

Begründung zur Satzung über örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Stellplätze für Wohnungen

1.	Allgemeines	2
1.1	Lage und Strukturdaten	2
1.2	Mobilität in Ravensburg	2
1.2.1	Motorisierter Individualverkehr	2
1.2.2	Fahrradverkehr.....	3
1.2.3	Öffentlicher Personennahverkehr	4
1.3	Bauliche Entwicklung	4
2.	Anlass für die Aufstellung der Satzung	4
2.1	Stellplatzanforderungen nach LBO und Möglichkeit zur Einschränkung oder Erhöhung der Stellplatzverpflichtung über eine Stellplatzsatzung	4
2.2	Erfordernis einer Stellplatzsatzung	5
3.	Inhalte der Stellplatzsatzung	6
3.1	Räumlicher Geltungsbereich	6
3.2	Anzahl der notwendigen Stellplätze.....	7
3.3	Reduktion von notwendigen Stellplätzen	9
3.3.1	Schüler- und Studentenwohnungen	9
3.3.2	Alten- und Pflegewohnungen	9
3.3.3	ÖPNV-Anbindung.....	9
3.3.4	Mobilitätskonzepte.....	9

Begründung zur Satzung über örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Stellplätze für Wohnungen

1. Allgemeines

1.1 Lage und Strukturdaten

Die große Kreisstadt Ravensburg ist mit dem ca. 20 km entfernten Friedrichshafen und dem unmittelbar benachbarten Weingarten gemeinsames Oberzentrum in der dynamischen Region Bodensee-Oberschwaben. Zum Gemeindegebiet von Ravensburg mit ca. 50.600 Einwohnern (Stand: 2018) gehören die drei Ortschaften Eschach, Schmalegg und Taldorf mit jeweils mehreren Teilorten. Eine Bevölkerungsprognose für den Gemeindeverband Mittleres Schussental geht von einem Zuwachs zwischen 4,2 % und 9,5 % bis zum Jahre 2040 aus. Die Kernstadt Ravensburg mit der historischen Altstadt sowie die mit Ravensburg annähernd zusammengewachsene Ortschaft Eschach befinden sich mit ihren hauptsächlichen Wohn- und Gewerbeflächen im Tal des Flusses Schussen. Die Ortschaften Taldorf und Schmalegg, die außer dem Hauptort aus einer Vielzahl von Wohnplätzen mit nur wenigen Bewohnern besteht, sind eher ländlich geprägt und mit jeweils ca. 8 km deutlich von der Ravensburger Innenstadt entfernt. Auf dem der Innenstadt gegenüberliegenden Westhang des Schussentals befindet sich die Ravensburger Weststadt, die sich ab Mitte des 20. Jahrhunderts dort entwickelte. Die östlichen Hänge des Schussentals sind durch Wohnbebauung gekennzeichnet. Bis auf das Gewerbegebiet Erlen, das sich zwischen der Weststadt und dem zu Taldorf gehörenden Teilort Bavendorf befindet, sind die meisten Gewerbeflächen im Tal entlang der Eisenbahntrasse und der Schussen zu finden. Weite Flächen der Ortschaften sind durch landwirtschaftliche Nutzungen geprägt, die sich teils bis unmittelbar an die Siedlungsflächen erstrecken. Folglich ist das Gemeindegebiet Ravensburg ausgesprochen heterogen.

1.2 Mobilität in Ravensburg

Im Jahr 2017 wurde im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes für den Gemeindeverband Mittleres Schussental das Mobilitätsverhalten für die Stadt Ravensburg untersucht. Am Stichtag haben die Ravensburgerinnen und Ravensburger anteilig ihrer Wege mit folgenden Verkehrsmitteln zurückgelegt (Modal Split):

Im Gesamtverkehr:	Im Binnenverkehr:
MIV: 52 %	MIV: 43 %
ÖPNV: 8 %	ÖPNV: 7 %
Fahrrad: 23 %	Fahrrad: 29 %
Fuß: 17 %	Fuß: 21 %

Die Modal Split Daten wurden in Ravensburg auch auf Stadtteilebene erhoben (vgl. Tabelle 2, S. 10). Beispielsweise liegt der Anteil des Umweltverbundes an den gewählten Verkehrsmitteln in der Altstadt bei 64 %, während er in der Ortschaft Schmalegg bei 32 % liegt.

1.2.1 Motorisierter Individualverkehr

Ravensburg ist in das überörtliche Straßenverkehrsnetz über die B30, B32 und B33 eingebunden. Hierdurch herrscht in der Stadt ein hoher Durchgangsverkehr mit teils hohem Schwerverkehrsanteil. Die B30 ist die wichtigste Verbindung zwischen der Bodenseeregion und Ulm. Sie verläuft westlich

Begründung zur Satzung über örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Stellplätze für Wohnungen

der Kernstadt und Ortschaft Eschach. Mit Eröffnung des neu ausgebauten Abschnitts Ravensburg-Süd – Eschach (B30-Süd) im Dezember 2019 wurde eine Stadtumfahrung geschaffen, die heute wesentlich zur Verkehrsentslastung im südlichen Kernstadtgebiet und in Eschach beiträgt. Die B32, die Ravensburg mit Wangen und Bad Saulgau verbindet, verläuft in Ravensburg hingegen größtenteils durch innerstädtisches, dicht bebautes Gebiet. Die hohe Verkehrsbelastung, u.a. auf der Schussenstraße, die nördlich der historischen Altstadt verläuft, führt zu einer erheblichen Lärmbelastung für die Anwohner. Für das innerstädtische Straßennetz ist der nach Süden geöffnete „Altstadtring“, der die historische Altstadt einrahmt, prägend. Das städtische Verkehrssystem wird von einem deutlichen Einpendlerüberschuss belastet. Im Jahr 2018 verzeichnete die Stadt ca. 26.700 Einpendler und ca. 11.150 Auspendler.

Der Bestand an privaten Pkw je volljährigem Einwohner zum 01.01.2020 ist auf Basis der Fahrzeug-Bestands-Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes in Tabelle 1 dargestellt.

Privater Pkw je volljährigem Einwohner (Stand: 01.01.2020)	Stadtteile gemäß kleinräumiger Gliederung
0,3	Hinzistobel
0,4	Altstadt
0,5	Nordstadt, Weißenau, Schussensiedlung
0,6	Sonnenbüchel, Andermannsberg, Schonreute, Südstadt, Weststadt, Weingartshof
0,7	Sennerbad, Oberzell, Bavendorf, Torkenweiler, Sickenried, Oberhofen, Obereschach, Untereschach, Gornhofen
0,8	Dürnast, Adelsreute, Taldorf, Alberskirch, Schmalegg

Tabelle 1: Bestand privater Pkw je volljährigem Einwohner

Im Stadtgebiet gibt es bereits ein Carsharing-Angebot. Über flinkster sind derzeit sechs Fahrzeuge buchbar.

1.2.2 Fahrradverkehr

Wie im bundesweiten Trend, steigen auch in Ravensburg die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege spürbar an. 2017 ergab die Berechnung des Modal Splits das 25 % der Wege im Binnenverkehr mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden. Die Höhenunterschiede im Stadtgebiet Ravensburgs zeigen sich auch am hohen Anteil der Fahrten mit Pedelecs, der bei 4 % liegt.

Seit Mitte Dezember 2019 werden an drei Standorten im Stadtgebiet die Anzahl der Radfahrenden gemessen. Im Schnitt sind seither täglich 1.360 Fahrradfahrende gezählt worden.

Das Radverkehrskonzept der Stadt Ravensburg aus dem Jahr 2015 wird derzeit im Zuge der Erstellung des Radverkehrskonzeptes für den Gemeindeverband Mittleres Schussental fortgeschrieben. Die Umsetzung soll bis zum Jahr 2030 erfolgen. Eine erste vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit geförderte Radvorrangroute von Schmalegg nach Weingarten, die in Ravensburg am Bahnhof vorbeiführt, wird bis Mitte 2021 umgesetzt. Die Planungen für den

Begründung zur Satzung über örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Stellplätze für Wohnungen

Radschnellweg zwischen Baidt und Friedrichshafen (RS 9), der durch Ravensburg führt, haben ebenfalls begonnen. Die Planung soll bis zum Jahr 2025 abgeschlossen sein.

Die Haushaltsbefragung im Rahmen der Erstellung des Integrierten Verkehrsentwicklungsplanes für den Gemeindeverband Mittleres Schussental im Mai/ Juni 2017 ergab einen Besitzstand von 1,117 Fahrrädern pro Person in Ravensburg. Zusätzlich war bereits im Jahr 2017 etwa jeder 9. Einwohner im Besitz eines E-Bikes, Pedelecs oder S-Pedelecs.

1.2.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Mit den Bahnhöfen Ravensburg, Weißenau und Oberzell ist die Stadt an das Schienennetz angeschlossen und liegt an der Bahnstrecke Ulm-Friedrichshafen, die bis zum Jahr 2021 elektrifiziert wird. Der Bahnhof Ravensburg ist zudem ein wichtiger Verknüpfungspunkt zum öffentlichen Personennahverkehr, dem Stadtbus Ravensburg Weingarten. Von hier aus verkehren 14 Buslinien in das Gemeindegebiet von Ravensburg und Weingarten sowie weitere Überlandbuslinien. Insgesamt gibt es 111 Bushaltestellen auf der Gemarkung Ravensburg.

1.3 Bauliche Entwicklung

In Zukunft wird das prognostizierte Wachstum der Einwohnerzahlen Ravensburgs den Druck auf den Wohnungsmarkt weiter verstärken. Der Schwerpunkt der baulichen Entwicklung wird in allen Siedlungsbereichen auf die Innenentwicklung gelegt. Um den Wohnraumbedarf vollständig zu decken, sind diese aber nicht ausreichend, sodass ergänzend Siedlungsentwicklungen in den Außenbereichen erforderlich sein werden.

2. Anlass für die Aufstellung der Satzung

2.1 Stellplatzanforderungen nach LBO und Möglichkeit zur Einschränkung oder Erhöhung der Stellplatzverpflichtung über eine Stellplatzsatzung

Bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen ist nach § 37 Abs. 1 LBO für jede Wohnung unabhängig von ihrer Größe ein geeigneter Stellplatz für Kraftfahrzeuge herzustellen (notwendiger Kfz-Stellplatz). Die Verwaltungsvorschrift Stellplätze (VwV Stellplätze) ermöglicht bei Nichtwohngebäuden und guter Einbindung des Standorts in den ÖPNV Abschläge von bis zu 40 % der notwendigen Stellplätze. Die Reduzierung der Stellplätze gemäß VwV Stellplätze gilt nicht für die notwendigen Kfz-Stellplätze von Gebäuden mit Wohnungen. Eine Ablösung notwendiger Kfz-Stellplätze von Gebäuden mit Wohnungen ist nicht möglich. Nach § 37 Abs. 7 LBO besteht eine Abweichung von der Herstellungspflicht nur wenn die Herstellung bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten, auch unter Berücksichtigung platzsparender Bauarten der Kfz-Stellplätze oder Garagen, unmöglich oder unzumutbar ist oder auf dem Baugrundstück aufgrund öffentlich-rechtlicher Vorschriften ausgeschlossen ist.

Bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen sind über die Kfz-Stellplätze hinaus Fahrrad-Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen

Begründung zur Satzung über örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Stellplätze für Wohnungen

ausreichen. Die Fahrrad-Stellplatzpflicht deckt sowohl den Bedarf der Bewohnerinnen und Bewohner als auch den Bedarf der Besucherinnen und Besucher ab. Auf sie kann bei Gebäuden mit Wohnungen nicht verzichtet werden.

Nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO werden die Gemeinden ermächtigt, die Stellplatzverpflichtung für das ganze Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets einzuschränken. Einschränkung bedeutet, dass der Bauherr nicht die sich aus § 37 Abs. 1 ergebende Zahl von Stellplätzen herzustellen hat, sondern eine geringere Anzahl an Stellplätzen. Die Einschränkungsmöglichkeit gilt auch für Änderungen und Nutzungsänderungen. Dem Bauherrn steht es offen, auch nach Erlass der örtlichen Bauvorschriften freiwillig Stellplätze und Garagen herstellen, soweit diese baurechtlich zulässig sind. Die Gemeinden können die Stellplatzverpflichtung laut § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO für Wohnungen auf bis zu 2 Stellplätze erhöhen. Voraussetzung für die Satzung zur Einschränkung und zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung ist, dass diese durch Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung gerechtfertigt sind.

2.2 Erfordernis einer Stellplatzsatzung

Die Landesbauordnung unterscheidet nicht zwischen den unterschiedlichen Rahmenbedingungen wie Lage der Wohngebäude und Größe der Wohneinheiten, sondern setzt pauschal einen Stellplatz pro Wohneinheit fest. Für die heterogene städtebauliche Struktur Ravensburgs bestehend aus der urbanen Kernstadt, innenstadtnahen Siedlungsgebiet und dörflich geprägten Ortschaften ist es notwendig, einen räumlich konkret an der tatsächlichen Fahrzeugausstattung und dem Angebot an alternativen Mobilitätsformen angepassten Stellplatzschlüssel anzusetzen. Bereits 1996 hat die Stadt Ravensburg von der Möglichkeit zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung Gebrauch gemacht. Diese hat für die Bereiche außerhalb der Kernstadt sowie für größere Wohneinheiten die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen auf bis zu zwei Stellplätze erhöht. Die neue Stellplatzsatzung dient der Modernisierung der Satzung aus dem Jahr 1996 und passt diese an die aktuellen Gegebenheiten an. Ihr Ziel ist auch den zukünftigen Bedürfnissen gerecht zu werden. Die bisher gültige Stellplatzsatzung (genehmigt am 09.08.1996) wird von dieser Satzung vollständig ersetzt.

Das Mobilitätsangebot ist im Stadtgebiet sehr unterschiedlich. In der Kernstadt sind die zurückzulegenden Distanzen selten über 5 km lang, sodass das Fahrrad auf den meisten Strecken dem Pkw im Hinblick auf die Fahrzeit ebenbürtig ist. Mit dem Angebot des Stadtbusses ist die ÖPNV-Anbindung ebenso wie die überörtliche Anbindung an das Schienennetz gut. Ergänzend gibt es hier ein Carsharing-Angebot ebenso wie die Möglichkeit das Pedelec-Verleihsystem zu nutzen. Dadurch kann hier leichter auf einen Pkw verzichtet werden, als im eher ländlich geprägten Raum der Ortschaften. Das wird auch an den großen Unterschieden im Fahrzeugbestand in den Stadtteilen deutlich. Dieses Mobilitätsverhalten zeigt sich auch am Modal Split der Stadtteile (vgl. Tabelle 2, S. 10). Zukünftig soll das Mobilitätsangebot weiter ausgebaut werden (vgl. Verkehrsentwicklungsplan Gemeindeverband Mittleres Schussental).

Um den aktuellen Bedarf für Kfz-Stellplätze im Stadtgebiet zu ermitteln, wurde der private Pkw-Bestand pro Einwohner über 18 Jahren errechnet. Dafür wurde die stadtteilscharfe Auswertung des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 1.1.2020 des privaten Pkw-Bestands zusammen mit den vorhandenen Bevölkerungsdaten, die ebenfalls auf dieser Detailebene vorliegen, verschnitten. Daraus ergeben sich für die einzelnen Stadtteile die in Tabelle 2 (S. 10) ausgewiesenen Werte. Zusammen mit dem

Begründung zur Satzung über örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Stellplätze für Wohnungen

Modal Split der Stadtteile und der prozentuellen Veränderung des Pkw-Bestands in den letzten Jahren wurde eine Einteilung in vier Zonen vorgenommen.

Aufgrund des hohen Bestands an Fahrrädern in den Haushalten und des großen Radverkehrsanteiles im Modal Split ist eine Abdeckung des Bedarfs an geeigneten Fahrrad-Stellplätzen am Wohngebäude notwendig. Daher wird im Rahmen der Stellplatzsatzung auch ein Fahrrad-Stellplatzschlüssel eingeführt.

Ein an die tatsächlichen Bedarfe von Stellplätzen angepasster Stellplatzschlüssel ist auch aus Gründen der sparsamen Flächennutzung sinnvoll. Die vorhandene Fläche kann statt für Stellplätze für wertvollen Wohnraum oder im Sinne der Klimafolgenanpassung (Frischlufschneisen, Versickerungsflächen) genutzt werden.

Aus den genannten städtebaulichen Gründen, Gründen des Verkehrs und Gründen sparsamer Flächennutzung soll die Stellplatzverpflichtung nach LBO in der Altstadt sowie im Vorbehaltsbereich für urbane Gebiete im Stadtteil Schussensiedlung eingeschränkt werden, ebenso bei kleinen Wohneinheiten im gesamten Stadtgebiet. Bei größeren Wohnungen hingegen soll die Stellplatzverpflichtung in der Kernstadt und den Ortschaften erhöht werden. Die positiven Nebeneffekte einer Veränderung im Modal Split in Bezug auf eine Reduktion der CO₂-Emissionen werden begrüßt.

3. Inhalte der Stellplatzsatzung

3.1 Räumlicher Geltungsbereich

Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Stadt Ravensburg. Aufgrund der beschriebenen heterogenen Struktur Ravensburgs wurde das Gemeindegebiet in vier Zonen unterteilt. Die Stadtteile wurden basierend auf dem ermittelten Bedarf an Kfz-Stellplätzen, dem Mobilitätsverhalten (Modal Split Daten) sowie der Bewertung der räumlichen Struktur den Zonen zugeordnet. Tabelle 2 (S. 9) zeigt die Bedarfe an Kfz-Stellplätzen. Die Altstadt mit 0,4 privaten Pkw je volljährigem Einwohner wird der Zone 1 zugeordnet. Die Stadtteile mit 0,5 bis 0,6 privaten Pkw je volljährigem Einwohner werden der Zone 2 zugeordnet. Die Stadtteile mit 0,7 privaten Pkw je volljährigem Einwohner werden der Zone 3 zugeordnet und die Stadtteile mit 0,8 privaten Pkw je volljährigem Einwohner werden der Zone 4 zugeordnet.

Im Stadtteil Schussensiedlung wird das Gebiet, das als Vorbehaltsbereich für urbane Gebiete ausgewiesen wurde, der Zone 1 zugeordnet (vgl. Sitzungsvorlage 2020/132; Ausschuss für Umwelt und Technik am 24.06.2020). In diesem Bereich entstehen durch die Nähe zum multifunktionalen Versorgungsschwerpunkt Innenstadt und zum leistungsfähigen Mobilitätsschwerpunkt Bahnhof / ZOB nur kurze Wege und die Bewohner können alle notwendigen Einrichtungen der Stadt erreichen ohne ein eigenes Kraftfahrzeug nutzen zu müssen.

Schonreute befindet sich mit 0,64 privaten Pkw je volljährigem Einwohner nahe am Grenzwert für die Zuordnung in Zone 2 oder Zone 3. Im westlichen Teil Schonreutes ist die Entfernung zur Altstadt gering und die Anbindung wird sich perspektivisch noch deutlich verbessern. Daher wird der Stadtteil

Begründung zur Satzung über örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Stellplätze für Wohnungen

aufgeteilt: Die innenstadtnahen Bereiche Schonreutes, Saarlandstraße/ Schonreute (0051¹), Holbeinstraße (0052), Ost (0053), werden Zone 2 zugeteilt, während Ittenbeuren (0054) und Knollengraben (0055) der Zone 3 zugerechnet werden.

Aufgrund seiner Entfernung zur Innenstadt und ländlichen Prägung wird Bavendorf der Zone 4 zugeordnet. Ebenso wurden die ländlich geprägten Gebiete Gornhofen und Kemmerlang (0352) der Zone 4 zugeordnet.

Für den Stadtteil Hinzistobel sind die Daten aufgrund der sich dort befindlichen Justizvollzugsanstalt nicht zuverlässig. Aufgrund der ländlichen Lage und Entfernung zur Innenstadt wurde Hinzistobel der Zone 3 zugeordnet.

Die Abgrenzung der vier Zonen ergibt sich aus dem Lageplan vom 30.10.2020, der Bestandteil der Satzung ist.

Die Aufteilung in die vier Zonen erfolgte anhand der kleinräumigen Gliederung (Ausnahme Urbanes Gebiet im Stadtteil Schussensiedlung):

- Zone 1: Altstadt, Schussensiedlung-Urbanes Gebiet
- Zone 2: Nordstadt, Sonnenbüchel, Andermannsberg, Schonreute-Saarlandstraße/ Schonreuteweg (0051), Schonreute-Holbeinstraße (0052), Schonreute-Ost (0053), Südstadt, Schussensiedlung ohne Urbanes Gebiet, Weststadt, Weißenau, Weingartshof
- Zone 3: Schonreute-Ittenbeuren (0054) und Schonreute-Knollengraben (0055), Sennerbad, Hinzistobel, Oberzell, Torkenweiler, Sickenried, Oberhofen ohne Oberhofen-Kemmerlang (0351), Obereschach, Untereschach
- Zone 4: Bavendorf, Dürnast, Adelsreute, Taldorf, Alberskirch, Oberhofen-Kemmerlang (0352), Gornhofen, Schmalegg

3.2 Anzahl der notwendigen Stellplätze

Der Stellplatzschlüssel für Kfz und Fahrräder ergibt sich aus der Größe der Wohneinheiten nach Wohnfläche nach der Wohnflächenverordnung (WoFIV) vom 25. November 2003 (BGBl. I, S. 2346), der ermittelten durchschnittlichen Anzahl der Bewohner einer Wohnung sowie für Kfz-Stellplätze aufgrund der Lage des Gebäudes im Stadtgebiet.

Zone 1: Für Wohneinheiten der Zone 1 wird die Stellplatzanforderung nach LBO eingeschränkt. In der Altstadt müssen für Kleinstwohnungen unter 30 m² jeweils 0,4 notwendige Stellplätze hergestellt werden. Dies entspricht dem privaten Pkw-Bestand je volljährigem Einwohner im Stadtteil. Für kleine Wohnungen mit einer Wohnfläche zwischen 30 m² und 55 m² müssen jeweils 0,6 notwendige Stellplätze hergestellt werden. Diese Wohnungen werden im urban geprägten Stadtzentrum häufig von ein bis zwei Personen bewohnt. Mittlere Wohnungen mit einer Wohnfläche zwischen 55 m² und

¹ Nummerierung gemäß der kleinräumigen Gliederung

Begründung zur Satzung über örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Stellplätze für Wohnungen

100 m² und große Wohnungen mit einer Wohnfläche über 100 m² werden größtenteils von mindestens zwei Personen bewohnt, sodass die Anzahl notwendiger Stellplätze mit 0,8 dem privaten Pkw-Bestand je volljährigem Einwohner in der Altstadt entspricht.

Zone 2: Der Bestand je volljährigem Einwohner in den Stadtteilen der Zone 2 beträgt zwischen 0,5 und 0,6 privaten Pkw. In Zone 2 sind Wohnungen unter 55 m² häufig von Einzelpersonen bewohnt. Für Kleinstwohnungen unter 30 m² müssen jeweils 0,5 notwendige Stellplätze hergestellt werden, während für kleine Wohnungen mit einer Wohnfläche zwischen 30 m² und 55 m² jeweils 0,6 notwendige Stellplätze hergestellt werden müssen. Mittelgroße Wohnungen mit einer Wohnfläche zwischen 55 m² und 100 m² werden meist von mindestens zwei Personen bewohnt. Die Anzahl notwendiger Stellplätze wird hier auf 1,0 festgelegt. Für große Wohnungen mit einer Wohnfläche von über 100 m² müssen 1,1 notwendige Stellplätze hergestellt werden.

Zone 3: Der Bestand je volljährigem Einwohner in den Stadtteilen der Zone 3 beträgt 0,7 private Pkw. Wohnungen mit einer Wohnfläche unter 55 m² werden in Zone 3 häufig von Einzelpersonen bewohnt. Für Kleinstwohnungen unter 30 m² müssen jeweils 0,6 notwendige Stellplätze hergestellt werden, während für kleine Wohnungen mit einer Wohnfläche zwischen 30 m² und 55 m² jeweils 0,7 notwendige Stellplätze hergestellt werden müssen. Mittelgroße Wohnungen mit einer Wohnfläche zwischen 55 m² und 100 m² werden größtenteils von mindestens zwei Personen bewohnt. Die Anzahl notwendiger Stellplätze wird hier auf 1,3 festgelegt. Für große Wohnungen mit einer Wohnfläche von über 100 m², müssen 1,4 notwendige Stellplätze hergestellt werden.

Zone 4: Der Bestand je volljährigem Einwohner in den Stadtteilen der Zone 4 beträgt 0,8 private Pkw. Für Kleinstwohnungen unter 30 m² müssen jeweils 0,8 notwendige Stellplätze hergestellt werden. Für kleine Wohnungen mit einer Wohnfläche zwischen 30 m² und 55 m² müssen jeweils 1,0 notwendige Stellplätze hergestellt werden. In den ländlich geprägten Stadtgebieten der Zone 4 wird häufig mehr als ein Kfz pro Haushalt genutzt. Für mittelgroße Wohnungen mit einer Wohnfläche zwischen 55 m² und 100 m² werden die jeweils notwendigen Stellplätze auf 1,5 festgelegt. Für große Wohnungen mit einer Wohnfläche von über 100 m², müssen daher 1,7 notwendige Stellplätze hergestellt werden.

Stellplätze für Fahrräder: Die Fahrrad-Stellplatzpflicht soll sowohl den Bedarf der Bewohnerinnen und Bewohner als auch den Bedarf der Besucherinnen und Besucher abdecken (VwV Stellplätze). Da jede Person in Ravensburg durchschnittlich mehr als ein Fahrrad besitzt, muss unabhängig von der Lage des Gebäudes im Stadtgebiet für Wohnungen unter 30 m² Wohnfläche ein Fahrrad-Stellplatz hergestellt werden. Für Wohnungen mit einer Wohnfläche zwischen 30 m² und 55 m² müssen zwei Fahrrad-Stellplätze, für Wohnungen mit einer Wohnfläche zwischen 55 m² und 100 m² drei Fahrrad-Stellplätze und für Wohnungen mit einer Wohnfläche von 100 m² oder mehr müssen vier Fahrrad-Stellplätze hergestellt werden. Damit wird eine ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen entsprechend dem Bedarf der Bewohnerinnen und Bewohner sowie dem Bedarf der Besucherinnen und Besucher sichergestellt.

Begründung zur Satzung über örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Stellplätze für Wohnungen

3.3 Reduktion von notwendigen Stellplätzen

Eine Reduktion der notwendigen Stellplätze ist aufgrund der Nutzungsart (Schüler- und Studentenwohnungen oder Alten- und Pflegewohnungen) sowie einer guten ÖPNV-Anbindung möglich. Nach einer möglichen Reduktion wird die ermittelte Zahl an notwendigen Kfz-Stellplätzen ab dem Wert fünf der ersten Nachkommastelle auf einen vollen Stellplatz aufgerundet.

3.3.1 Schüler- und Studentenwohnungen

Schülerinnen und Schüler sowie Studierende besitzen erfahrungsgemäß im Vergleich zur Durchschnittsbevölkerung weniger Kfz, weshalb der Stellplatzbedarf dieser Personengruppen geringer ist. Für Schüler- und Studentenwohnungen, deren Nutzungsart öffentlich-rechtlich durch Baulast gesichert ist, wird die Pflicht zur Herstellung notwendiger Kfz-Stellplätze um 25 % reduziert.

3.3.2 Alten- und Pflegewohnungen

Auch (pflegebedürftige) Seniorinnen und Senioren besitzen weniger Kfz im Vergleich zur Durchschnittsbevölkerung, weshalb auch deren Stellplatzbedarf geringer ist. Weiterhin ist auch der Bedarf an Fahrrad-Stellplätzen dieser Personengruppe begrenzt. Für Alten- und Pflegewohnungen, deren Nutzungsart öffentlich-rechtlich durch Baulast gesichert ist, wird die Pflicht zur Herstellung notwendiger Kfz-Stellplätze um 25 % reduziert. Ebenso wird die Pflicht zur Herstellung notwendiger Fahrrad-Stellplätze um 75 % reduziert.

3.3.3 ÖPNV-Anbindung

Eine Reduktion der notwendigen Stellplätze wird basierend auf einer guten ÖPNV-Anbindung vorgenommen. Die Bewertung erfolgt anhand der Kriterien Erreichbarkeit (Haltestelle des ÖPNV im Radius von 300 m, 500m oder 600 m) und Leistungsfähigkeit (Takt max. 30 min, 15 min oder 10 min) und ermöglicht eine Reduktion der notwendigen Kfz-Stellplätze um bis zu 20 %.

3.3.4 Mobilitätskonzepte

Eine Reduktion der notwendigen Stellplätze kann auch basierend auf einem modernen Mobilitätskonzept vorgenommen werden. Diese muss geeignet sein, umweltfreundliche Mobilität zu fördern und somit die Nachfrage der Bewohnerinnen und Bewohner an Kraftfahrzeugen und daher an Kfz-Stellplätzen zu reduzieren. Eine qualifizierte Mobilitätsverbesserung ist durch eine aktive Nutzung eines Pedelec-Verleihsystems oder eines Carsharing-Modells der Bewohner gegeben. Durch eine Car-Sharing Station können bis zu sieben Kfz-Stellplätze für eine Pedelec-Verleihstation bis zu fünf Kfz-Stellplätze ersetzt werden. Maximal 25 % der notwendigen Stellplätze können mit einem Mobilitätskonzept, das öffentlich-rechtlich durch Baulast gesichert ist, reduziert werden.

Begründung zur Satzung über örtliche Bauvorschriften zur Regelung der Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrrad-Stellplätze für Wohnungen

Stadtgebiet	Einwohner 2020			Privater Pkw-Bestand 2020	Privater Pkw-Bestand 1.000 volljährigen Einwohner	Aktuell benötigte Stellplätze			Prozentuelle Veränderung des privaten Pkw-Bestands je volljährigem Einwohner		Modal Split Umweltverbund	Zone
	Gesamt	Volljährig	Volljährig (in %)			1 P HH	2 P HH	3+ P HH	2012-20	2018-20		
Altstadt	3.323	3.008	91 %	1.201	399,3	0,4	0,8	0,8	-7,2%	0,4%	64%	1
Nordstadt	2.447	2.102	86 %	1.049	499	0,5	1	1,1	3,1%	2,4%	49%	2
Sonnenbüchel	3.225	2.659	82 %	1.601	602,1	0,6	1,2	1,3	4,5%	5,8%	59%	2
Andermännberg	3.047	2.543	83 %	1.418	557,6	0,6	1,1	1,2	-4,9%	-0,8%	49%	2
Schonreute	2.734	2.299	84 %	1.468	638,5	0,6	1,3	1,4	-0,7%	3,5%	41%	2 3*
Hinzistobel	360	316	88 %	110	348,1	0,3	0,7	0,7	-23,0%	-6,4%		3*
Südstadt	6.790	5.770	85 %	3.273	567,2	0,6	1,1	1,2	-4,2%	2,3%	59%	2
Schussensiedlung	2.477	2.012	81 %	1.038	515,9	0,5	1	1,1	3,3%	5,9%	64%	1*
Sennerbad	506	416	82 %	289	694,7	0,7	1,4	1,5	-6,0%	4,7%	39%	3
Weststadt	9.823	8.206	84 %	4.924	600	0,6	1,2	1,3	-2,1%	1,6%		2
Oberzell	2.594	2.121	82 %	1.459	687,9	0,7	1,4	1,5	-5,6%	-1,5%	51%	3
Bavendorf	1.434	1.170	82 %	849	725,6	0,7	1,5	1,6	-14,1%	-1,5%		4*
Dürmast	296	251	85 %	194	772,9	0,8	1,5	1,7	-12,5%	1,3%		4
Adelsreute	77	62	81 %	51	822,6	0,8	1,6	1,8	-8,1%	0,0%	27%	4
Taldorf	307	254	83 %	205	807,1	0,8	1,6	1,8	-16,2%	-3,9%		4
Alberskirch	176	149	85 %	126	845,6	0,8	1,7	1,8	4,4%	-9,5%		4
Weißena	2.064	1.712	83 %	829	484,2	0,5	1	1,1	-7,7%	1,5%	44%	2
Weingartshof	1.401	1.189	85 %	699	587,9	0,6	1,2	1,3	-4,4%	6,9%		2
Torkenweiler	1.849	1.534	83 %	1.141	743,8	0,7	1,5	1,6	0,7%	2,5%	32%	3
Sickenried	754	634	84 %	470	741,3	0,7	1,5	1,6	2,1%	0,8%		3
Oberhofen	1.361	1.123	83 %	762	678,5	0,7	1,4	1,5	-9,0%	-1,0%		3 4*
Obereschach	1.082	912	84 %	661	724,8	0,7	1,4	1,6	6,7%	0,4%	45%	3
Untereschach	574	485	84 %	356	734	0,7	1,5	1,6	2,8%	9,1%		3
Gornhofen	576	486	84 %	340	699,6	0,7	1,4	1,5	-16,5%	0,1%		4*
Schmallegg	2.192	1.744	80 %	1.352	775,2	0,8	1,6	1,7	-2,1%	2,6%	32%	4

* Zonenzuordnung basierend auf der räumlichen Struktur

Tabelle 2: Zoneneinteilung anhand der Datenauswertung