



Gemeinde

# Obrigheim

Neckar-Odenwald-Kreis

## „Stellplatzsatzung“

Satzung als örtliche Bauvorschrift gem. § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO

### Begründung

Satzung

Planstand: 28.10.2022

**KOMMUNALPLANUNG ■ TIEFBAU ■ STÄDTEBAU**

Dipl.-Ing. (FH) Guido Lysiak

Dipl.-Ing. Jürgen Glaser

Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtsch.-Ing. Steffen Leiblein

**Beratende Ingenieure und freier Stadtplaner**

Eisenbahnstraße 26 74821 Mosbach Fon 06261/9290-0 Fax 06261/9290-44 info@ifk-mosbach.de www.ifk-mosbach.de



## INHALT

<b>1.</b>	<b>Anlass und Planungsziele</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Verfahren</b>	<b>1</b>
<b>3.</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>2</b>
3.1	Statistische Einordnung	2
3.2	Verkehrliche Ausgangslage	2
3.3	Städtebauliche Ausgangslage	3
<b>4.</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>3</b>
4.1	Untersuchung der verkehrlichen Situation	3
4.2	Untersuchung der städtebaulichen Situation	7
<b>5.</b>	<b>Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften</b>	<b>7</b>

## 1. Anlass und Planungsziele

Um bei Vorhaben der Nachverdichtung in den Ortskernen künftig zu gewährleisten, dass die erforderlichen Stellplätze in Bereichen mit im Bestand bereits angespannter Parkraumsituation auf den Privatgrundstücken untergebracht werden und um städtebauliche und verkehrliche Konflikte zu vermeiden, ist die Aufstellung einer Stellplatzsatzung für die Gemeinde Obrigheim vorgesehen.

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. Diese allgemeine Regelung orientiert sich dabei nicht an den konkreten örtlichen Verhältnissen und dem spezifischen örtlichen Bedarf. 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 lokale Besonderheiten gebiets- oder straßenbezogen gezielt berücksichtigt werden.

Da in der Gemeinde Obrigheim mit ihren Ortsteilen Obrigheim, Asbach und Mörtelstein sowie im Gewann Luttenbach unterschiedlich strukturierte Bereiche mit unterschiedlichem Regelungsbedarf bestehen, wurde eine detaillierte, ortsteilbezogene Stellplatzuntersuchung durch das Ingenieurbüro *IFK-Ingenieure* aus Mosbach als Basis für die Stellplatzsatzung erarbeitet. Die Untersuchung beschränkt sich auf den unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB, wo im Gegensatz zu Bereichen mit qualifizierten Bebauungsplänen bisher keine Regelungen zum Stellplatzschlüssel getroffen wurden und nach § 37 LBO bisher lediglich 1,0 Stellplatz pro Wohneinheit nachgewiesen werden muss.

Die Untersuchung lokalisiert konkrete Bereiche mit einer angespannten Parkraumsituation und städtebaulichen Merkmalen, wie einem hohen Überbauungsgrad oder einer hohen Anzahl an Wohneinheiten, die eine Regelung des Stellplatzbedarfs zur Vermeidung von Verkehrskonflikten im Straßenraum erfordern.

## 2. Verfahren

Die Stellplatzsatzung wird als örtliche Bauvorschrift nach § 74 Abs. 6 LBO im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB mit einstufiger Beteiligung gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB aufgestellt.

Im vereinfachten Verfahren kann von einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB und der Erstellung eines Umweltberichtes nach § 2a BauGB sowie von der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange und der Erörterung abgesehen werden. Von den genannten Verfahrenserleichterungen wird Gebrauch gemacht.

### 3. Ausgangslage

In der Stellplatzuntersuchung des Ingenieurbüros *IFK-Ingenieure*, auf die hier verwiesen wird, wurden die verkehrliche und städtebauliche Situation untersucht und Planungsempfehlungen ausgesprochen.

#### 3.1 Statistische Einordnung

Die Gemeinde Obrigheim liegt an den Ausläufern des Odenwalds im Neckartal zwischen den Oberzentren Heidelberg und Heilbronn. Im Landesentwicklungsplan 2002 des Landes Baden-Württemberg ist die Gemeinde Obrigheim dem Mittelbereich Mosbach zugeordnet und als ländlicher Raum im engeren Sinne ausgewiesen.

Nach den Angaben des Statistischen Landesamts beträgt die Einwohnerzahl in Obrigheim 5.407 Einwohner (Stand 2020). Dabei ist der Ortsteil Obrigheim mit ca. 4.100 Einwohnern mit Abstand der größte, gefolgt von den Ortsteilen Asbach mit ca. 840 und Mörtelstein mit ca. 440 Einwohnern (Stand 2019, Gemeinde Obrigheim). Der größte Anteil der Bevölkerung ist dabei im Alter von 40 – 65 Jahren.

Im Jahr 2020 gab es in Obrigheim 2.524 Wohnungen und 1.623 Wohngebäude. Die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt in Obrigheim bei 2,4 Personen pro Haushalt, auf Landesebene beträgt dieser Wert im Vergleich 2,3.

Auf 1.000 Einwohner kommen in Obrigheim 647 Pkw. Die Gesamtzahl der Pkw ist von 3.100 im Jahr 2001 auf 3.500 im Jahr 2021 angewachsen, was einem Anstieg von 12,9 % in 20 Jahren entspricht. Bei 5.400 Einwohnern sind in Obrigheim ca. 3.500 Pkw vorhanden, die Anzahl der Pkw pro Haushalt beträgt bei 2.250 Haushalten demnach 1,56.

Ein Haushalt ist einer Wohneinheit gleichzusetzen. Bei einem Stellplatzschlüssel von 1,0 Pkw pro Wohneinheit und gleichzeitig tatsächlichen 1,56 Pkw pro Wohneinheit ist demnach zu erwarten, dass die Unterbringung des ruhenden Verkehrs auf den privaten Grundstücksflächen ggf. nicht ausreicht, um das Verkehrsaufkommen abzufangen.

#### 3.2 Verkehrliche Ausgangslage

Zur Erhebung der aktuellen Parkraumsituation im Gemeindegebiet wurde, gestützt auf Videoaufnahmen, eine Befahrung durchgeführt. Diese fand an einem Sonntag statt, also in einem Zeitraum, der eine hohe Auslastung durch Anwohner erwarten lässt. Bei der Bestandsaufnahme wurden die vorhandenen Stell- und Parkplätze im öffentlichen Raum sowie die Anzahl und Standorte von Falschparkern straßenweise berücksichtigt.

##### **Straßenabschnittsweise Betrachtung**

Bei der straßenweisen Auswertung können Bereiche mit erhöhter Stellplatzauslastung ausgemacht werden. Diese liegen verteilt im Gemeindegebiet, ohne sich ausschließlich an Haupt- oder Durchgangsstraßen bzw. auf einen Ortskern zu konzentrieren. An den Durchgangsstraßen oder in Straßen mit eingeschränkten Verkehrsraumbreiten bestehen bereits heute in größeren Teilabschnitten Park- oder Halteverbote.

Die Zahl der Falschparker konzentriert sich überwiegend auf einzelne Straßenabschnitte in Bereich von Wohngebieten mit Parken auf dem Gehweg oder auf der Straße in

gemischt genutzten Verkehrsbereichen. Dies spricht dafür, dass hier straßenverkehrsrechtliche bzw. ordnungsrechtliche Optimierungen geprüft werden sollten.

### **Bedeutende Hupterschließungsstraßen**

Insbesondere in den Hupterschließungsstraßen sowie Durchgangsstraßen ist die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs anzustreben, da hier viele unterschiedliche Verkehrsteilnehmer aufeinandertreffen.

## **3.3 Städtebauliche Ausgangslage**

### **Stellplatzregelungen in kommunalen Satzungen**

Bei der Untersuchung wurden nur Bereiche betrachtet, in denen keine rechtskräftigen Bebauungspläne mit Stellplatzregelung gültig sind. So wird die Stellplatzsatzung lediglich für Gebiete aufgestellt, in denen bisher keine Regelungen zum Stellplatzschlüssel getroffen wurden und nach § 37 LBO 1,0 Stellplatz pro Wohneinheit nachgewiesen werden muss.

### **Städtebauliche Ortsanalyse**

Städtebauliche Faktoren, wie beispielsweise die Dichte der Wohnbebauung, beeinflussen die bedarfsgerechte Anzahl an Stellplätzen. Das Zusammenspiel aus städtebaulichen Strukturen, Auslastung des Verkehrsraums und Ausbau des ÖPNV wurde deshalb ebenfalls untersucht.

## **4. Bestandsanalyse**

Um festzustellen, ob Rechtfertigungsgründe zur Erhöhung des Stellplatzschlüssels vorliegen, muss eine (informelle) Verkehrskonzeption vorliegen (Plausibilitätsprüfung). Dazu wurde eine Bestandsanalyse in den drei Ortsteilen Obrigheim, Asbach und Mörtelstein und dem Gewann Luttenbach durchgeführt. Dabei wurden ausschließlich Bereiche betrachtet, in denen bisher keine Stellplatzerhöhung besteht und die Stellplatzverpflichtung bei 1,0 Stellplatz/Wohneinheit liegt (siehe Anlagen 3.1.6, 3.2.6, 3.3.6, 3.4.6). Geltungsbereiche rechtskräftiger Bebauungspläne mit Stellplatzregelung wurden deshalb nicht in die Analyse einbezogen.

### **4.1 Untersuchung der verkehrlichen Situation**

#### **Bestandserfassung Februar 2022**

Zur Erhebung der aktuellen Parkraumsituation im Gemeindegebiet wurde zum einen eine Luftbildanalyse sowie zum anderen eine Befahrung und Erhebung vor Ort durchgeführt. Dabei wurde die lokale Situation mithilfe von Videoaufnahmen festgehalten. Der Erhebungszeitraum (Sonntag, 06.02.2022, 10-12 Uhr) liegt außerhalb der üblichen Arbeitszeiten, nicht innerhalb der Schulferien und weist darüber hinaus aufgrund der vorhandenen Wetterbedingungen keine gravierenden verkehrsbeeinflussenden Besonderheiten auf. Es wird davon ausgegangen, dass sich in diesem Zeitraum die Mehrheit der Anwohner zu Hause aufhält.

Bei der Bestandsaufnahme wurden alle vorhandenen öffentlichen Stell- und Parkplätze sowie die Anzahl und Standorte der Falschparker erfasst. Als Falschparker wurden hierbei geparkte Fahrzeuge definiert, die

- im öffentlichen Raum den Verkehrsfluss behindern
- im Halteverbot stehen
- Ein- und Ausfahrten blockieren oder
- auf dem Gehweg parken.

#### **Anzahl der Stell- und Parkplätze (Anlagen 3.1.1, 3.2.1, 3.3.1, 3.4.1)**

Die Anzahl der Stellplätze wurde anhand der Befahrung sowie der Luftbilddauswertung ermittelt und für jeden Straßenzug kartiert sowie die Anzahl der Parkplätze zusätzlich konkret verortet.

Die Anzahl der Stellplätze sowie Parkplätze kommt insbesondere beim Vergleich der Anzahl der im öffentlichen Straßenraum parkenden Pkw zur Erfassung der Auslastung des öffentlichen Straßenraums zum Tragen.

Die Erfassung der Nutzung der privaten Stellplätze auf den Grundstücken (samt Garagenstellplätzen und rückwärtig angeordneten Stellplatzbereichen) war im Zuge der Befahrung im gesetzten Rahmen nur bedingt möglich. Es fand dahingehend keine vollständige Erfassung der Nutzungsintensität oder des Auslastungsgrads der Stellplätze an sich statt. Dennoch können durch die Anzahl der parkenden Pkw im Straßenraum Rückschlüsse auf die Auslastung der Stellplätze und das Potential, im öffentlichen Straßenraum zu parken, gezogen werden: Bei einem hohen Aufkommen an im öffentlichen Straßenraum geparkten Pkw bei gleichzeitig hoher Anzahl an privaten Stellplätzen kann im Wesentlichen von einer hohen Auslastung des Straßenzugs ausgegangen werden. Bestehen nur wenige Stellplätze, wird zum Parken ebenfalls in den öffentlichen Straßenraum ausgewichen. Verschärft wird die Parksituation außerdem in Bereichen mit Parkverbot oder beidseitigem Halteverbot. Hier ist eine höhere Auslastung der angrenzenden öffentlichen Straßenräume zu erwarten. Zur Ermittlung der Auslastung der Straßenzüge wird deshalb die Anzahl der Stell- und Parkplätze herangezogen.

#### **Fahrbahnbreiten (Anlagen 3.1.2, 3.2.2, 3.3.2, 3.4.2)**

Für jeden Straßenzug im Untersuchungsbereich der Satzung wurden anhand der Videoaufnahmen und Luftbildanalyse die Fahrbahnbreiten (ohne Gehwege) ermittelt, um zu prüfen, welche Straßenräume Potential aufweisen, (einseitiges) Längsparken zu ermöglichen.

Die Straßenräume lassen sich in drei Kategorien aufteilen:

1. Fahrbahnbreite < 5,05 m: Parken nicht möglich
2. Fahrbahnbreite 5,05 – 6,10 m: einseitiges Parken mit eingeschränktem Bewegungsspielraum möglich, kein Begegnungsfall
3. Fahrbahnbreite > 6,10 m: einseitiges Parken bei eingeschränktem Begegnungsfall Pkw-Pkw möglich

Die Grenzmaße ergeben sich aus Mindestmaßen einschlägiger rechtlicher Regelungen:

Die Grenze von 5,05 m zwischen Kategorie 1 und 2 setzt sich aus 2,0 m Parkbreite und 3,05 m Mindestfahrbreite (Bemessungsfahrzeug Feuerwehr) zusammen. In Kategorie 1 mit einer Fahrbahnbreite von unter 5,05 m ist das Parken im Straßenraum somit nicht möglich.

Die Grenze von 6,10 m zwischen Kategorie 2 und 3 ergibt sich aus dem (eingeschränkten) Begegnungsfall Pkw-Pkw nach RAS 06 mit einseitigen 2 m breiten Längsparkern. Hierbei ist die Befahrbarkeit bereits eingeschränkt und der Verkehrsfluss behindert. Für einen flüssigen Verkehrsablauf, insbesondere entlang der Haupteinschließungs- bzw. Durchfahrtsstraßen mit Busverkehr, sind größere Straßenbreiten (ab 6,10 m; Kategorie 3) erforderlich. Im Wohngebiet ist bei Fahrbahnbreiten zwischen 5,05 und 6,10 m das einseitige Parken möglich. Einseitig parkende Fahrzeuge sorgen somit eher für positiv zu bewertende geschwindigkeitsreduzierende Effekte.

Das Merkmal der Breite des Straßenraums berücksichtigt, dass das Straßennetz in Obrigheim bereits gebaut ist und aufwendige Fahrbahnverlegungen praktisch und aus Kostengründen ausscheiden. Daher ist die Straßenraumbreite von Haus zu Haus als Kriterium nachrangig.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass nur wenige Straßenzüge in Obrigheim und den zugehörigen Ortsteilen eine Breite von mehr als 6,10 m aufweisen.

Ist die Fahrbahn schmaler als 5,05 m oder die Fahrbahnbreite von 5,05 m – 6,10 m mit einem Park- oder Haltverbot gekoppelt, so besteht kein Potential für (einseitiges) Parken im Straßenraum und eine Anhebung des Stellplatzschlüssels auf 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit wird empfohlen. Als Bereiche mit Parkverboten gelten hierbei auch die Bereiche von Kreuzungen, Einmündungen sowie unübersichtlichen Straßenstellen oder Kurvenbereiche, in denen das Parken nach § 12 der Straßenverkehrsordnung unzulässig ist (vgl. Anlagen 3.3.3 und 3.4.3).

Ist die Fahrbahn schmaler als 5,05 m und weist die Straße zusätzlich eine hohe Konzentration von Falschparkern auf, wird eine Erhöhung des Stellplatzschlüssels auf 2,0 Stellplätze pro Wohneinheit empfohlen.

Bei einer Fahrbahnbreite von 5,05 – 6,10 m ist einseitiges Parken im Straßenraum möglich. In Bereichen, in denen eine Kombination aus dieser engeren Straßenraumbreite, einer hohen Auslastung des öffentlichen Straßenraums durch parkende Fahrzeuge und einer hohen Wohndichte auftritt, wird eine Erhöhung der Stellplatzverpflichtung auf 2,0 Stellplätze pro Wohneinheit empfohlen, um einen flüssigen Verkehrsablauf sicherzustellen.

Bei Grundstücken (z.B. Eckgrundstücken), die sowohl an einer Straße mit einer Fahrbahnbreite von weniger als 5,05 m als auch an einer Straße mit einer Fahrbahnbreite von mehr als 5,05 m liegen, wird davon ausgegangen, dass zum Parken in den benachbarten, größer dimensionierten Straßenraum ausgewichen werden kann. Dies gilt jedoch nur, wenn dort nicht im Zuge der Befahrung eine hohe Auslastung der Straße durch parkende Fahrzeuge festgestellt wurde und kein Park- oder Halteverbot besteht. Für Eckgrundstücke an einer Straße mit einer Fahrbahnbreite unter 5,05 m wird somit nicht zwangsläufig eine Erhöhung der Stellplatzverpflichtung auf 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit gefordert.

### **Verkehrsrechtliche Situation (Anlagen 3.1.3, 3.2.3, 3.3.3, 3.4.3)**

Unter dem Aspekt des Verkehrsrechts wurden Halteverbote, Einbahnstraßen sowie im Straßenraum und auf dem Gehweg falsch geparkte Fahrzeuge ermittelt und kartiert. Darüber hinaus wurde die Auslastung des öffentlichen Straßenraums durch (korrekt) parkende Fahrzeuge aufgenommen.

Im Ergebnis lassen sich Straßenzüge definieren, die eine Ballung von Falschparkern aufweisen. Das Parken auf dem Gehweg ist teilweise auf die zu engen Straßenräume zurückzuführen. Hier bestehen beengte Verhältnisse und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs werden gestört.

Bei der Befahrung wurden die im Straßenraum geparkten Fahrzeuge erfasst. Bei einem hohen und gebündelten Aufkommen des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum wird davon ausgegangen, dass private Stellplätze sowie öffentliche Parkplätze ausgelastet sind. Bei Neubau- oder Nachverdichtungsvorhaben, die eine Erhöhung der Anzahl der Wohneinheiten bewirken, ist somit eine hohe Auslastung bzw. Überlastung des öffentlichen Straßenraums zu erwarten. In Bereichen mit hoher Auslastung des öffentlichen Straßenraums kombiniert mit hoher Wohndichte und einer Fahrbahnbreite von zwischen 5,05 m und 6,10 m wird deshalb eine Erhöhung des Stellplatzschlüssels auf 2,0 Stellplätze pro Wohneinheit empfohlen.

In Bereichen mit Halteverboten ist die Freihaltung des öffentlichen Straßenraums aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs geboten. Ist die Fahrbahnbreite hier geringer als 6,10 m und gleichzeitig ein beidseitiges Halteverbot vorhanden, so weist der Straßenraum kein Potential zum Parken auf, weshalb die Erhöhung des Stellplatzschlüssels auf 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit empfohlen wird.

Gleich verhält es sich in Bereichen von Kreuzungen, Einmündungen sowie unübersichtlichen Straßenstellen oder Kurvenbereichen, in denen das Parken nach § 12 der Straßenverkehrsordnung unzulässig ist (vgl. Anlagen 3.3.3 und 3.4.3).

### **ÖPNV (Anlagen 3.1.4, 3.2.4, 3.3.4, 3.4.4)**

Für die Untersuchung des ÖPNV wurden die Haupterschließungsstraßen, die Busrouten und Bushaltestellen sowie ein Radius von 300 m um die jeweilige Haltstelle dargestellt. Neben der Befahrung stellt *OpenStreetMap* hierbei die verwendete Datengrundlage dar.

Es wird ersichtlich, dass die Wohngebiete sowohl im Ortsteil Obrigheim als auch in den Ortsteilen Asbach, Mörtelstein und im Gewann Luttenbach flächenmäßig ausreichend über den ÖPNV abgedeckt sind.

Die bestehende Busanbindung in Obrigheim reicht für die zur täglichen Lebensführung notwendige Mobilität allerdings nicht aus, um den Bedarf auf im Regelfall ein Kfz pro größeren Haushalt zu senken. Dies gilt für die Gemeinde auch hinsichtlich des Radverkehrs, da sich insbesondere die Zielorte außerhalb des Gemeindegebiets, wie beispielsweise Arbeitsstellen, nur mit dem Kfz umfassend erreichen lassen.

## 4.2 Untersuchung der städtebaulichen Situation

### Bauliche Dichte (Anlagen 3.1.5, 3.2.5, 3.3.5, 3.4.5)

Da in dicht bebauten Bereichen sowie in Bereichen mit Mehrfamilienhäusern und Reihenhäusern zum einen mit einer eingeschränkten Flächenverfügbarkeit für die Herstellung von Stellplätzen und zum anderen mit einer erhöhten Belegungsdichte und Anzahl an Wohneinheiten zu rechnen ist, wird die bauliche Dichte als städtebauliches Merkmal für eine Erhöhung der Stellplatzverpflichtung herangezogen. Die betroffenen Grundstücke wurden im Rahmen der städtebaulichen Analyse kartiert.

Als dicht bebaut wurden dabei Bereiche definiert, die eine Grundflächenzahl (GRZ) von mindestens 0,4 und damit einen verhältnismäßig hohen Grad der Überbauung und ein geringes Potential für private Stellplätze aufweisen. Die GRZ bemisst sich dabei durch den Quotienten aus der Summe der Grundfläche aller Haupt- und Nebengebäude und der Grundstücksfläche, wobei diese abhängig von der Topographie vor Ort teilweise abweichend von den Flurstücksgrenzen angesetzt wurde. Beispielhaft hierfür ist die Hochhäuser Straße in Obrigheim zu nennen. Die westlich angrenzenden Grundstücke sind relativ dicht an die Straße gedrängt und verfügen über keine für die Ausweisung von Stellplätzen nutzbare Fläche im rückwärtigen Grundstücksbereich, da das Gelände nach Westen hin sehr stark ansteigt. In den Analyseplänen zur baulichen Dichte wurden die aufgrund topographischer Rahmenbedingungen abweichend betrachteten Grundstückszuschnitte markiert.

In Bereichen hoher Wohndichte, in denen gleichzeitig eine hohe Auslastung des öffentlichen Straßenraums durch parkende Fahrzeuge besteht und die Fahrbahnbreite zwischen 5,0 m und 6,10 m beträgt, wird aufgrund des höheren Flächenbedarfs zum Stellplatznachweis und der höheren Einwohnerzahl eine Erhöhung des Stellplatzschlüssels auf 2,0 Stellplätze pro Wohneinheit empfohlen.

Da verkehrliche Aspekte wie die Fahrbahnbreite oder die Auslastung des Straßenraums wesentlich dazu beitragen, ob sich die Stellplatzsituation vor Ort problematisch darstellt, wird die bauliche Dichte nicht allein als Kriterium für eine Erhöhung der Stellplatzverpflichtung herangezogen (vgl. Kap. 4).

## 5. Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften

In der Gemeinde Obrigheim schlägt sich der Bedarf des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in den ca. 1,56 gemeldeten Pkw pro Wohneinheit und ca. 1,88 Kfz pro Wohneinheit nieder. Es ist anzunehmen, dass sich der tatsächliche Stellplatzbedarf nochmals höher bemisst, da Dienstwagen und Besucherverkehr hierbei unberücksichtigt bleiben.

Jeder 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.

Bei Einfamilienhäusern sind durch Anordnung einer Aufstellfläche vor der Garage zwei Stellplätze regelmäßig gegeben, für kleinere Einliegerwohnungen im Einfamilienhaus

reicht oftmals ein weiterer Stellplatz aus. Speziell bei verdichteter Bebauung muss diese so gesteuert werden, dass der Stellplatzbedarf auf dem Grundstück selbst erbracht und möglichst nicht in den öffentlichen Raum ausgelagert wird.

### **Geltungsbereich**

Die Satzung gilt im Geltungsbereich gemäß dem Planteil mit Geltungsbereich (Anlagen 2.1, 2.2, 2.3, 2.4).

Die Stellplatzsatzung regelt den nachzuweisenden Stellplatzschlüssel für den Anwendungsbereich nach § 37 LBO, also für baulich-konstruktive Änderungen sowie Nutzungsänderungen, und greift somit nicht im Bestand, sondern erst bei Umnutzungs-, Nachverdichtungs- oder Neubauvorhaben. Die Abgrenzung umfasst daher Innenbereiche mit möglicher Wohnnutzung. Geltungsbereiche rechtskräftiger Bebauungspläne, in denen bereits eine Stellplatzregelung festgesetzt wurde, werden nicht in den Geltungsbereich der Satzung einbezogen. Gewerbegebiete werden aufgrund der planerischen Zielsetzung, die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen zu regeln, ebenfalls nicht Teil des Geltungsbereichs.

### **Bereiche mit erhöhtem Stellplatzbedarf**

Um die Stellplatzverpflichtung an die lokalen Verhältnisse vor Ort anzupassen, werden basierend auf der Bestandsanalyse anhand verschiedener Kriterien innerhalb des Geltungsbereichs Teilbereiche mit erhöhtem Stellplatzbedarf „2,0“ oder „1,5“ voneinander abgegrenzt (Anlagen 2.1, 2.2, 2.3, 2.4).

Die Abgrenzung erfolgt anhand der folgenden Kriterien, die in Kombination zutreffen:

#### Bereiche mit erhöhtem Stellplatzbedarf „2,0“

- Fahrbahnbreite < 5,05 m
- hohe Konzentration von Falschparkern

oder

- Fahrbahnbreite 5,05 – 6,10 m
- hohe Auslastung des öffentlichen Straßenraums durch parkende Fahrzeuge
- hohe Wohndichte

#### Bereiche mit erhöhtem Stellplatzbedarf „1,5“

- Fahrbahnbreite < 5,05 m

oder

- Fahrbahnbreite 5,05 – 6,10 m mit Parkverbot oder beidseitigem Halteverbot

Bezogen auf die Fläche des Untersuchungsgebiets mitsamt der Fläche des Ortskerns werden so im Ortsteil Obrigheim für ca. 15 % der Fläche eine Erhöhung der

Stellplatzverpflichtung auf 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit und in ca. 10 % eine Erhöhung auf 2,0 Stellplätze pro Wohneinheit empfohlen. Der Ortskern Obrigheims ist von der Untersuchungsfläche ausgenommen, da hier als Besonderheit der rechtskräftige Bebauungsplan „Alter Ortskern“ aus dem Jahr 1978 besteht, der in den darauffolgenden Jahren mehrmals geändert worden ist.

Im Ortsteil Asbach wird für ca. 17 % des Untersuchungsgebiets eine Erhöhung der Stellplatzverpflichtung auf 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit empfohlen.

Im Ortsteil Mörtelstein werden so für ca. 20,3 % der Untersuchungsfläche eine Erhöhung der Stellplatzverpflichtung auf 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit und in ca. 1 % der Fläche eine Erhöhung auf 2,0 Stellplätze pro Wohneinheit empfohlen.

Basierend auf den Ergebnissen der Analyse wird im Gewann Luttenbach eine Erhöhung der Stellplatzverpflichtung als nicht erforderlich angesehen.

### **Staffelung nach Wohnungsgrößen**

Je nach Wohnfläche ergeben sich unterschiedliche Regelungen:

Kleinwohnungen unter 60 m<sup>2</sup> sind von einer Erhöhung des Stellplatzschlüssels ausgenommen, da bis zu dieser Wohnfläche im Regelfall von Ein-Personen-Haushalten mit einem Pkw ausgegangen werden kann.

Entsprechend den Verwaltungsvorschriften der Länder zum Wohnungsbindungsgesetz können 60 m<sup>2</sup> oder zwei Wohnräume im Durchschnitt als angemessen für zwei Personen angesehen werden.<sup>1</sup> Diese Größenordnung findet sich auch in der Bedarfsermittlung von Wohnflächen nach VDI 6000 Blatt 1, DIN 18040-2 wieder. Bis 60 m<sup>2</sup> wird deshalb im Geltungsbereich der Stellplatzsatzung die allgemeine Regelung der LBO angesetzt.

### **Anwendungsbereich**

Der Anwendungsbereich der Stellplatzsatzung ergibt sich aus § 37 LBO (i.V.m. § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO).

„§ 37 Abs. 3 S. 1 LBO ordnet – für die Bauherren verpflichtend – an, dass bei baulich-konstruktiven Änderungen und bloßen Nutzungsänderungen von (bestehenden) baulichen Anlagen geeignete Stellplätze und Garagen in solcher Zahl herzustellen sind, dass die infolge von Nutzungsänderung zusätzlich zu erwartenden Kfz [...] aufgenommen werden können“ (Schlotterbeck, Kommentar zur Landesbauordnung, Oktober 2020, Rz. 43-44). Bei Änderungsvorhaben müssen die Stellplätze folglich nicht für die ganze Anlage insgesamt, sondern für die infolge der konkreten Änderung zusätzlich zu erwartenden Kfz hergestellt werden.

„Zusatzbedarf ist dann gegeben, wenn der durch die konkrete Änderung verursachte Soll-Bedarf den bisherigen Soll-Bedarf übersteigt. [...] Der Zusatzbedarf bei Änderungsvorhaben darf keinesfalls den Bedarf übersteigen, der im Falle von Errichtungsvorhaben (§ 37 Abs. 2) bestünde. Auf den Zusatzbedarf können tatsächlich bereits vorhandene Stellplätze angerechnet werden, die zwar früher einmal notwendig gewesen, aber jetzt

---

<sup>1</sup> Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg, März 2021

nicht mehr notwendig sind“ (Schlotterbeck, Kommentar zur Landesbauordnung, Oktober 2020, Rz. 44-45).

Wenn beispielsweise ein Gebäude mit vier Wohneinheiten ausgebaut wird, und hierdurch zwei neue Wohneinheiten entstehen, sind nur für diese beiden Wohneinheiten zusätzlich Stellplätze herzustellen. Bei einem Stellplatzschlüssel von 1,0 Stellplatz je WE wären in diesem Beispiel dann zwei zusätzliche Stellplätze herzustellen. Bei einer Erhöhung der Stellplatzverpflichtung von 1,0 auf 1,5 Stellplätze je WE wären künftig zusätzlich drei Stellplätze herzustellen ( $2 \times 1,5 = 3$ ). Anstatt der Erhöhung des Stellplatzschlüssels für die gesamte Anlage ( $4 + 2 = 6$ ; demnach  $6 \times 1,5 = 9$ ) müssen im vorliegenden Beispiel nach dem Ausbau insgesamt sieben Stellplätze hergestellt werden ( $4$  (Bestand) +  $3$  (Zusatzbedarf) =  $7$ ).

Bei den Vorhaben nach § 37 Abs. 3 S. 2 LBO liegt es im Ermessen der Baurechtsbehörde, für Bestandsgebäude eine von der Stellplatzsatzung abweichende Anzahl von Stellplätzen zuzulassen, z.B. wenn beengte Grundstücksverhältnisse gegeben sind.

Die Regelungen zu den notwendigen Fahrradstellplätzen nach § 37 Abs. 2 LBO bleiben von der Stellplatzverordnung unberührt.

### **Gefangene Stellplätze**

Ein Stellplatz pro Wohneinheit muss gemäß den Mindestanforderungen der LBO durch nicht gefangene Stellplätze nachgewiesen werden. Für die Anrechnung 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. Die Regelung wurde mit der Baurechtsbehörde vorabgestimmt.

Aufgestellt:

Obrigheim, den ...

DIE GEMEINDE :

DER PLANFERTIGER :

**IFK - INGENIEURE**  
Partnerschaftsgesellschaft mbB  
LEIBLEIN – LYSIAK – GLASER  
EISENBAHNSTRASSE 26 74821 MOSBACH  
E-Mail: [info@ifk-mosbach.de](mailto:info@ifk-mosbach.de)