

Gemeinde Forst

Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung)

Fassung zur Satzung

Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke (Projektleitung)

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

M.Sc. Erika Bierich

Verfasser

MODUS CONSULT Gericke GmbH & Co. KG

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721/ 94006-0

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Forst
im Februar 2021

Inhalt

Teil A Bestandteile

A - 1 Satzungstext

A - 2 Planteil mit Geltungsbereich

Teil B Begründung

Anlage

Teil C Stellplatzuntersuchung

Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung) der Gemeinde Forst

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 2 des Gesetzes vom 2. Dezember 2020 (GBl. S. 1095, 1098)

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

§ 1 Räumlicher Geltungsbereich

Die Satzung gilt für den im Teil A-2 abgegrenzten, ca. 127,1 ha großen räumlichen Geltungsbereich. In diesen liegen Baugrundstücke mit den folgenden Adressen:

▪ Bereiche mit geforderten 2 Stellplätzen pro Wohneinheit:

- ▶ Bernhardusstraße (Haus-Nrn. 13 – 15, 10),
- ▶ Bruchsaler Straße (Haus-Nrn. 1 – 65, 2 – 88),
- ▶ Burgweg (Haus-Nrn. 1 – 39, 2 – 36, Teilgrundstück Haus-Nr. 38),
- ▶ Dörnigstraße (Haus-Nrn. 3 -35 c, 2 – 32),
- ▶ Finkenstraße (Haus-Nrn. 1 – 23, 2 – 15),
- ▶ Hambrücker Straße (Haus-Nrn. 1 – 59, 2 – 60, Teilgrundstück Haus-Nr. 62),
- ▶ Josefstraße (Haus-Nrn. 5 – 9, 14),
- ▶ Kirchstraße (Haus-Nrn. 1, 3 – 23, 2 – 24),
- ▶ Kolpingstraße (Haus-Nrn. 1 – 27, 2 – 32),
- ▶ Kronauer Allee (Haus-Nrn. 1 – 37, 2 – 24),
- ▶ Kronenstraße (Haus-Nrn. 11 – 27, 12 – 30),
- ▶ Langestraße (Haus-Nr. 1),
- ▶ Marienstraße (Haus-Nr. 1),
- ▶ Paulusstraße (Haus-Nrn. 1 – 11, 2 – 10),
- ▶ Pfinzstraße (Haus-Nrn. 1, 2),

- ▶ Renchstraße (Haus-Nrn. 1, 1a, 2),
- ▶ Rheinstraße (Haus-Nr. 2a),
- ▶ Sankt-Georg-Straße (Haus-Nrn. 1 – 15, 2 – 14),
- ▶ Schwanenstraße (Haus-Nrn. 2 – 64, 1 – 73),
- ▶ Ubstadter Straße (Haus-Nrn. 1 – 41, 2 – 44a),
- ▶ Wannenstraße (Haus-Nrn. 1 – 41, 2 – 44),
- ▶ Weiherer Straße (Haus-Nrn. 15 – 47, 2 – 58),
- ▶ Werner-von-Siemens-Straße (Haus-Nr. 1),
- ▶ Wiesenstraße Haus-Nrn. 1 – 29, 2 – 24),
- ▶ Zeiligstraße Haus-Nrn. 1 – 19, 2 – 22).

- **Bereiche mit geforderten 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit:**

In den sonstigen Bereichen des Geltungsbereichs.

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

Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen Satzungen, die von Regelungen dieser Satzung abweichen, bleiben unberührt.

§ 2 Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO)

Die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 37 Abs. 1 LBO) wird für Wohneinheiten mit mindestens 60 m² Wohnfläche

- ▶ in den Bereichen mit der Zweckbestimmung '2' auf zwei KFZ-Stellplätze je Wohneinheit und
- ▶ in den Bereichen mit der Zweckbestimmung '1,5' auf 1,5 KFZ-Stellplätze je Wohneinheit, 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 sie zur selben Wohneinheit gehören und der erste Stellplatz der Wohneinheit kein gefangener Stellplatz ist.

§ 3 Abstellplätze für Fahrräder (§ 74 Abs. 2 Nr. 6 LBO)

In den Bereichen mit der Zweckbestimmung '1,5' oder '2' 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.

§ 4 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.

§ 5 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 Forst

Forst, den

Bernd Killinger, Bürgermeister

Teil A - 2 Planteil mit Geltungsbereich

Teil B Begründung

Teil B: Begründung

1. Anlass der Planung	10
2. Ausgangslage	10
2.1 Statistische Einordnung	10
2.2 Verkehrliche Ausgangslage	11
2.2.1 Gebietsbezogene Betrachtung	11
2.2.2 Straßenabschnittsweise Betrachtung	12
2.2.3 Hauptstraßen und Straßen mit Linienbusverkehr	12
2.3 Städtebauliche Ausgangslage	12
2.3.1 Stellplatzregelungen in kommunalen Satzungen	12
2.3.2 Städtebauliche Ortsanalyse	13
3. Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften	16
Teil C – Stellplatzuntersuchung	19

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 Forst örtliche Bereiche mit 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 vom April 2020 (Anlage in Teil C), auf die hier verwiesen wird, sind die verkehrliche und städtebauliche Situation untersucht und Planungsempfehlungen ausgesprochen.

2.1 Statistische Einordnung

Gemäß den Daten des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg (2019) ergab sich für Forst zum Jahresende 2010 eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,4 Personen je Haushalt (landesweit: 2,3) und ein Bestand von 577 PKW pro 1.000 Einwohner, also ca. 1,4 gemeldeter PKW pro Haushalt. Zum Jahresende 2017 beträgt die Zahl der PKW je Einwohner 637 (+10%), jedoch bei einer gleichzeitigen Zunahme der Haushalte von ca. 4.910.000 auf 5.286.000 (+8%) in Baden-Württemberg. Aufgrund der fast gleichen Größenordnung ist auch für 2017 mit ca. 1,4 gemeldeter PKW je Haushalt in Forst zu rechnen.

Wird jedoch zusätzlich berücksichtigt, dass nach dem Kraftfahrtbundesamt in Baden-Württemberg 2019 11,7% des PKW-Bestands gewerblich gehalten wird, wovon ein bedeutender Teil als Dienstwagen mit Privatnutzung am zentralörtli-

chen Arbeitsort und nicht in einer dezentralen Gemeinde gemeldet ist, so können ca. 1,5 real vorhandenen PKW pro Haushalt in Forst plausibel angesetzt werden.

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 ist unter Verwendung von Video-Aufnahmegeräten eine Befahrung und Erhebung vor Ort als Momentaufnahme durchgeführt worden. Bei der Bestandsaufnahme sind die vorhandenen Stell- und Parkplätze im öffentlichen Raum, ihre Inanspruchnahme und die Anzahl und Standorte von Falschparkern straßenweise berücksichtigt.

2.2.1 Gebietsbezogene Betrachtung

In der Untersuchung sind Gebiete und ihre primäre Nutzungsart anhand des vorhandenen Straßennetzes identifiziert. Um die 'Zentrale Lage' im Ortskern von Forst liegen 'Wohnlagen' und zwei randliche 'Sport/Freizeit/Kultur'-Lagen (welche aufgrund der Nutzung für die Stellplatzsatzung ausscheiden). Diese sind durch einen inneren zentralen Haupteerschließungsring um das Zentrum mit strahlenartig nach außen laufenden Hauptverkehrsstraßen zum überörtlichen Straßennetz verkehrlich strukturiert, von denen untergeordnete Straßen abgehen.

Gebietsweise aggregiert ergeben sich gebietsbezogene Belegungsgrade der zulässigen Stell-/Parkplätze im öffentlichen Raum zwischen 25% und 63%. In den ortskernnahen Gebieten liegt der Belegungsgrad bei 40% bis 57%, in den randlichen Gebieten 1 und 9 der Untersuchung unter 38%.

Der höchste Wert wird im Gebiet 9 westlich der Barbara-Straße erreicht, welches entsprechend der flächensparenden Straßendimensionierung aus der Entstehungszeit teilweise wenig öffentliche Parkplätze vorsieht. Dort besteht in größeren Teilen bereits eine Stellplatzregelung zum Bebauungsplan von zwei Stellplätzen pro Wohneinheit.

Der große Bereich der gewerblichen Lagen spielt aufgrund des dort untergeordneten Betriebswohnens und des geringen Belegungsgrads der bestehenden Parkplätze keine wesentliche Rolle für die (wohnungsbezogene) Stellplatzsatzung.

Insgesamt ergibt sich aus den gebietsbezogenen Belegungsgraden allein kein eindeutiger bauordnungsrechtlicher Regelungsbedarf in der Stellplatzsatzung.

2.2.2 Straßenabschnittsweise Betrachtung

Die straßenweise Auswertung der Belegungsgrade zeigt keine großflächigen, netzartigen Problemzonen der Stellplatzbelegung außerhalb von Bebauungsplänen. Es ergeben sich vielmehr einzelne überlastete oder fast überlastete Straßen ($\geq 80\%$) sowie einzelne überdurchschnittlich hoch belastete Straßen (60% - 80%). Die sehr hoch belasteten Straßen liegen häufig in städtebaulich dichten Bereichen oder an dichten Bereichen des Ortskerns oder der Hauptstraßen. Dies spricht für Verdrängungseffekte in angrenzende Straßen aus dem Ortskern, der selber in der Gesamtbetrachtung keine besonders hohe Parkplatzproblematik aufweist.

Auffällig bei der straßenabschnittswisen und bei der gebietsbezogenen Betrachtung ist die in Teilen vergleichsweise hohe Anzahl an Falschparkern gemessen an den Regeln der StVO. In der geübten Praxis in Forst wird derzeit entgegen der Rechtslage Parken auf dem Gehweg geduldet, wenn der Abstand zwischen Fahrzeug und Gehwegrand mindestens ein Meter beträgt. Gehwegparken kann durch Verkehrszeichen oder Markierungen legalisiert werden. Die verbleibende Gehwegbreite sollte mindestens 1,50 m betragen und nicht unter 1,20 m liegen.

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

2.2.3 Hauptstraßen und Straßen mit Linienbusverkehr

Das Straßennetz von Forst ist geprägt durch einen Hauptstraßenring im Zentrum, von dem strahlenartige Hauptstraßen an das überörtliche Straßennetz anbinden. Der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs kommt auf diesen und den sonstigen Straßen mit Linienbusverkehr eine besondere Bedeutung zu. Hier ist besonders wichtig, dass der Stellplatzbedarf auf dem Grundstück selber abgedeckt wird. Eine Parkraumkonzeption könnte für eine Optimierung des Verkehrsflusses notwendig sein, um das Parken im Straßenraum einzuschränken.

2.3 Städtebauliche Ausgangslage

2.3.1 Stellplatzregelungen in kommunalen Satzungen

Im Geltungsbereich einzelner Bebauungspläne und örtlicher Bauvorschriften ist heute eine erhöhte Stellplatzverpflichtung für PKW rechtlich vorgeschrieben. Plan

11 der Stellplatzuntersuchung dokumentiert diese Bereiche, in denen zwei Stellplätze pro Wohneinheit bereits gefordert sind. Diese Bereiche mit bestehenden spezifischen Regelungen sind daher nicht Teil des Geltungsbereichs.

2.3.2 Städtebauliche Ortsanalyse

Eine hohe Zahl an Wohneinheiten erfordert eine bedarfsgerechte Anzahl an Stellplätzen. Bei gleicher Wohnungsgröße korreliert diese mit der baulichen Dichte der Wohnbebauung. Jedoch ist die Wohnungsgröße insbesondere der peripheren Einfamilienhäuser deutlich größer als beispielsweise im Ortskern, in dem zudem eine Nutzungsmischung vorherrscht, die vermehrt auch Stellplätze für die Öffentlichkeit oder Kunden erfordert. Werden durch den Stellplatzbedarf Straßen stark belastet oder sogar überlastet, stellt sich dort die Frage nach dem Potenzial für zusätzliches Parken. Dies setzt aber einen ausreichend breiten Straßenraum voraus, der sich zudem funktional und wirtschaftlich sinnvoll umgestalten lassen muss. Alternativ könnte durch einen gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr oder der Stärkung der Fahrradnutzung verkehrlich eine Optimierung erreicht werden.

Als bedeutsame städtebauliche Merkmale hat die Stellplatzuntersuchung Bereiche mit den folgenden Eigenschaften zusammengestellt:

- **Flächenabdeckung des öffentlichen Personennahverkehrs (Bus)**

In Forst besteht eine Busanbindung, jedoch keine Eisenbahn- oder Straßenbahn-anbindung. Wird um die Haltestellen der Buslinien 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 Busverbindung (Radius von 300 m) gelegt, zeigt sich aus der Überlagerung eine relativ hohe Abdeckung der Wohnortslage. Die Analysen zeigen allerdings keine maßgebliche Relation im Maß der Abdeckung mit der Parkraumbelastung. Dies dürfte daran liegen, dass aufgrund der Distanz der Verkehrsziele im dezentralen Ort Forst ein größerer Radius akzeptiert wird – der KVV plant gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2006 mit einem Erschließungsradius von 600 m pro eine Bushaltestelle in der Region (wozu Forst zu rechnen ist) – bzw. der Bus als Verkehrsmittel im dezentralen Ort Forst häufig nicht dazu führt, dass das ein Haushalt ganz ohne KFZ auskommt. Vielmehr bestehen im Mittel ca. 1,5 KFZ pro Wohneinheit, was auch der dezentralen Lage der Gemeinde und dem Mobilitätsbedarf der Bewohner geschuldet ist.

Nach Auskunft des KVV liegt die tägliche Nutzung (Mo-Fr) der Linie 125 nach und von Bruchsal bei ca. 1.300 bis 1.400 Fahrgästen aus Forst, sodass nahezu jeder 5. Einwohner den Bus nutzt, was als vergleichsweise hohe prozentuale Inanspruchnahme angesehen werden kann. Die hohe Bedeutung des Busverkehrs kann durch die Stellplatzsatzung unterstützt werden, indem dem Verkehrsfluss auf den Straßen mit Busverkehr eine hohe Bedeutung beigemessen wird.

▪ Hohe bauliche Dichte mit geringem Potenzial für private Stellplätze

Das aggregierte Kriterium der hohen baulichen Dichte ist gekennzeichnet durch einen hohen Bebauungsgrads und/oder eine dichte Grenzbebauung (geschlossene Bauweise, beidseitige Grenzbebauung, Hausgruppen). Hier ist mit einem hohen Bedarf an Stellplätzen bei gleichzeitig beengten Verhältnissen auf dem privaten Grund zu rechnen.

Bestätigt wird dies durch die Analyse der dortigen Parkplatz-Belegungsgrade. Es gibt eine deutliche Korrelation zwischen dem Merkmal eines hohen Belegungsgrades und der hohen baulichen Dichte. Diese tritt vorrangig jedoch nicht im zentralen Erschließungsring und den Hauptstraßen mit breiteren Straßenräumen und Parkplätzen auf, sondern in davon abgehenden Straßen, was zu einer durchaus positiven Entlastung des öffentlichen Raums an den zentralen Straßen führt.

Bauliche Dichte im Ortskern unterstützt dessen zentrale Lage und die Raumbildung im öffentlichen Raum. Ein erhöhter Stellplatzschlüssel wirkt der baulichen Verdichtung in Teilen entgegen. Dennoch bleibt auch dort der Grundstückseigentümer für den von ihm hervorgerufenen Stellplatzbedarf vom Grunde her zuständig und soll diesen nicht auf die Allgemeinheit abwälzen, spätestens wenn hierdurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gestört werden.

▪ Hohe Wohndichte durch hohe Anzahl an Wohneinheiten / Einwohner

In Forst bestehen nur vereinzelt Gebäudetypologien mit hoher Wohndichte (Mehrfamilienhäuser mit mindestens drei Vollgeschossen). Eine Stellplatzregelung für diese bestandsgeschützten Nutzungsbereiche, die kaum Erweiterungspotenzial aufweisen und zudem dem Ziel der Wohnraumbereitstellung besonders Rechnung tragen, ist nicht zwingend notwendig und mündet auch daher schließlich nicht in einen erhöhten Stellplatzschlüssel für diese Bereiche. Im Falle einer vergleichbaren Planung an anderer Stelle sollte diese im Einzelfall bewertet und im Bedarfsfall durch Bebauungsplan bzw. örtliche Bauvorschriften reagiert werden.

Ein-Personen-Haushalte (z.B. im Ortskern mit kurzen Wegen zu den dortigen Einrichtungen) erfordern in der Regel nur einen Stellplatz pro Wohneinheit. Daher sieht die Stellplatzsatzung eine Sonderregelung für Wohneinheiten unter 60 m² Wohnfläche vor. Dies kann auch die im Ortskern durchaus erwünschte hohe bauliche Dichte unterstützen.

▪ **Enger Straßenraum mit wenig Spielraum für öffentliche Stellplätze**

Die Grenzmaße 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). Bei den Hauptstraßen in Forst und den von mindestens einer Buslinie befahrenen Straßen muss zumindest der Begegnungsfall PKW - LKW mit ggf. einseitigen Längsparkern (d.h. im Minimum 7,00 m Breite) für einen flüssigen Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit gefordert werden. In Einbahnstraßen und untergeordneten Mischverkehrsflächen hingegen muss bei Einrichtungsverkehr mit Ausweichstellen die Feuerwehr auch bei Längsparkern fahren können (Mindestbreite der Verkehrsfläche 5,05 m). Bei dem Begegnungsfall PKW - Fahrradfahrer mit seitlichen Längsparkern liegt die Mindestbreite der Verkehrsfläche bei 5,80 m.

Die Befahrbarkeit ist bei diesen Breiten bereits eingeschränkt. Die ermittelten zu engen Straßenräume halten selbst diese Maße im Fahrbahnbereich (auch bei dessen bestehender oder sinnvoller einseitiger Erweiterung für Parkplätze) nicht ein, wenn einseitig Längsparken zugelassen wird.

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

Im Ergebnis zeigen sich einzelne Straßen mit wenig Potenzial für zusätzliche Stellplätze im öffentlichen Raum. Für die Verkehrssicherheit kommt hier dem Grundsatz die Bedeutung zu, dass der zu erwartende Eigenbedarf an Stellplätzen

(auch über den nach LBO geforderten einen notwendigen Stellplatz pro Wohneinheit hinaus) bei bestehender Parkraumbelastung besonders hier auf den Privatgrundstücken zu fordern ist.

▪ **Nachverdichtungspotenzial**

Unter Platzgesichtspunkten sind Bereiche mit größerem Nachverdichtungspotenzial im Blockinneren dokumentiert. Da es sich bei diesen vorrangig um Blockinnenbereiche ohne Wohnbebauung handelt, besteht für diese auf Grundlage der § 30 oder § 34 BauGB zwar weitgehend kein Baurecht, eine Ausweitung in die Blockinnenbereiche ist aber nicht auszuschließen. Darüber hinaus besteht Nachverdichtungspotenzial im Bereich einzelner Baulücken sowie mit Bestandsgebäuden oder durch deren Ersatz.

Eine lokalitätsbezogene Regelungsnotwendigkeit über die folgende Konzeption hinaus – da diese Teile dieser Bereiche bereits abdeckt – lässt sich aus dieser allgemeinen Möglichkeit von Änderungen und Ergänzungen im bebauten Bestandsgebiet alleine nicht ableiten.

3. Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften

Der individuelle Mobilitätsbedarf der Einwohner von Forst schlägt sich im Vorhandensein von ca. 1,5 KFZ pro Wohneinheit nieder. Die bestehende Busanbindung reicht für die zur täglichen Lebensführung notwendige Mobilität nicht aus, um den Bedarf auf im Regelfall ein KFZ pro Haushalt zu senken, eine (leistungsfähigere) Bahnanbindung besteht nicht. Dies gilt für den nicht-zentralen Ort auch unter Einbeziehung des Radverkehrs, da sich insbesondere die außergemeindlichen verkehrlichen Zielorte (z.B. Arbeitsstelle) nur mit dem KFZ gut erreichen lassen. Dies bedingt den Bedarf der Regelung erhöhter Stellplatzanforderungen, die vor allem in Bereichen mit örtlich erhöhter Parkraumbelastung sinnvoll sind.

Besonders in Gemeindeteilen mit Belastungsfaktoren (vgl. Kap. 2.3.2 und Stellplatzuntersuchung) ist ein Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen zu erwarten, der nicht durch Verlagerung des Verkehrs auf Verkehrsträger mit geringerer Flächeninanspruchnahme vermieden werden kann (z.B. Förderung Radverkehr, standortbezogenes Mobilitätsmanagement). Zudem soll der ruhende Verkehr aus stadtgestalterischen Gründen – zur Betonung der Architektur, zu Gunsten der Aufenthaltsqualität und um die Möglichkeiten der Grünordnung zu begünstigen – nicht im öffentlichen Straßenraum untergebracht werden.

In den Straßen mit einem Auslastungsgrad der öffentlichen Parkplätze von 80% und mehr, am Haupt- und Durchgangsstraßennetz sowie an den Straßen mit Linienbusverkehr 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. Hier werden als Regelfall zwei KFZ-Stellplätze pro Wohneinheit gefordert.

Ausgenommen hiervon wird einzig ein sehr kurzer Abschnitt der Josefstraße (zwischen Kronen- und Friedhofsstraße), da wenige Meter weiter in der gleichen Straße genügend Stellplätze frei sind, der auf Grundlage weniger Stellplätze ermittelte Auslastungsgrad gerade am Schwellenwert liegt, die städtebaulichen Belastungsfaktoren sich dort nicht konzentrieren, zumal eine ergänzend betrachtete Luftbilddauswertung dort einen deutlich geminderten Auslastungsgrad in einer anderen Momentaufnahme aufweist.

Die Erhöhung des Stellplatzschlüssels dient außerdem der Reduktion des Straßenparkens im öffentlichen Raum. Die Notwendigkeit von Parkverboten (z.B. im Burgweg) sollte überprüft werden, z.B. in einer Parkraumstudie oder im Rahmen eines Monitorings der Stellplatzsatzung. Der Busverkehr soll möglichst nicht durch Ein- und Ausparkvorgänge oder eingeengte Verhältnisse eingeschränkt werden. Ein Stellplatzmanagement wird empfohlen.

Da in Forst insgesamt von einem mittleren Stellplatzbedarf von 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit ausgegangen werden kann, ist in den sonstigen Wohnlagen dieser für den Ort spezifische Stellplatzschlüssel sicherzustellen. Damit sind zudem auch Straßen(abschnitte) beinhaltet, in denen eine hohe Parkauslastung von $\geq 60\%$ oder Belastungskriterien (z.B. hohe Dichte der Bebauung, enge Straßenräume, etc.) vorhanden sind. Dies soll einer problematischen Verschärfung der Parkplatzsituation im öffentlichen Raum vorbeugen und sicherstellen, dass der durchschnittliche Parkierungsbedarf auf den Privatgrundstücken abgedeckt werden kann, und dessen städtebauliche Ausgestaltung fördern.

Für gefangene 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.

Kleinwohnungen unter 60 m² sind von der Regelung ausgenommen, da bis zu dieser Wohnfläche im Wesentlichen von Ein-Personen-Haushalten (ein Erwachsener) ausgegangen werden kann, für welche im Regelfall nicht mehr als ein PKW anfällt. Hier greift die allgemeine Regelung der LBO (ein Stellplatz pro Wohneinheit).

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

Als zusätzliche Entlastung der Parkplatzsituation werden im Geltungsbereich mit einer erhöhter Stellplatzverpflichtung 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 Fahrradabstellplätzen 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.

Anlage Teil C – Stellplatzuntersuchung