Friedhof (außer Haus-Nrn. 2)
- ▶ Bachstraße
- ▶ Bahnhofstraße (gerade Haus-Nrn. 52-92 & 118-142, ungerade Haus-Nrn. 55-89 und 125-159)
- ▶ Bärenentalweg

- ▶ Beethovenstraße
- ▶ Berliner Straße
- ▶ Blumenstraße
- ▶ Breitwiesenweg (gerade Haus-Nrn. 10-38)
- ▶ Breslauer Straße
- ▶ Bruchsaler Straße (gerade Haus-Nrn. 28-80, ungerade Haus-Nrn. 27-85)
- ▶ Brunnenstraße
- ▶ Burgstraße (gerade Haus-Nrn. 2-52/52a, ungerade Haus-Nrn 1-51)
- ▶ Danziger Straße
- ▶ Dr. Wohnlich-Straße (außer Haus-Nrn. 18-24, 29-31)
- ▶ Durlacherstraße (gerade Haus-Nrn. 22-76, ungerade Haus-Nrn. 19-25 und 43-73)
- ▶ Engelstraße
- ▶ Friedrich-Wilhelm-Straße (gerade Haus-Nrn. 32-56, ungerade Haus-Nrn. 31-59)
- ▶ Gartenstraße
- ▶ Georgstraße
- ▶ Gothestraße
- ▶ Haydnstraße
- ▶ Hebelstraße
- ▶ Hegelstraße (Haus-Nrn. 1)
- ▶ Heglachweg
- ▶ Heidengaß
- ▶ Höhefeld (Haus-Nrn. 1, 3, 3a)
- ▶ Im Herrschaftsbruch (Haus-Nrn. 1, 3, 3/1, 2, 4)
- ▶ Jöhlinger Straße (gerade Haus-Nrn. 6-112/2, ungerade Haus-Nrn. 17-25, 37-73 und 81-85)
- ▶ Kanalstraße (gerade Haus-Nrn. 2-46, ungerade Haus-Nrn. 1-15 und 21-65)
- ▶ Kantstraße
- ▶ Keltergasse (ungerade Haus-Nrn. 1-7)
- ▶ Königsberger Straße
- ▶ Kraichbachweg
- ▶ Leipziger Straße
- ▶ Lessingweg
- ▶ Lise-Meitner-Straße
- ▶ Ludwig-Bacher-Weg



- ▶ Luisenstraße (gerade Haus-Nrn. 16-26, ungerade Haus-Nrn. 13-25)
- ▶ Mozartstraße
- ▶ Mühlstraße
- ▶ Mülbergerstraße
- ▶ Mützenau (Haus-Nrn. 26, 26/1, 19, 21)
- ▶ Paulusstraße
- ▶ Pfinzweg
- ▶ Potsdamerstraße
- ▶ Ringstraße (gerade Haus-Nrn. 2-102 und 112-120, ungerade Haus-Nrn. 1-93 sowie 103)
- ▶ Ruländerweg (Haus-Nrn. 4/1, 4/2)
- ▶ Saalbachweg
- ▶ Schafstraße
- ▶ Schillerstraße (gerade Haus-Nrn. 4-48, ungerade Haus-Nrn. 5-45 und 73-91)
- ▶ Schmalensteinweg (Haus-Nrn. 20-38)
- ▶ Schubertstraße
- ▶ Silcherstraße (nur ungerade Haus-Nrn.)
- ▶ Spitalstraße
- ▶ Stettiner Straße
- ▶ Uhlandplatz
- ▶ Uhlandstraße
- ▶ Walzbachweg
- ▶ Wiesenstraße
- ▶ Wilhelm-Martin-Straße
- ▶ Wilzerstraße

in Waldbrücke:

- ▶ Birkenweg
- ▶ Buchenweg (gerade Haus-Nrn. 18-36, ungerade Haus-Nrn. 1-19)
- ▶ Eichenweg (gerade Haus-Nrn. 17-27, ungerade Haus-Nrn. 18-24)
- ▶ Kiefernweg
- ▶ Lärchenweg (ungerade Haus-Nrn. 1/1, 17-39)
- ▶ Ulmenplatz (Haus-Nrn. 1, 3)

## **§ 6 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.

## **§ 7 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 Weingarten

Weingarten, den .....

Eric Bänziger, Bürgermeister

Inkrafttreten: Die durch Beschluss des Gemeinderats vom ..... als Satzung beschlossenen örtlichen Bauvorschriften sind gemäß § 74 Abs. 6 LBO i.V.m. § 10 Abs. 3 BauGB mit Bekanntmachung am ..... in Kraft getreten.

Weingarten, den .....

# Teil A - 2 Planteil mit Geltungsbereich



# Teil B Begründung



## Teil B: Begründung

<b>B-1: Begründung zur Stellplatzsatzung .....</b>	<b>25</b>
<b>1. Anlass der Planung .....</b>	<b>27</b>
<b>2. Ausgangslage vor Ort .....</b>	<b>28</b>
2.1 Statistische Einordnung .....	28
2.2 Ergebnisse der Stellplatzuntersuchung.....	30
<b>3. Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften. ....</b>	<b>31</b>
3.1 Grundlagen .....	31
3.2 Anwendung .....	31
3.3 Erhöhung der Stellplatzverpflichtung .....	31
3.4 Empfehlung von Sonderregelungen bei Abstellplätzen .....	35
3.5 Fahrradstellplätze .....	37
3.6 Geltungsbereich.....	39
<b>B - 2: Stellplatzuntersuchung .....</b>	<b>41</b>





# Teil B - 1 Begründung zur Stellplatzsatzung



## B-1: Begründung zur Stellplatzsatzung

### 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 und Fahrradstellplätze nach dem regelmäßig zu erwartenden Bedarf 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 oder gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO einzuschränken.

Eine Satzung über die Erhöhung oder Einschränken der Stellplatzverpflichtung darf jedoch nur beschlossen werden, wenn Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen. Um die aktuellen äußeren Rahmenbedingungen und Besonderheiten gezielt berücksichtigen zu können, wird die bestehende Satzung über die Stellplatzverpflichtung in der Gemeinde Weingarten (aus dem Jahr 1996) ersetzt. In diesem Zusammenhang werden auch die örtlichen Bauvorschriften bestehender Bebauungspläne bzgl. der erlassenen Stellplatzverpflichtung in die Planung einbezogen, um für das gesamte Gemeindegebiet nachvollziehbare, einheitliche Regelungen aufzustellen.

Nach der Änderung der Landesbauordnung (LBO) im September 2022 wird keine konkrete Anzahl mehr im Zusammenhang mit der Herstellung von Fahrradabstellplätzen bei Wohnungen vorgegeben. Die Herstellung von nötigen Fahrradabstellplätzen richtet sich nun nach dem "regelmäßig zu erwartenden Bedarf". In der Praxis hängt die Anzahl der auszuführenden Fahrradabstellplätze also von den Umständen des Einzelfalles ab.

Ergänzend dazu besteht in Zeiten des Klimawandels für die Gemeinden der Anspruch, sich klimafreundlich, nachhaltig und zukunftsorientiert zu gestalten, um z.B. ihren Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten und somit den gemeindlichen Klimaschutzziele Rechnung zu tragen. Hierzu gehört unter anderem die Verringerung des Autoverkehrs und die Förderung von einer einfachen, flexiblen und klimafreundlichen Mobilität durch die Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. In diesem Sinne nimmt die Stärkung der Fahrradmobilität und dadurch auch die Schaffung der erforderlichen Fahrradabstellplätze stark an Bedeutung in der Planung lebenswerter Gemeinden zu. Unter diesen Voraussetzungen setzt

sich die Gemeinde Weingarten als Ziel, eine konkrete, einheitliche und überschaubare Regelung bezüglich der Fahrradabstellplätze über das gesamte Gemeindegebiet zu schaffen.

Da in der Gemeinde Weingarten örtliche Bereiche mit unterschiedlichem Regelungsbedarf zum Thema Ruhendem Verkehr 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.

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 vor Ort

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 2023<sup>1</sup> werden für das Jahresende 2022 für die Gemeinde Weingarten 10.534 Einwohner in 5.008 Wohnungen aufgezeigt, also eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,1 Personen je Haushalt. Bei erhobenen 6.307 PKW (599 PKW/1.000 Einwohner), ergeben sich so ca. 1,26 PKW je Haushalt. Hierin sind auch Ein-Personen-Haushalte mit üblicherweise nicht mehr als einem PKW enthalten.

Realistisch muss angenommen werden, dass die Zahl der verfügbaren PKW je Haushalt tatsächlich höher liegt, da vorhandene Dienstwagen unberücksichtigt bleiben, die am Ort des Arbeitgebers statt am Wohnort gemeldet sind. Der Anteil der Dienstwagen am PKW-Gesamtbestand in Deutschland wird mit 11,3 % für das

---

1) Herausgeber Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung

Jahr 2023 angegeben<sup>2</sup>. Auch zeigt sich in der Gemeinde eine verhältnismäßig geringe Anzahl sozialversicherungspflichtig beschäftigter Arbeitnehmer am Arbeitsort (2.915 gemäß Statistischen Jahrbuch 2023) im Verhältnis zu Bevölkerungszahl, dies deutet auf ein hohes Auspendlersaldo und einen ggf. großen Anteil an nicht gemeldeten Dienstwagen hin. Im Ergebnis können ca. 1,3 bis 1,35 real vorhandene PKW pro Haushalt in der Gemeinde Weingarten plausibel angesetzt werden.

Für den zu berücksichtigenden Stellplatzbedarf je Wohneinheit muss zudem ein Vorhalten von Stellplätzen für Besucher berücksichtigt werden sowie die Nutzung von Stellplätzen durch die ca. 1.433 sonstigen KFZ (hier ist insbesondere bei Motorrädern ein Stellplatzbedarf am Haus plausibel). Wohnungseigentümer sollen für den von ihnen hervorgerufenen Stellplatzbedarf vom Grunde her selbst zuständig sein und diesen nicht auf die Allgemeinheit abwälzen.

Die Webseite des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg zeigt in der Statistik 'KFZ und Verkehrsbelastung' zudem eine Erhöhung der PKW je 1.000 Einwohner für die Gemeinde Weingarten, z.B. 2008 mit 530 PKW/1.000 Einwohner und 2023 mit 599/1.000 Einwohner.

Laut der Webseite des statistischen Bundesamtes nimmt die Wohnfläche je Einwohner stetig zu. Hat eine Person 2017 im Durchschnitt noch auf 46,5 m<sup>2</sup> gelebt, so lebt eine Person 2023 schon auf 47,5 m<sup>2</sup>. Es ist also davon auszugehen, dass im Schnitt nicht mehr als eine Person auf einer Fläche von 40 m<sup>2</sup> lebt. Folglich ist nicht mit mehr als einem PKW pro Wohneinheit zu rechnen, weshalb für diese kleine Wohnungsgröße keine Erhöhung der Stellplatzverpflichtung notwendig ist. Des Weiteren entspricht diese Grenze auch den Festsetzungen zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen in den rechtskräftigen Bebauungsplänen von Weingarten.

In der Statistik 'Wohnungen nach Größe' auf der Webseite des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg sind für das Jahr 2023 insgesamt 5.047 Wohnungen für Weingarten dokumentiert. Davon sind 1.309 (25,9 %) 4-Zimmer-Wohnungen, 1.024 (20,3 %) sind 5-Zimmer-Wohnungen und 1.486 (29,4 %) sind Wohnungen mit 6 Zimmer und mehr, wodurch die ungewöhnlich hohe Zahl an großen Wohnungen dokumentiert ist. Die Umrechnung der Wohnfläche für die gesamte Gemeinde (539.600 m<sup>2</sup>) in Bezug auf die Anzahl der Wohnungen (5.047) ergibt eine durchschnittliche Wohnfläche von 106,9 m<sup>2</sup>. Im Hinblick auf den prozentualen Anteil der Wohnungen mit über 5 Zimmer (49,7 %) ist davon auszugehen, dass

---

2) Quelle: de.statista.com

jede zweite Wohnung in Gemeinde eine Wohnfläche von über 110 m<sup>2</sup> hat. In diesem Zusammenhang kann man annehmen, dass Wohnungen mit mehr Wohnfläche auch eine höhere Personenanzahl je Wohnung aufweisen und somit mit einem erhöhten Bedarf an PKWs verbunden sind. Diese Erkenntnis und die Bestimmung des Mittelwertes aller Wohnungen sind im Rahmen des Konzeptes zur Definition der unterschiedlichen Bereiche eingeflossen.

Diese statistische Einordnung und eine mögliche künftige Tendenz zu weniger Autos z.B. durch Zunahme des Car-Sharings, des Radverkehrs oder des Arbeitens im Home-Office 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. Insbesondere Bereiche mit einer hohen Auslastung des öffentlichen Stellplatzangebotes werden in Verbindung mit der Netzfunktion der einzelnen Straße herausgearbeitet.

Das wesentliche Ergebnis der Untersuchung ist die Konzeption von Bereichen, in denen der entstehende Parkraumbedarf, besonders auf dem eigenen Grundstück, geregelt werden soll. Zur Konzeption dieser Bereiche zeigt sich im Abgleich zwischen der städtebaulichen Analyse und der vorgefundenen Stellplatzauslastung, dass insbesondere ein hoher Auslastungsgrad der öffentlichen Stellplatzflächen maßgeblich ist. Die Bereiche werden hierbei nicht straßengenau, sondern in zusammenhängenden Arealen zusammengefasst.

In der Stellplatzuntersuchung werden unter '3. Konzeption der Regelungsbereiche' Indikatoren aufgezeigt, an denen eine Erhöhung des Regelungsbedarfs festgemacht wird. Dies sind die gebietsbezogene Auslastung der öffentlichen Stellplatzflächen, die Hauptverkehrsstraßen (inkl. der dortigen Bus- und Bahnrassen), hohe bauliche Dichte, die Nachverdichtungs- und Wohnbauflächenpotenziale (inklusive der Ortskernlagen) sowie schmale Straßen, wenn anzunehmen ist, dass eine Verlagerung der hier bestehenden Falschparker zu einer hohen Belastung der umliegenden Straßen führen würde.

Bereiche in Weingarten, die für eine Minderung der Stellplatzverpflichtung in Frage kommen, können aus der verkehrlich-städtebaulichen Analyse nicht abgeleitet werden.

## 3. Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften

### 3.1 Grundlagen

Im Zentrum der Planung steht neben der Feststellung der problematischen Verkehrssituation aufgrund des hohen Parkdrucks die Frage, wie **Mobilität**, Grün- und **Freiflächen** und das **Bauen** gemeinsam qualifiziert entwickelt werden können, um eine hohe Lebensqualität für alle Bewohner zu erreichen. Mit dem Leitbild der **dreifachen Innenentwicklung** wird das bestehende Leitbild der doppelten Innenentwicklung (Bauen und Freiraum) um die räumliche Dimension der Mobilität erweitert, da Verkehrsflächen als graue Potenzialflächen bei der Bewältigung aktueller Herausforderungen von großer Bedeutung sind. Mobilität und die (Um-)Gestaltung des Straßenraums sind entscheidend für die Flächennutzung und haben Einfluss auf Klimaschutz und -anpassung, auf die Bereitstellung von Erholungsflächen, die Förderung von Stadtnatur, die Luftqualität sowie auf die Belastung mit Lärm, und damit auf die menschliche Gesundheit. Werden Flächen für den motorisierten Verkehr genutzt, haben sie nicht nur eine negative Wirkung auf Umwelt und Gesundheit, sondern sie stehen auch für andere Nutzungen nicht mehr zur Verfügung.

### 3.2 Anwendung

Vor diesem Hintergrund nimmt die Stellplatzsatzung Regelungen zu den privaten Stellplätzen mit Blick auf den Parkdruck auf sowie Regelungen zu den notwendigen Fahrradabstellplätzen, um die Mobilitätswende von der motorisierten individuellen Mobilität hin zur aktiven Mobilität mit dem Fahrrad voran zu bringen. Insbesondere durch das Ermöglichen von Ausnahmeregelungen, die auf einer projektspezifischen Mobilitätsplanung basieren, können aktuelle Entwicklungen und Sonderfälle leicht aufgegriffen werden, wie z.B. die Themen Car-Sharing oder Elektroladepunkte.

### 3.3 Erhöhung der Stellplatzverpflichtung

Anhand der gemeldeten Kraftfahrzeuge und der Anzahl an Haushalten kann für das Gemeindegebiet festgestellt werden, dass im Durchschnitt über das Gemeindegebiet rund 1,3 - 1,35 PKW pro Wohneinheit vorliegen. Damit wird im Bestand die Annahme widerlegt, dass ein Stellplatz pro Wohneinheit gemäß LBO ausreichen kann, denn die überzähligen PKW müssen statistisch gesehen im öffentlichen Straßenraum parken. Aus diesem Grund wird angenommen, dass für alle Neubauvorhaben zukünftig zumindest **1,5 Stellplätze pro Wohneinheit** zugrunde zu legen ist.

Aufgrund der erhobenen Auslastung der öffentlichen Stellplatzflächen kann der PKW-Bedarf aus Nachverdichtungen nicht mehr zusätzlich die öffentlichen Straßen konfliktfrei belegen. In den Bereichen, die heute schon überlastet von abgestellten Fahrzeugen sind, oder in Bereichen, die eine weitere Störung des fließenden Verkehrs auf verkehrsbedeutsamen Straßen, z.B. Straßen mit Buslinien, im Interesse der Allgemeinheit nicht mehr aufnehmen können – um die Leichtigkeit des Verkehrs nicht zu behindern – wird ein erhöhter Stellplatznachweis auf Privatgrundstücken mit 1,75 bzw. 2 Stellplätzen pro Wohneinheit erforderlich. Der **Wert 1,75** wird dabei für Gebiete gewählt, die nach den Kriterien einen erhöhten Stellplatzbedarf haben wie in den Gebieten, für die der **Wert 2,0** empfohlen wird, aber eine hohe Dichte und geringe Nachverdichtungspotenziale aufgrund der 'abgeschlossenen' städtebaulichen Entwicklung aufweisen und aufgrund des Baualters nicht von einem großen Ersatzbedarf an den Gebäuden ausgegangen werden kann, anders als z.B. in den alten Ortslagen.

Darüber hinaus werden auf Grundlage der verkehrlichen und städtebaulichen Analyse-Indikatoren Bereiche aufgezeigt, in denen der Stellplatznachweis bei privaten Wohnbauvorhaben an diesen Straßen angehoben werden soll.

Die städtebaulichen Indikatoren:

- ▶ Nachverdichtungs- und Wohnbauflächenpotenzial (inkl. der Ortskernlagen),
- ▶ schmale Straßen,
- ▶ hohe bauliche Dichte und
- ▶ Hauptverkehrsstraßen (inkl. der dortigen Bus- und Bahntrassen)

können zu einer Identifikation der Bereiche mit erhöhtem Stellplatznachweis beitragen, wenn in den Straßen selbst oder gebietsbezogen in den umliegenden Straßen eine erhöhte Belastung festgestellt wird. Hinweisgebend auf die Darstellung als Bereich mit erhöhtem Stellplatznachweis ist zudem eine hohe Anzahl an Falschparkern. Aufgezeigt wird zudem die besondere Rolle der Hauptverkehrsstraßen zur Konzeption der Bereiche.

Die Konzeption der Bereiche mit erhöhtem Stellplatznachweis dient der Darstellung von Lagen innerhalb der Ortsteile, in denen aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen eine besondere Notwendigkeit aufgezeigt wird, den privat benötigten Stellplatzbedarf auf dem eigenen Grundstück zu decken. Bereiche, die für eine Minderung des Stellplatzbedarfs in Frage kommen, können aus dem Bestand nicht abgeleitet werden.

Die Bereiche mit erhöhtem Stellplatznachweis sind nicht nur straßengenau, sondern in sinnhafte, größere Areale zusammengefasst. Diese werden folgendermaßen definiert:



### ■ Bereiche mit der Zweckbestimmung "A"

Die Bereiche mit der Zweckbestimmung "A" befinden sich vor allem in den Randbereichen, die keine auffällige Auslastung der öffentlichen Stellplatzflächen aufweisen und liegen nicht im Bereich von Hauptverkehrsstraßen, die ein unregelmäßiges Parken am Straßenrand erlauben. Auch der Kernbereich von Weingarten wird in diese Gruppe genommen, da in diesem Bereich die Nachverdichtung grundsätzlich zu unterstützen ist und die Nähe zu Nahversorgung und Bahnhof einen erhöhten Stellplatzbedarf nicht rechtfertigt.

Aufgrund des statistischen Bestands von PKW pro Haushalt wird hier ein Nachweis von mindestens 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit ab einer Wohnfläche mit mindestens 40 m<sup>2</sup> erforderlich. Ab einer Wohnfläche von mindestens 110 m<sup>2</sup> werden 2 Stellplätze pro Wohneinheit angewendet.

Von dieser Erhöhung der Stellplatzverpflichtung wird nur bei der Errichtung kleiner Wohneinheiten unter 40 m<sup>2</sup> Wohnfläche (Ermittlung der Wohnfläche nach Wohnflächenverordnung) verzichtet, da bei dieser Wohnungsgröße überwiegend nicht mit einem zweiten PKW 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 oder kleine Geschosswohnung für Alleinstehende.

### ■ Bereiche mit der Zweckbestimmung "B"

In den Bereichen mit der Zweckbestimmung "B", z.B. in Waldbrücke oder auf der Setz, wird einerseits festgestellt, dass die Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Raum groß ist, aber andererseits das Veränderungspotenzial in der Bausubstanz gering ist, bzw. die Grundstücksgröße wenig Spielraum für größere Gebäude mit vielen Stellplätzen hat. In diesen Bereichen sind ab einer Wohnfläche von 40 m<sup>2</sup> 1,75 Stellplätze pro Wohneinheit angesetzt. Ab einer Wohnfläche von mindestens 110 m<sup>2</sup> sind wie im Bereich "A" 2 Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen.

Die Bereiche mit der Zweckbestimmung "B" zeigen erst einen wesentlichen Unterschied zu den Bereichen mit der Zweckbestimmung "A" ab Projekten mit 4 Wohneinheiten. Hier müssten im Regelungsbereich "A" (1,5 Stellplätze/WE) 6 Stellplätze nachgewiesen werden, im Regelungsbereich "B" (1,75 Stellplätze/WE) sind es ab dieser Gebäudegröße 7 Stellplätze.

Diese Regelung soll den öffentlichen Parkraum besonders bei hoher Wohndichte entlasten, z.B. Mehrfamilienhäuser, ohne Projekte mit weniger Wohneinheiten

zusätzlich zu belasten, die in einem Großteil der Bereiche vorherrschen. Um die Verkehrssicherheit sowie die Befahrbarkeit der Straßen durch den ÖPNV aber auch z.B. von Löschfahrzeugen zu gewährleisten, muss sichergestellt werden, dass der öffentliche Straßenraum von dem Parkdruck entlastet wird. Auch hier greift die Regelung erst ab einer Wohnfläche von mindestens 40 m<sup>2</sup>.

### ■ Bereiche mit der Zweckbestimmung “C”

Bei den Bereichen mit der Zweckbestimmung “C” handelt es sich um Bereiche, bei denen die höchste verkehrliche und städtebauliche Belastung zu erkennen ist. Der Parkdruck ist in manchen Straßen, z.B. der Garten- und Wilzerstraße enorm hoch oder der Spielraum für öffentliche Parkplätze ist aufgrund der Bedeutung der Straßen, z.B. der Ringstraße, Durlacher oder Jöhlinger Straße sehr gering. Gleichwohl wird für diese Bereiche ein hohes Maß an Veränderungs- bzw. Nachverdichtungspotenzial angemommen, welches hinsichtlich der Stellplatzregelung eindeutig zu regeln ist. Die Straßen sind bereits stark überlastet, der Verkehrsfluss ist gestört. Durch weitere Nachverdichtung ohne erhöhte Stellplatzsatzung würde sich dieses Problem verschärfen. Daher werden hier 2 Stellplätze ab einer Wohnfläche von 40 m<sup>2</sup> angesetzt. Auch hier greift die Regelung erst ab einer Wohnfläche von mindestens 40 m<sup>2</sup> und darunter wird ein Stellplatz pro Wohneinheit als Standard angenommen.

### ■ Allgemeine Hinweise

Die Regelung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen gilt erst für Wohnprojekte mit mindestens 3 Wohneinheiten, da man bei geringeren Wohneinheiten davon ausgehen kann, dass auf den eigenen Grundstücken ausreichend Platz für die entsprechenden PKW-Stellplätze vorhanden ist.

Der individuelle Mobilitätsbedarf der Einwohner von Weingarten schlägt sich im Vorhandensein von ca. 1,3 - 1,35 PKW pro Wohneinheit nieder. Der Wohnungseigentümer soll für den von ihm hervorgerufenen Stellplatzbedarf vom Grundeher 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 im ländlichen Raum reicht für die zur täglichen Lebensführung notwendige Mobilität nicht aus, um den Bedarf auf das Regelmaß von 1 KFZ pro Haushalt für Wohnungen mit mehr als 40 m<sup>2</sup> zu senken. Dies gilt auch unter Einbeziehung des Radverkehrs. Dies bedingt den Bedarf der Regelung erhöhter Stellplatzanforderungen im Gemeindegebiet.

In den dargestellten zusammenhängenden Bereichen mit erhöhtem Stellplatzbedarf wird eine besondere Notwendigkeit aufgezeigt, den privat benötigten Stell-

platzbedarf auf dem eigenen Grundstück zu decken. Für die Gemeinde Weingarten soll der Stellplatzschlüssel daher in drei Gebietstypen zusammengefasst geregelt werden.

Von den Regelungen zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung wird bei der Errichtung kleiner Wohneinheiten bis 40 m<sup>2</sup> Wohnfläche (Ermittlung der Wohnfläche nach Wohnflächenverordnung) kein Gebrauch gemacht, 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 39,99 m<sup>2</sup> Wohnfläche nach Wohnflächenverordnung (gerundet auf 39 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 Bereich "A" mit rechnerisch 4,5 nachzuweisenden Stellplätzen auf 5 Stellplätze.

Im Falle, dass ein bestehendes Grundstück durch mehrere Wohngebäude bebaut wird, ist der Stellplatzschlüssel für jedes Gebäude getrennt zu erbringen. Hierdurch soll vermieden werden, dass auf Grund der Satzung mehrere Grundstücke zusammengelegt werden, um eine geringere Stellplatzanzahl zu erreichen. Auf Grund der Satzung soll der Stellplatzbedarf für jedes Gebäude ermittelt und gebäudebezogen aufgerundet werden.

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

Die Herstellung von Stellplätzen hat nach § 37 LBO zu erfolgen.

### **3.4 Empfehlung von Sonderregelungen bei Abstellplätzen**

Der Bedarf nach Abstellplätzen kann je nach geplanter Nutzung unterschiedlich hoch sein, unabhängig von der Wohnungsgröße oder der Lage im Gemeindegebiet. Es muss deshalb Entscheidungsspielräume geben, die die Gemeinde in die Lage versetzen, auf besondere Bau- und Nutzungskonzepte reagieren zu können. Als Empfehlung wird deshalb unterstellt, dass Sonderregelungen nur nach Vorlage eines projektspezifischen Mobilitätskonzepts beraten und entschieden werden können.

Nach aktueller Diskussion werden Stellplatzanforderungen für Pkw reduziert, wenn z.B. mehr Fahrradstellplätze oder ein Car-Sharing-Platz im Bauvorhaben eingeplant sind. Ist die Lage des Bauprojekts allerdings z.B. topografiebedingt nicht ideal für die Fahrradnutzung, sollte die Reduzierung der Pkw-Stellplätze nicht in Betracht gezogen werden.

Ebenso ist das Car-Sharing-Angebot als dauerhafte Lösung zu sichern, denn der Verzicht auf Stellplätze in der Bauphase wird später nur schwer zu regeln sein, wenn das Car-Sharing-Fahrzeug nicht mehr zur Verfügung steht, aber der Platz für Pkw-Stellplätze nicht mehr zur Verfügung steht.

In diesem Zusammenhang dürfen z.B. auch Wohnungen für mobilitätseingeschränkte Menschen und Altenwohnanlagen einbezogen werden, da diese Bewohner in der Regel kein Fahrrad mehr oder deutlich weniger Pkw fahren können. Die einzelne Regelung hängt vom Nutzungskonzept der Wohnanlage und der dauerhaften Sicherung des Nutzungskonzeptes ab, sodass hier keine pauschale Regelung für Nutzungstypen empfohlen wird.

Abweichende geringere Anforderungen an die Stellplatzverpflichtung können im Einzelfall sinnvoll sein, um besondere, unbeabsichtigte Härten zu vermeiden, z.B. zur gezielten Förderung sozial geförderter Wohnraums oder zur Herstellung senioren- und/oder behindertengerechter Wohneinheiten mit Unterstützungsleistungen, wenn ein geringerer Stellplatzbedarf plausibel und dauerhaft nachgewiesen werden kann und die Gemeinde diesem zustimmt. Darüber hinaus kann im Einzelfall einer reduzierten Anforderung an die Stellplatzverpflichtung zugestimmt werden, wenn wirksame Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung oder Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr durch ein projektspezifisches Mobilitätskonzept dargelegt werden. Dabei kann eine vertraglich gesicherte Existenz von Car-Sharing-Fahrzeugen eines von der Gemeinde anerkannten Anbieters berücksichtigt werden. Ebenso können weitere Faktoren wie z.B. die Sicherung der Elektromobilität durch die Herstellung von Ladesäulen in das Mobilitätskonzept einfließen. Wird von der Reduzierung der Anzahl erforderlicher Stellplätze Gebrauch gemacht, muss von einer langfristig gesicherten Bindung ausgegangen werden, damit eine Gleichbehandlung erreicht wird. Kann diese nicht nachgewiesen werden, ist eine Reduzierung der Stellplatzverpflichtung zu versagen.

Car-Sharing als Bestandteil der Mobilitätswende bildet einen wichtigen Baustein zum Erreichen der Klimaschutzziele. Es erweitert das Mobilitätsangebot der Kommunen und sorgt für mehr Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung. Ebenso gibt Car-Sharing Anreize, auf das private Auto bzw. im ländlichen

Raum auf den Zweitwagen zu verzichten. Der Verzicht auf das eigene Auto trägt dazu bei, dass Straßenverkehr, Lärm und Schadstoffbelastungen abnehmen. Car-Sharing schafft dringend benötigten Platz im öffentlichen Raum, der vielfältig genutzt werden kann. Ein (stationsbasiertes) Car-Sharing-Fahrzeug ersetzt gemäß Studien zwischen 4 bis 8 private Autos (ohne innenstadtnahe Wohngebiete in Großstädten). Dies entspricht rd. 25 bis zu 50 Metern Straßenlänge einseitig, die dann anderen Nutzungen zur Verfügung stehen (Quelle: Bundesverband Car-Sharing e.V.).

In Baden-Württemberg lag die Car-Sharing-Dichte im Jahr 2019 im Durchschnitt bei 0,54 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner, wobei größere Unterschiede zwischen den Kommunen zu erkennen sind (z.B. Karlsruhe 3,23 Car-Sharing-Autos pro 1.000, Tübingen 1,21 Car-Sharing-Autos pro 1.000, 0,1 bis 1 im Kreis Rastatt) (Quelle: "Car-Sharing im öffentlichen Raum", August 2022, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg). Für Weingarten ergibt sich demnach ein Car-Sharing Bedarf von 0,1 bis 1 in Höhe von ca. 1 bis 12 für allgemeine Sharingangebote, die durch projektspezifische Mobilitätskonzepte mit Car-Sharing ergänzt werden können.

Findet eine Reduzierung der Stellplatzverpflichtung aufgrund von Car-Sharing statt, kann sie anteilig auf die erforderlichen Stellplätze angerechnet werden. Das Maß der anteiligen Reduzierung ist im Einzelfall individuell aufgrund der vorhandenen Gegebenheiten und projektspezifischem Mobilitätskonzept zu bestimmen. Bei der Reduzierung darf nur der zweite erforderliche Stellplatz pro Wohneinheit herangezogen werden, das Mindestmaß von einem PKW-Stellplatz pro Wohneinheit darf dabei nicht unterschritten werden. Liegt zum Beispiel ein Bauvorhaben mit 4 Wohneinheiten vor, bei dem – gemäß dieser Satzung – mindestens 2 Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen wären, dann kann auf Basis eines Mobilitätskonzeptes, bei dem Car-Sharing enthalten ist, anstatt von 8 PKW-Stellplätzen auf 4 Stellplätze reduziert werden. In diesem Fall kann ein Car-Sharing -Fahrzeug 4 Stellplätze ersetzen und es müssten 5 Stellplätze hergestellt werden. Ein Minderungsanteil von mehr als 4 Stellplätzen ist aus aktueller Vergleichsbeurteilung in der Regel als nicht sinnvoll anzunehmen.

### 3.5 Fahrradstellplätze

Als zusätzliche Entlastung der Parkplatzsituation werden im Geltungsbereich auch Regelungen zum Fahrradparken vorgenommen, die eine klare Planbarkeit für alle Neubauvorhaben aufweist. Es werden mindestens ein bis drei Abstellplätze für Fahrräder festgelegt. Die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze für Fahrräder richtet sich dabei nur nach der Größe der Wohnfläche, da je nach

Wohnflächengröße auch eine gewisse Einwohnerzahl zu erwarten ist, egal in welchem Bereich von Weingarten sich das Vorhaben befinden wird.

So ist in einer Wohneinheit mit einer Wohnfläche von unter 40 m<sup>2</sup> in der Regel nicht mehr als ein Bewohner zu erwarten, der auch nur einen Radstellplatz beanspruchen wird, während in einer Wohneinheit mit einer Wohnfläche von über 110 m<sup>2</sup> zwei oder mehr Bewohner zu erwarten sind, sodass hier mit mindestens 3 Fahrradstellplätzen pro Wohneinheit zu rechnen ist. Für Wohnflächen zwischen 40 und 110 m<sup>2</sup> werden 2 Fahrradstellplätze pro Wohneinheit empfohlen.

Die Regelung der Anzahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze pro Wohneinheit dient einerseits als Konkretisierung der aktuell gültigen Regelungen der Landesbauordnung (LBO). Andererseits dient die Regelung im Rahmen der Mobilitätswende als Instrument, um den gemeindlichen Klimaschutzziele Rechnung zu tragen. Dies wird dadurch bewerkstelligt, dass die zukunftsorientierte aktive Mobilität mit dem Fahrrad gegenüber dem aktuell prägenden motorisierten Individualverkehr stärker unterstützt und gefördert wird.

Zukünftig werden Fahrräder auch PKW teilweise verdrängen können, sodass sich auch eine zusätzliche Entlastung der Parkplatzsituation im öffentlichen Verkehrsraum ergeben wird. Im gesamten Geltungsbereich werden für Wohnprojekte ab 3 Wohneinheiten bei kleinen Wohneinheiten unter 40 m<sup>2</sup> Wohnfläche (geringere Bewohnerzahl pro Wohneinheit) mindestens ein, bei Wohneinheiten mit mindestens 40 m<sup>2</sup> bis unter 110 m<sup>2</sup> Wohnfläche mindestens zwei und bei Wohneinheiten mit mindestens 110 m<sup>2</sup> Wohnfläche mindestens drei Abstellplätze für Fahrräder gefordert, denn ab dieser Wohnungsgröße kann mindestens mit einer entsprechenden Bewohnerzahl gerechnet werden.

Das Mindestmaß von 40 m<sup>2</sup> Wohnfläche entspricht der durchschnittlichen Größe eines Einpersonenhaushaltes (vergl. Kapitel 2.1 "Statistische Einordnung"). Ebenso entspricht das Maß von 110 m<sup>2</sup> Wohnfläche, ab dem 3 Fahrradabstellplätze pro Wohneinheit zu errichten sind, dem Flächendurchschnitt von größeren Wohnungen, die eine höhere Personenanzahl in Weingarten aufweisen.

Auch hier werden zur eindeutigen Definition die Dezimalstellen der Wohnungsgrößen auf ganze Zahlen abgerundet. Zum Beispiel sind bei einer Wohnung mit 39,99 m<sup>2</sup> Wohnfläche nach Wohnflächenverordnung auf 39 m<sup>2</sup> abzurunden. Dies schafft als Nebeneffekt Klarheit über das absolute Minimum an Fahrradabstellplätzen für die Wohnungen im Geltungsbereich, auch nachdem die Landesbauordnung (LBO) den bisher allgemein geltenden Schlüssel von 2 Fahrrad-Abstellplätzen pro Wohneinheit auf den "zu erwartenden Bedarf" verallgemeinert hat.

Ein Nachweis der erforderlichen Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden mit unter 3 Wohneinheiten ist in der Praxis unproblematisch, da es hier meistens um Ein- oder Zweifamilienhäuser handelt. Diese verfügen in der Regel auf dem eigenen Grundstück über ausreichend Flächen für Fahrradstellplätze (entweder im Hauptgebäude oder als separate Abstellanlage). Außerdem achten die Bauherren und Nutzer dieser Privatobjekte in der Praxis selbst darauf, ausreichende Abstellmöglichkeiten zu schaffen. In diesem Fall gelten die Regelungen der jeweils gültigen LBO. Für größere Bauvorhaben ab 3 Wohneinheiten, bei denen in der Regel mehrere Parteien involviert sind, soll einerseits durch die Festsetzung eine Mindestanzahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze sichergestellt werden, andererseits soll durch die klare Definition des "regelmäßig zu erwartenden Bedarfs" eine Vereinfachung im Genehmigungsverfahren erzielt werden.

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 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.

### 3.6 Geltungsbereich

Zur Abgrenzung des Geltungsbereichs dieser Satzung werden die derzeitigen Innenbereichslagen der Gemeinde Weingarten umgriffen, die eine Wohnnutzung zulassen könnten und die nicht durch Bebauungspläne mit eigens geregelten Stellplatzbedarf überplant sind oder die vorhandenen Regelungen mit der Stellplatzsatzung angepasst werden sollen. Die Stellplatzsatzung versteht sich nicht als Satzung zur Beurteilung von Innenbereichen gemäß § 34 BauGB.

Nicht im Geltungsbereich enthalten sind Gewerbegebiete, der Friedhof, sonstige Sondernutzungen sowie eindeutige Außenbereichsflächen, da diese nicht Regelungsgegenstand der Satzung sind.

Für die Bereiche, in denen in Bebauungsplänen oder örtlichen Bauvorschriften bereits eine erhöhte Stellplatzregelung besteht, werden diese Regelungen größtenteils übernommen. In einzelnen Fällen wird durch diese Stellplatzsatzung die Stellplatzregelung in den Bebauungsplänen oder örtlichen Bauvorschriften

überschrieben, um an den tatsächlichen Bedarf der Gemeinde Weingarten angepasst zu werden.

Bereiche mit sehr spezifischen Regelungen, wie z.B. Nr. 78 Ulmenplatz in Waldbrücke, werden aufgrund dieser aus dem Geltungsbereich ausgenommen. Auch zünftig 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.



# Teil B - 2 Stellplatzuntersuchung

