

Stuttgart, 27.10.2022

## Ruhender Verkehr im Stadtteil Rosenstein

### Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	19.07.2022
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	11.10.2022
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	15.11.2022
Ausschuss Stuttgart 21/Rosenstein	Beratung	öffentlich	15.11.2022
Bezirksbeirat Nord	Beratung	öffentlich	21.11.2022
Bezirksbeirat Mitte	Beratung	öffentlich	28.11.2022
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	29.11.2022

### Beschlussantrag

1. Den Vorgaben des Abschnitts II. „Nach LBO regelbar“ (siehe Begründung, Seite 3) zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs innerhalb des Geltungsbereichs im Stadtteil Rosenstein wird zugestimmt.
2. Diese Vorgaben kommen in allen im Geltungsbereich aufzustellenden Bebauungsplänen zur Anwendung. Das laufende Bebauungsplanverfahren Stuttgart 151 im C-Gebiet liegt nicht im Geltungsbereich.

### Begründung

#### I. Anlass und Ziel

Der neue Stadtteil Rosenstein zeichnet sich durch seine zentrale Lage innerhalb des Stadtgebiets und eine sehr gute Einbindung in das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel aus. Durch den Neubau der S-Bahnhaltestelle Mittnachtstraße mitten im Stadtteil wird diese Anbindung weiter verbessert. Auf kurzen Wegen können über das vorhandene bzw. noch auszubauende Fuß- und Radwegenetz die benachbarten Bezirke erreicht werden.

Die Bewohner\*innen haben angesichts dieser verkehrsgünstigen Lage die Möglichkeit, die meisten ihrer Wege mit den Verkehrsarten des Umweltverbunds zu bewältigen. Da-

raus ergibt sich, dass für die Bewohner\*innen ein privater Kfz-Besitz nicht zwingend erforderlich ist. Es ist deshalb davon auszugehen, bzw. es ist verkehrs- und klimapolitisches Ziel, dass viele Haushalte auf ein privates Kfz verzichten. Der Stadtteil wird gesamtplanerisch als Null-Emissions-Zone angelegt. Um eine räumliche und wirtschaftliche Trennung zwischen Wohnen und Parken zu ermöglichen, bindende Investitionen in dauerhafte Stellplätze – bei sich wandelnden Mobilitätsverhalten - zu reduzieren und damit eine finanzielle Entlastung zu erreichen, ist deshalb im Stadtteil Stuttgart Rosenstein die Nachweispflicht von Kfz-Stellplätzen nach der LBO obsolet und kann aufgehoben werden.

Die private Nutzung eines Kfz durch die Bewohner\*innen soll weiterhin möglich sein. Unter Würdigung der Zielsetzung eines autoarmen Quartiers, im Sinne einer Null-Emissions-Zone, soll die Möglichkeit zur Herstellung auf 0,3 Kfz-Stellplätze je Wohnung begrenzt werden. Im Teilgebiet A2 wegen der unmittelbaren Nähe zum Hauptbahnhof auf 0,2 Kfz-Stellplätze je Wohnung. In zentralen Parkbauten soll zunächst als Zielgröße ein Angebot von 0,1 Kfz-Stellplätze je Wohnung bereitgestellt werden. Bei einer diese Zielgröße überschreitenden Nachfrage dürfen in den zentralen Parkbauten bis zur Obergrenze von 0,3 Kfz-Stellplätzen je Wohnung Stellplätze hergestellt werden.

Um für Bewohner\*innen ohne privates Kfz die Möglichkeit zur Bewältigung von über die alltäglichen Wege hinausgehenden Strecken zu bieten, soll ein ausreichendes Angebot an organisierten Carsharingangeboten vorgehalten werden. Entsprechend ist vorgesehen je 10 Wohnungen mindestens ein Kfz-Stellplatz für ein Carsharingfahrzeug bereit zu stellen.

Besucher\*innen und Beschäftigte können den Stadtteil gut ohne die Nutzung eines Kfz erreichen. In den öffentlichen Straßenräumen und auf den Plätzen soll es kein Angebot für das Abstellen von Kfz geben. Für die Besucher\*innen des Stadtteils, welche mit dem Kfz anreisen, sollen deshalb in zentralen Parkierungsbauwerken kostenpflichtige Kfz-Stellplätze vorgehalten werden. Ein Ausweichen bzw. eine Verdrängung des Parksuchverkehrs in angrenzende Gebiete ist nicht zu erwarten, weil dort überall das kostenpflichtige Parkraummanagement eingeführt ist.

An ausgewiesenen Stellen im öffentlichen Straßenraum sollen für das Abstellen zum Zweck der Belieferung, für Menschen mit Behinderung und für Fahrzeuge gemäß PBefG wie z. B. Taxen, Busse und nicht-motorisierte Zweiräder Flächen bereit gestellt werden. In den Quartieren sollen auf privaten Flächen Logistikflächen vorgehalten werden, auf denen auch soziale Dienste, Handwerker oder Logistikfahrzeuge jeglicher Art während der Ausführung der Dienstleistung abgestellt werden können.

Für alle Nicht-Wohnnutzungen ist die Kfz-Stellplatznachweispflicht nach der Verwaltungsvorschrift der LBO innerhalb des Geltungsbereichs ebenfalls obsolet und soll aufgehoben werden. In zentralen Parkbauten soll zunächst als Zielgröße für je 300 qm Nutzfläche der Nicht-Wohnnutzungen ein Kfz-Stellplatz bereitgestellt werden. Bei einer diese Zielgröße überschreitenden Nachfrage dürfen auf den überbaubaren Flächen der privaten Grundstücke zusätzlich ein Kfz-Stellplatz je 300 qm Nutzfläche hergestellt werden.

Für das Radabstellen soll ein großzügiges über die Vorgaben der LBO hinausgehendes Flächenangebot geschaffen werden.

Da die Landeshauptstadt Stuttgart, mit Ausnahme des sog. „Paketpostamtes“, Eigentümerin der künftigen Bauflächen ist, besteht die Möglichkeit, neben den baurechtlichen

Vorgaben auch verbindliche Regelungen bezüglich des ruhenden Verkehrs im Rahmen der Grundstücksverträge für die jeweiligen Grundstücke individuell zu treffen. Diese können als Dienstbarkeit oder Reallast im Grundbuch dauerhaft abgesichert werden und können deutlich konkreter gefasst sein und auch weitergehend sein als die bau-rechtlichen abstrakten Vorgaben.

Aus rechtlichen Gründen können die nachfolgenden Vorgaben nur zum Teil nach LBO und durch örtliche Bauvorschriften geregelt werden. Die nicht gemäß der LBO regelbaren Vorgaben sind in den Kaufverträgen über die Grundstücke zu regeln.

Im weitergehenden Prozess sind noch das Betreibermodell der zentralen Parkierungsanlagen (Mobilitäts-Hubs), sowie die vertraglichen Regelungen im Detail abzustimmen.

## **II. Nach LBO regelbar:**

- a. Der Aufhebung der Kfz-Stellplatznachweispflicht für Wohnnutzungen nach § 37 LBO wird zugestimmt.
- b. Die Möglichkeit zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen wird auf 0,3 je Wohnung begrenzt. Im Teilgebiet A2 wird diese auf 0,2 je Wohnung begrenzt.
- c. Der Aufhebung der Kfz-Stellplatznachweispflicht aller Nicht-Wohnnutzungen nach der Verwaltungsvorschrift der LBO wird zugestimmt.
- d. Die Fahrradstellplatznachweispflicht für Wohnnutzungen wird wie folgt angepasst. Je angefangenen 35 qm Wohnfläche muss ein Fahrradabstellplatz errichtet werden. Für Nicht-Wohnnutzungen bleibt es bei der LBO-Regelung.

## **III. In den Grundstücksverträgen zu regeln:**

- a. Für das Abstellen der Kfz der Besucher\*innen der Wohnnutzungen muss je 20 Wohnungen ein Kfz-Stellplatz in den zentralen Parkierungsbauwerken hergestellt bzw. die Herstellung durch einen Dritten übernommen werden.
- b. Für das Abstellen von Carsharingfahrzeugen der Bewohner\*innen, welche die Begrifflichkeit des § 2 des Carsharinggesetzes erfüllen, muss je 10 Wohnungen mindestens ein Kfz-Stellplatz in den zentralen Parkierungsbauwerken hergestellt bzw. die Herstellung durch einen Dritten übernommen werden.
- c. In zentralen Parkierungsbauwerken wird für je 300 qm Nutzfläche der Nicht-Wohnnutzungen ein Kfz-Stellplatz hergestellt bzw. die Herstellung wird durch einen Dritten übernommen. Darüber hinaus darf unter der überbaubaren privaten Fläche zusätzlich je 300 qm Nutzfläche maximal ein Kfz-Stellplatz hergestellt werden.
- d. Je 5 Wohnungen muss zusätzlich 1 Stellplatz für Sonderfahräder (Lastenrad, Dreiräder für Erwachsene, Fahrradanhänger, usw.) hergestellt werden (ca. 2,9 qm Platzbedarf je Stellplatz). Für Besucher\*innen muss zusätzlich je 10 Wohnungen ein Fahrrad-Stellplatz hergestellt werden.

- e. Für die Fahrrad-Stellplatzanlagen werden folgende Anforderungen gestellt:
- Mindestens die Hälfte der Fahrrad-Stellplätze muss mit Elektrolademöglichkeit ausgestattet werden.
  - Die Unterbringung erfolgt im Gebäude im Erdgeschoss und/oder im Untergeschoss. Fahrrad-Stellplätze im Untergeschoss müssen fahrend über Rampen im Gebäude oder über Rampen im privaten Freiraum erreichbar sein.
  - Davon abweichend können maximal 10 % der Fahrrad-Stellplätze im privaten Freiraum hergestellt werden und sind zu überdachen.
  - Für Besucher\*innen von allen Einrichtungen mit Publikumsverkehr müssen 50 % der Fahrrad-Stellplätze öffentlich zugänglich sein.
- f. In den zentralen Parkierungsbauwerken (Mobilitäts-Hubs) sind, neben den Flächen für Fahrräder, auch nachfrageorientiert Flächen für motorisierte Zweiräder (Motorräder, E-Scooter oder Logistikflächen usw.) vorzuhalten.
- g. In den Kaufverträgen sind die gesetzlichen Vorgaben für die Ausstattung der Stellplätze mit Elektroladeinfrastruktur zu berücksichtigen.
- h. Für die Betreiber der Parkierungsbauwerke besteht die Pflicht, wenn dies zielführend und sinnvoll ist (bspw. bei Veranstaltungen, in der Nähe des Bahnhofs, usw.), diese in das Parkleitsystem der IVLZ einzubinden.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Der Verzicht auf den Nachweis baurechtlich notwendiger Kfz-Stellplätze führt dazu, dass sich Eigentümer ohne eine Gegenleistung von der Herstellung der baurechtlich notwendigen Kfz-Stellplätze befreien können. Damit entfällt für die Landeshauptstadt Stuttgart die Erhebung von Ablösebeträgen, führt aber zu einer Erhöhung der Grundstückswerte, soweit nicht in den Grundstücksregelungen entsprechende Verpflichtungen aufgenommen werden.

### **Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

Referat WFB  
Referat SOS  
Referat T

### **Vorliegende Anfragen/Anträge:**

---

**Erledigte Anfragen/Anträge:**

---

Peter Pätzold  
Bürgermeister

Anlagen  
Lageplan Geltungsbereich

<Anlagen>