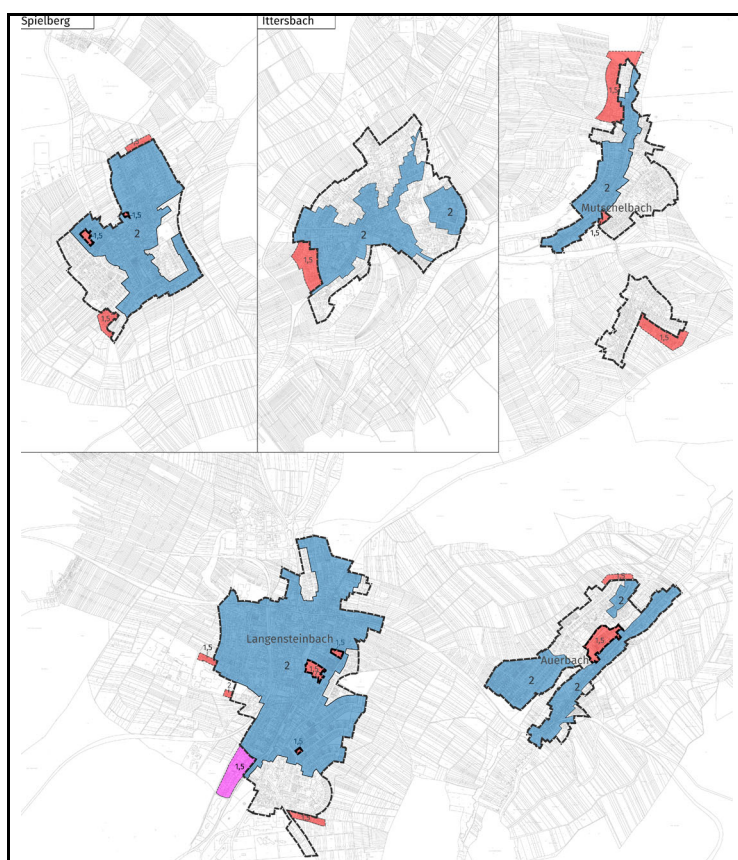


Gemeinde Karlsbad

Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung)

Entwurf



Karlsruhe
September 2020

MODUS CONSULT Dr. Frank Gericke GmbH



Gemeinde Karlsbad

Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung)

Entwurf

Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke (Projektleitung)

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

M.Sc. Hannes Trietsch (Stadtplaner)

Verfasser

MODUS CONSULT

Dr. Frank Gericke GmbH

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721 / 940060

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Karlsbad

im September 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 Karlsbad

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 Karlsbad in seiner Sitzung vom die folgende Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung) der Gemeinde Karlsbad als Satzung beschlossen:

§ 1 Geltungsbereich

Die Satzung gilt für den im Teil A-2 zeichnerisch abgegrenzten, insgesamt ca. 321 ha großen Ortslagen der Ortsteile Auerbach, Ittersbach, Langensteinbach, Mutschelbach und Spielberg.

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 'Belastungsbereich' vom Rest des Geltungsbereichs abgegrenzt.

■ Bereiche mit der besonderen Zweckbestimmung 'Belastungsbereich'

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

in Auerbach:

- Ahornweg (alle Haus-Nrn.)
- Allmendweg 1
- Am Auerbach (alle Haus-Nrn.)

- Breslauer Straße 9, 11, 13
- Buchenweg (alle Haus-Nrn.)
- Finkenweg (alle Haus-Nrn.)
- Forlenstraße 5-7/1, 11-27 (ungerade Haus-Nrn.)
- Forlenstraße 4-20 (gerade Haus-Nrn.)
- Hailerstraße 1-9/1 (ungerade Haus-Nrn.)
- Hailerstraße 2-24 (gerade Haus-Nrn.)
- Im Buckelberg (alle Haus-Nrn.)
- Lerchenweg (alle Haus-Nrn.)
- Meisenweg (alle Haus-Nrn.)
- Poststraße 1-19 (ungerade Haus-Nrn.)
- Poststraße 2-14, 24, 26 (gerade Haus-Nrn.)
- Remchinger Straße 2-42, 48-66, 74-124 (gerade Haus-Nrn.)
- Remchinger Straße 1-43, 47-119 (ungerade Haus-Nrn.)
- Rosenweg 2, 2/1
- Zehntstraße 20, 22, 24

In Ittersbach:

- Am alten Bahndamm (alle Haus-Nrn.)
- Am Enlensberg (alle Haus-Nrn.)
- Bahnhofstraße 1-19 (ungerade Haus-Nrn.)
- Bahnhofstraße 2-14 (gerade Haus-Nrn.)
- Belchenstraße 2, 4, 6
- Blumenstraße 1
- Breitwiesenring (alle Haus-Nrn.)
- Drehergasse 2-8, 12 (gerade Haus-Nrn.)
- Eichgasse (alle Haus-Nrn.)
- Feldbergstraße 1-19 (ungerade Haus-Nrn.)
- Feldbergstraße 2-12/1 (gerade Haus-Nrn.)
- Friedrich-Dietz-Straße (alle Haus-Nrn.)
- Gartenstraße 1-18
- Großmüllergasse 1-7/2, 9/1 (ungerade Haus-Nrn.)
- Großmüllergasse 2-12/1 (gerade Haus-Nrn.)
- Göringsgasse 1, 5/1,
- Im Gruppenhof 2, 4
- Im Gruppenhof 1-9 (ungerade Haus-Nrn.)
- Lange Straße 1-61 (ungerade Haus-Nrn.)
- Lange Straße 2-58, 80-98 (gerade Haus-Nrn.)
- Obere Dorfstraße 14-25
- Pfinztalstraße 1-9 (ungerade Haus-Nrn.)

- Pfingsttalstraße 8-22 (gerade Haus-Nrn.)
- Rappengasse (alle Haus-Nrn.)
- Schauinslandstraße (alle Haus-Nrn.)
- Talwiesenweg 1, 2
- Untere Grabenäcker 3-29/5 (ungerade Haus-Nrn.)
- Untere Grabenäcker 14-34 (gerade Haus-Nrn.)
- Weilermer Straße 1-27 (ungerade Haus-Nrn.)
- Weilermer Straße 2-18 (gerade Haus-Nrn.)
- Zum Wiesengrund 10, 52-90 (gerade Haus-Nrn.)
- Zum Wiesengrund 35-57 (ungerade Haus-Nrn.)

in Langensteinbach:

- Alemannenstraße 2, 8
- Am Erlisrain (alle Haus-Nrn.)
- Calvinstraße 3
- Eisenbahnstraße (alle Haus-Nrn.)
- Ettlinger Straße 2-28, 32, 34 (gerade Haus-Nrn.)
- Ettlinger Straße 1-35 (ungerade Haus-Nrn.)
- Fliederstraße (alle Haus-Nrn.)
- Frankenstraße (alle Haus-Nrn.)
- Friedhofstraße 1, 16, 18, 20
- Friedrich-Speidel-Straße (alle Haus-Nrn., außer 23 und 25)
- Goethestraße (alle Haus-Nrn.)
- Gotenstraße (alle Haus-Nrn.)
- Gutenbergstraße (alle Haus-Nrn.)
- Hans-Thoma-Straße (alle Haus-Nrn.)
- Haydnstraße (alle Haus-Nrn.)
- Hauptstraße (alle Haus-Nrn. außer 17, 19)
- Hebelstraße (alle Haus-Nrn.)
- Hermann-Löns-Weg (alle Haus-Nrn.)
- Hirtenstraße (alle Haus-Nrn.)
- In den Schneidergärten (alle Haus-Nrn. außer 7, 9)
- In der Striet (alle Haus-Nrn.)
- Ittersbacher Straße 1-5
- Jahnstraße 2-32 (gerade Haus-Nrn.)
- Jahnstraße 1-39 (ungerade Haus-Nrn.)
- Johann-Sebastian-Bach-Straße 18-36 (gerade Haus-Nrn.)
- Keltenstraße 2-20 (gerade Haus-Nrn.)
- Keltenstraße 1-13 (ungerade Haus-Nrn.)
- Kinderschulweg (alle Haus-Nrn.)

- Martin-Luther-Straße (alle Haus-Nrn., außer 17, 21, 26, 28, 30, 30/1, 32, 41)
- Mozartstraße 46- 110 (gerade Haus-Nrn.)
- Mozartstraße 25-59, 63-105/1 (ungerade Haus-Nrn.)
- Paulusstraße 2-10 (gerade Haus-Nrn.)
- Pestalozzistraße (alle Haus-Nrn.)
- Pforzheimer Straße (alle Haus-Nrn.)
- Richard-Wagner-Straße (alle Haus-Nrn.)
- Robert-Stolz-Straße (alle Haus-Nrn.)
- Rohrheckweg (alle Haus-Nrn.)
- Römerstraße 4
- Scheffelstraße (alle Haus-Nrn.)
- Schillerstraße (alle Haus-Nrn.)
- Speicherstraße (alle Haus-Nrn. außer 1, 3, 5, 7, 9, 11)
- Spielberg Straße 2-14 (gerade Haus-Nrn.)
- Spielberg Straße 1-15 (ungerade Haus-Nrn.)
- Silcherstraße (alle Haus-Nrn. außer 2, 4)
- St. Barbara Str. 1-19
- Talstraße (alle Haus-Nrn.)
- Uhlandstraße (alle Haus-Nrn.)
- Weinbrennerstraße (alle Haus-Nrn.)
- Wilhem-Roether-Straße (alle Haus-Nrn.)
- Wikingerstraße (alle Haus-Nrn.)
- Wilferdinger Straße 1-31 (ungerade Haus-Nrn.)
- Wilferdinger Straße 2-42/1, 46 (ungerade Haus-Nrn.)

in Mutschelbach:

- Am Steinbruch (alle Haus-Nrn.)
- Bockstalstraße 26-72, 76-78/2, 84-92 (gerade Haus-Nrn.)
- Bockstalstraße 37, 37/1
- Henri-Arnaud-Weg (alle Haus-Nrn.)
- In der Au (alle Haus-Nrn.)
- Palmbachstraße 1
- Waldenserstraße (alle Haus-Nrn ab 5)
- Wiesenstraße (alle Haus-Nrn.)

in Spielberg:

- Albtalstraße 2-34 (gerade Haus-Nrn.)
- Albtalstraße 5-37 (ungerade Haus-Nrn.)
- Am untern Berg (alle Haus-Nrn.)
- Birkenstraße (alle Haus-Nrn.)

- Dobelstraße (alle Haus-Nrn.)
- Douglasstraße (alle Haus-Nrn.)
- Enzstraße (alle Haus-Nrn. außer 18, 20, 43)
- Eyachstraße 2-8/5 (gerade Haus-Nrn.)
- Eyachstraße 1-9/1, 35 (ungerade Haus-Nrn.)
- Falkensteinstraße (alle Haus-Nrn.)
- Fichtenstraße (alle Haus-Nrn.)
- Herrenalber Straße (alle Haus-Nrn.)
- Hohlohstraße 1- 15 (ungerade Haus-Nrn.)
- Hohlohstraße 2-10 (gerade Haus-Nrn.)
- Hornisgrindestraße 4-8 (gerade Haus-Nrn.)
- Hornisgrindestraße 1-33 (gerade Haus-Nrn.)
- Hinter der Kirche (alle Haus-Nrn. ab 6)
- Karlsruher Straße (alle Haus-Nrn.)
- Kinzigring 34, 36
- Kirchgasse (alle Haus-Nrn.)
- Kniebisstraße 3
- Markstraße (alle Haus-Nrn.)
- Obere Hohl-gasse 1,3,5
- Parkring 21-39 (ungerade Haus-Nrn.)
- Parkring 22, 24, 26
- Rathausplatz 1, 6
- Schwarzwaldstraße 1-2d
- Turmbergstraße (alle Haus-Nrn.)
- Untere Hohl-gasse (alle Haus-Nrn.)
- Waldstraße 1-12 (gerade Haus-Nrn.)
- Zeilstraße (alle 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 75 m² Wohnfläche

- in den Bereichen mit der Zweckbestimmung 'Belastungsbereich' auf zwei KFZ-Stellplätze je Wohneinheit und

erhöht.

In den übrigen Bereichen wird die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen für Wohneinheiten mit mindestens 75 m² 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 m² Wohnfläche mindestens ein und
- je Wohneinheit mit mindestens 60 m² 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 Karlsbad

Karlsbad, den

Jens Timm, Bürgermeister

Teil A - 2 Planteil mit Geltungsbereich

Teil B Begründung

Teil B: Begründung

B - 1: Begründung.....	13
1. Anlass der Planung	13
2. Ausgangslage	13
2.1 Statistische Einordnung	13
2.2 Verkehrliche Ausgangslage	14
2.2.1 Straßenabschnittsweise Betrachtung	14
2.2.2 Bedeutende Haupteerschließungsstraßen	14
2.3 Städtebauliche Ausgangslage	15
2.3.1 Stellplatzregelungen in kommunalen Satzungen	15
2.3.2 Städtebauliche Ortsanalyse	15
3. Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften	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 Karlsbad 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 (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 2018, Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung – Statistikstelle, Stand: November 2018) ergab sich für Karlsbad zum Jahresende 2017 eine Einwohnerzahl von 15.835 und bei 7.418 Wohnungen, also eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,13 Personen je Haushalt. Bei einem erhobenen 12.615 KFZ bzw. 10.482 PKW, ergeben sich so ca. 1,4 PKW und 1,7 KFZ je Haushalt (inkl. Ein-Personen-Haushalte mit üblicherweise nicht mehr als einem PKW).

Indizien für eine statistische Verzerrung sind unberücksichtigt bleibende Dienstwagen, die am Ort des Arbeitgebers gemeldet sind. Diese weisen darauf hin das

die Anzahl der benötigten Stellplätze bei einem Bedarf von mindestens 1,5 Pkw je Haushalt liegen.

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 sind unter Verwendung von Video-Aufnahmegeräten zwei Befahrungen zur 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 Bereiche mit einer überwiegend erhöhten Stellplatzauslastung. In diesen liegen einzelne überlastete oder fast überlastete Straßen ($\geq 80\%$) bzw. in weiten Teilen zumindest überdurchschnittlich hoch belastete Straßen (60% - 80%). Diese Cluster liegen verteilt, ohne sich ausschließlich an Haupt- oder Durchgangsstraßen bzw. einem Ortskern zu konzentrieren. An den Durchgangsstraßen bestehen heute in größeren Teilabschnitten Park- oder Halteverbote.

Die Zahl der Falschparker konzentriert sich überwiegend auf einzelne Straßenabschnitte in Bereich von Wohngebieten durch Parken auf dem Gehweg. Dies spricht dafür, dass hier straßenverkehrsrechtliche bzw. ordnungsrechtliche Optimierungen geprüft werden sollten.

2.2.2 Bedeutende Haupteerschließungsstraßen

Insbesondere in den Haupteerschließungsstraßen und Durchgangsstraßen ist die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wichtig, da hier besonders viele und unterschiedliche Verkehrsteilnehmer zusammentreffen. Es wird davon ausgegangen, dass sich aus diesen Gründen hier die meisten Halte- und Parkverbote befinden. Die Haupteerschließungsstraßen nehmen außerdem eine besondere Rolle bei zukünftigen Änderungen im ModalSplit ein (z.B. bei einer Erhöhung des Radverkehrsanteils) und sie verfügen über eine hohe Wahrnehmbarkeit, z.B. als

Ortseingangsbereich oder zur Inszenierung der Architektur, der Begrünung und der Aufenthaltsqualität.

Auf der gesamten Länge der Ortsdurchfahrten soll daher verstärkt Wert auf eine Deckung des Stellplatzbedarfs auf den Privatgrundstücken gelegt werden.

Einen Sonderfall stellt die Lindenstraße in Mutschelbach dar, die insb. der Erschließung von 'Obermutschelbach' dient und von etwas geringerer funktioneller Bedeutung ist als die anderen HAUPTerschließungsstraßen. Hierfür sprechen auch die Größe von 'Obermutschelbach', die besonders geringe Auslastung der öffentlichen Stellplätzen, das Fehlen von Halte- bzw. Parkverboten und eine nur sehr untergeordnete Funktion als Durchfahrtsstraße zur K 3562 (Langensteinbach-Nöttingen).

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/örtlicher Bauvorschriften ist heute eine erhöhte Stellplatzverpflichtung rechtlich vorgeschrieben. In der Stellplatzuntersuchung werden Bereiche dokumentiert, in denen mehr als ein Stellplatz pro Wohneinheit bereits gefordert sind. Die Bereiche mit bestehenden (und evtl. künftigen) spezielleren Regelungen werden von den Regelungen der Stellplatzsatzung ausgenommen.

2.3.2 Städtebauliche Ortsanalyse

Verschiedene städtebauliche Faktoren könnten eine bedarfsgerechte Anzahl an Stellplätzen in Karlsbad maßgeblich beeinflussen. Untersucht wird daher den Zusammenhang des Auslastungsgrades der öffentlichen Stellplätze mit der baulichen Dichte der Wohnbebauung, mit Einschränkungen im Verkehrsraum oder dem Ausbau des ÖPNV:

■ Flächenabdeckung des öffentlichen Personennahverkehrs (Bus und Bahn)

In Karlsbad 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 Wohnortslage.

Aufgezeigt wird die in weiten Teile der Ortsteile gute Abdeckung mit dem ÖPNV (siehe Plan 9 der Stellplatzuntersuchung), lediglich führt eine fehlende Busanbindung im Ortsteils Spielberg dazu, dass es hier zum Teil zu größeren Distanzen zur bestehenden S-Bahnhaltestelle (S 11) kommt. In diesen Zusammenhang soll berücksichtigt werden, dass die dezentrale Siedlungsstruktur dazu führen kann, dass aufgrund der Distanz der Verkehrsziele ein größerer Radius akzeptiert wird (so plant der KVV gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2006 mit einem Erschließungsradius von 600 m für eine Bushaltestelle).

Im Abgleich mit der erhobenen Parkraumauslastung zeigen sich allerdings keine für die übergeordnete Konzeption strukturell maßgebliche Relation im Maß der Abdeckung des ÖPNV mit der Parkraumbelastung. Dies dürfte daran liegen, dass der ÖPNV gerade für Pendler im dezentralen Ort Karlsbad selten dazu führt, dass das eigene KFZ entfällt, also insbesondere Wege durch den ÖPNV ersetzt werden ohne auf den eigenen PKW zu verzichten. Vielmehr bestehen im Mittel ca. 1,5 PKW 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 nötig sind, indem sie potenziell ein (zweites) KFZ im Haushalt weniger nötig machen.

■ Hohe Dichten und Ortskernlagen

Die Bereiche mit hoher baulicher Dichte sind in Karlsbad gekennzeichnet durch im Vergleich zur Bebauung kleine Baugrundstücke oder schmale Reihenhaushausgrundstücke. Zudem bestehen einige Mehrfamilienhäuser mit mehr als zwei Vollgeschossen, also eine Gebäudetypologie mit hoher Wohndichte.

Diese Nutzungsbereiche, die kaum Erweiterungspotenzial aufweisen und zudem dem Ziel der Wohnraumbereitstellung besonders Rechnung tragen, bedingen einen hohen flächenbezogenen Stellplatzbedarf (auch beispielsweise für Besucherparken). Hier ist bezogen auf die Grundstücksgröße oder -breite mit einem hohen Bedarf an Stellplätzen bei gleichzeitig beengten Verhältnissen zu rechnen der nicht durch Verlagerung des Verkehrs auf Verkehrsträger mit geringerer Flächeninanspruchnahme vermieden werden kann (z.B. Förderung Radverkehr, standortbezogenes Mobilitätsmanagement).

Im Abgleich dieser städtebaulichen Indiktoren und der Ortskernlagen mit der vorgefundenen Stellplatzsituation zeigt sich aber kein für die übergeordnete

Konzeption strukturell maßgeblicher Zusammenhang zwischen den dichtereren Gebieten und einer Überlastung der öffentlichen Stellplatzflächen. Verantwortlich könnte hierfür sein, in den verdichten Bereichen vermehrt kompakte öffentliche Parkständen bestehen.

■ **Enge Straßenräume und Park- bzw. Halteverbote**

Einschränkungen der Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch Parken ergeben sich insbesondere durch enge Straßenräume und Park- und Haltverbote die über alle Ortsteile verstreut vorkommen, wobei insbes. die Park- und Halteverbote sich tendenziell im Bereich der Haupteinfahrungsstraße häufen.

Die Grenzmaße für enge Straßenräume 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 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. 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.

Im Abgleich dieser Einschränkungen mit der vorgefundenen Stellplatzsituation zeigt sich auch hier kein für die übergeordnete Konzeption maßgeblicher Zusammenhang für eine Überlastung der öffentlichen Stellplatzflächen in und angrenzend zu diesen Gebieten. Die Gründe hierfür sind im Einzelfall zu suchen, z.B. führt eine historisch gewachsene dörfliche Siedlungsstruktur in einigen engen Straßen zu großen Grundstücken und Nebengebäuden oder enge Straßen stellen kurze Verbindungswege zwischen Wohnstraßen da, an die weniger dicht angebaut wurde.

3. Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften

Der individuelle Mobilitätsbedarf der Einwohner schlägt sich im Vorhandensein von ca. 1,4 in Karlsbad gemeldeten PKW pro Wohneinheit und ca. 1,7 KFZ pro Wohneinheit nieder. Hinweise, dass der tatsächliche Stellplatzbedarf für PKW höher ist, zeigt sich durch die Nichtberücksichtigung von Dienstwagen oder Besucherverkehr. Der Grundstückseigentümer soll für den von ihm hervorgerufenen Stellplatzbedarf vom Grunde her zuständig sein und diesen nicht auf die Allgemeinheit abwälzen, spätestens wenn hierdurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gestört werden. Während bei Einfamilienhäusern durch Anordnung einer Aufstellfläche vor der Garage zwei Stellplätze regelmäßig vorkommen und für eine kleine Einliegerwohnung im Einfamilienhaus dann häufig ein weiterer Stellplatz ausreicht, gilt es insbesondere bei nachverdichtender Bebauung diese so zu steuern, dass deren Stellplatzbedarf auf dem Grundstück selber erbracht und möglichst nicht in den öffentlichen Raum ausgelagert wird.

Im vergleichenden Abgleich zwischen den städtebaulichen Belastungsfaktoren mit der vorgefundenen Stellplatzauslastung bestätigt sich kein potenzieller Zusammenhang strukturell in einem Umfang, der für die Konzeption einen übergeordneten Rahmen bilden könnte oder soll.

Die bestehende Bus- und Bahnanbindung reicht für die zur täglichen Lebensführung notwendige Mobilität nicht aus, um den Bedarf auf im Regelfall ein KFZ pro größeren Haushalt zu senken. Dies gilt für das Unterzentrum auch unter Einbeziehung des Radverkehrs, da sich insbesondere die außergemeindlichen verkehrlichen Zielorte (z.B. Arbeitsstelle/bestimmte Schulen) 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.

Aus diesen Gründen soll der Stellplatzschlüssel für größere Wohnungen (denen vor dem Hintergrund Lage in der Randzone um den Verdichtungsraum Karlsruhe und der Gliederung des Unterzentrums in mehrere kleinere Teilorte bei 75 m² Wohnfläche nach Wohnflächenverordnung erfahrungsgemäß regelmäßig mehr als ein PKW zuzuordnen ist) entsprechend dem durchschnittlichen Stellplatzbedarf der Gemeinde flächendeckend auf mindestens 1,5 Stellplätze je Wohnung und in belasteten Bereichen auf 2 Stellplätze je Wohnung erhöht werden. Die Abgrenzung größerer Wohnungen mit erhöhtem Stellplatzschlüssel von kleinen Wohnungen, die nur einen Stellplatz nachweisen müssen, dient der Deckung der regelmäßigen Bedarfe der dezentralen Gemeinde Karlsbad. Die Abgrenzung basiert dabei auf den örtlichen Einschätzungen sowie den Erfahrungen der Verwaltung und des Technischen Ausschusses. Durch diese Ausgestaltung der Vorschrift wird

demnach auf den ortstypischen Bedarf in der Gemeinde adäquat reagiert.

Für die Anrechenbarkeit gefangener 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.

■ **Belastungsbereiche**

Die Belastungsbereiche sind anhand der Auslastungsgrade der einzelnen Straßen in zusammenhängenden Arealen zusammengefasst und abgegrenzt, die durch überwiegend hohe Stellplatzauslastungen > 60% gekennzeichnet sind und im Allgemeinen auch Bereiche mit über 80 % Stellplatzauslastung beinhalten.

Untergeordnete Teilbereiche dürfen dabei auch eine geringere Auslastung aufweisen, da sich der Gesamtcharakter des Bereichs hierdurch nicht ändert und sich Parksuchverkehre auch auf angrenzende Straßen erstrecken können bzw. ein städtebaulicher Zusammenhang besteht. Auch die Bereiche an den bedeutenden Haupterschließungsstraßen werden den Belastungsbereichen zugerechnet. 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.

In die Belastungsbereiche aufgenommen sind entsprechend der Kenntnisse der Verwaltung zu besonderen Problembereichen außerdem der Bereich Poststraße 2-10 und 1-5 in Auerbach – hier konzentriert sich die Parksituation vor den Gebäuden, so dass hier eine sehr starke Belastung im öffentlichen Bereich vorliegt, zudem fährt hier der Bus – und der Bereich Bahnhofstraße 1-19 und 2-14 in Ittersbach – auch dort gibt es große Probleme mit dem ruhenden Verkehr, viele Falschparker und Busverkehr in Bahnhofsnähe.

Das Zusammennehmen dieser Bereiche als 'Belastungsbereiche' ergeben zusammenhängendere Strukturen mit einer erhöhten Stellplatzverpflichtung bei größeren Wohnungen auf 2 Stpl./WE.

So kann einer Überlastung des öffentlichen Raums vorgebeugt werden und es wird der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen, was auch der Flüssigkeit des ÖPNV dienen kann.

■ **Fahrradabstellplätze**

Als zusätzliche Entlastung der Parkplatzsituation werden im Geltungsbereich je Wohneinheit unter 60 m² 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 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.

■ Geltungsbereich

Zur Abgrenzung des Geltungsbereichs dieser Satzung werden die derzeitigen Innenbereichslagen der Gemeinde Karlsbad 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 in der Planung berücksichtigt 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.

Teil B - 2 Stellplatzuntersuchung