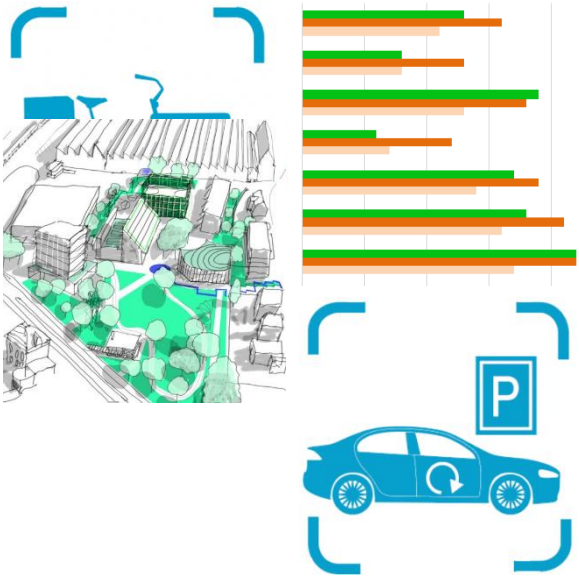
Quartierskonzept Parkierung und Mobilität
Schöpflin-Areal
Lörrach-Brombach

zum Bebauungsplan
"Schöpflin-Areal, 1. Änderung"



WEEBER+PARTNER
Institut für Stadtplanung und Sozialforschung
Stuttgart/Berlin 2023

Quartierskonzept Parkierung und Mobilität
Schöpflin-Areal
Lörrach-Brombach

zum Bebauungsplan
"Schöpflin-Areal, 1. Änderung"

31.07.2023

Sebastian Graf, M.A.
Philip Klein, M.A.

Im Auftrag der
Schöpflin Stiftung und der Stadt Lörrach

WEEBER+PARTNER
Institut für Stadtplanung und Sozialforschung
Mühlrain 9 70180 Stuttgart, Tel. 0711 62009360
wpstuttgart@weeberpartner.de
Emser Straße 18 10719 Berlin, Tel. 030 8616424
wpberlin@weeberpartner.de
www.weeberpartner.de

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabe und Struktur ... 2

1.1 Aufgabe ... 2

1.2 Struktur ... 2

2 Rahmenbedingungen ... 3

2.1 Planungsrechtlicher Rahmen ... 3

2.2 Kommunale Zielsetzungen und Planungen Lörrach ... 4

2.3 Mobilitätsmix Lörrach ... 6

3 Schöpflin-Areal ... 8

3.1 Lage ... 8

3.2 Städtebau ... 8

3.3 Annahme Wohnungsgemenge, Zielgruppen und Haushaltsgröße ... 9

3.4 Nutzungsmischung – gewerbliche, kulturelle, soziale Nutzungen ... 10

4 Mobilität – Bedürfnisse und Bestandsanalyse ... 11

4.1 Allgemeine Entwicklungen und Trends im Mobilitätsverhalten ... 11

4.2 Fußverkehr ... 11

4.3 Öffentlicher Verkehr ... 14

4.4 Radverkehr ... 16

4.5 Carsharing ... 18

5 Faktoren zur Stellplatzreduktion ... 19

5.1 Modellquartier "Autoarmes Quartier" ... 19

5.2 ÖPNV-Anbindung ... 19

5.3 Lage, Reisezeit, Nahversorgung, Nutzungsmischung ... 20

5.4 Zielgruppen ... 20

5.5 Ergänzende Mobilitätsangebote ... 20

6.1 Berechnung Stellplatzfaktor ... 22

6 Berechnung Stellplatzfaktor und Stellplatzbedarf ... 22

6.2 Berechnung Stellplatzbedarf ... 24

6.3 Gesamtbilanz Stellplatzbedarf ... 27

7 Zusammenfassung ... 28

8 Literatur- und Quellenverzeichnis ... 29

1 Aufgabe und Struktur

1.1 Aufgabe

Die Schöpflin Stiftung plant im Gebiet des Bebauungsplans "Schöpflin-Areal, 1. Änderung" auf rund 15.000 m² ein neues Quartier an der Franz-Ehret-Straße in Lörrach-Brombach. Dafür wurde ein künstlerisch-partizipativer Planungsprozess gestaltet und Menschen nach ihren Vorstellungen befragt. Auf Basis dieser Ideen soll ein Ort entstehen, bei dem neue Formen der Gemeinschaft im Mittelpunkt stehen, die Wohnen, Gewerbe, Begegnung und Nachhaltigkeit vereinen.

Zudem wird es an mehreren Stellen auf dem Gelände Wohnungen für unterschiedliche Formen des Zusammenlebens geben. Damit möchte die Stiftung das bestehende Wohnungsangebot in Brombach zukunfts- und bedarfsorientiert um Angebote ergänzen, die bisher knapp sind (z.B. bezahlbarer Wohnraum für Senior*innen, Azubis etc.). Insgesamt sollen bis zu sieben Gebäude in mehreren Bauabschnitten entstehen; in allen Erdgeschossen wird es öffentliche oder gewerblich nutzbare Flächen geben.

Den Grün- und Freiflächen kommt eine besondere Bedeutung zu: Sie verknüpfen das Gelände, die Häuser und die Nutzungen miteinander und bieten vielfältige Möglichkeiten für das Gemeinschaftliche. Deshalb hat man sich entschlossen, ein autoarmes Quartier zu entwickeln, um zusätzlich die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Die Landesbauordnung Baden-Württemberg bietet die Möglichkeit, die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Stellplätze auszusetzen. Im bauordnungsrechtlichen Teil eines Bebauungsplans kann auf Grundlage von § 74 Abs. 2 LBO festgesetzt werden, dass von den Vorgaben des § 37 LBO abgewichen wird. Hier müssen Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen. Die Regelung als Teil des Bebauungsplans ermöglicht es, die Frage der notwendigen Stellplätze konkret an die Zielvorstellung für den zu beplanenden Bereich zu knüpfen.

In das Konzept wird insbesondere die Anbindung und Verfügbarkeit des ÖPNV, die Lage und weiterer Mobilitätsangebote einbezogen. Auch die zu erwartenden Zielgruppen der Wohnangebote und die Zielvorstellung eines "autoarmen Quartiers" werden Teil des Konzepts sein. Das vorliegende Konzept soll als Beitrag zum laufenden Bebauungsplanverfahren dienen.

1.2 Struktur

Das Konzept ist mehrstufig aufgebaut. In einem ersten Schritt werden die Rahmenbedingungen dargestellt, insbesondere die planungsrechtlichen Bedingungen, die kommunalen Zielsetzung und Planungen sowie die Daten für den Pkw-Besitz für Lörrach. In der anschließenden Beschreibung des Vorhabens werden Annahmen hinsichtlich des Wohnungsgemenges und möglicher Zielgruppen für die Wohnbebauung getroffen.

In einem nächsten Schritt wird untersucht, wie sich die Mobilität in Brombach und dem Quartier darstellt, d.h. welche Mobilitätsanforderungen an die verschiedenen Verkehrsarten bestehen und wie sich der Bestand der Mobilitätsangebote darstellt. Je besser die Anbindung des Wohnorts an alternative Verkehrsmittel, desto häufiger wird der öffentliche Verkehr statt des Autos genutzt. Es wird zudem untersucht, ob das Quartier gut an Dienstleistungen wie Nahversorgung und die soziale Infrastruktur angebunden ist und ob eine gute Nutzungsmischung besteht.

In einem weiteren Schritt werden diejenigen Faktoren behandelt, die zu einer geringeren Pkw-Besitzquote führen können. Schließlich wird der Stellplatzfaktor für das vorliegende Vorhaben über die aufgestellten Faktoren in einer Kalkulation berechnet und tabellarisch dargestellt.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Planungsrechtlicher Rahmen

Das Land Baden-Württemberg legt die herzustellende **Anzahl von Stellplätzen bei Wohnungen** durch die Landesbauordnung auf einen Stellplatz pro Wohnung fest (§ 37 Abs. 1 LBO Baden-Württemberg). Die Gemeinden haben seit der Novellierung 2014 nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO die Möglichkeit, davon begründet abzuweichen und weniger Stellplätze herzustellen.

Es ist der Wille des Gesetzgebers, die Erforderlichkeit und Zahl der notwendigen Stellplätze[1] nach den örtlichen Gegebenheiten und den verkehrspolitischen Konzepten der jeweiligen Gemeinde zu richten. Voraussetzung ist, dass diese durch Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung gerechtfertigt ist. Die Gemeinde kann die Mindestzahl der notwendigen Stellplätze entweder in eigenständigen Satzungen oder im Zusammenhang mit Bebauungsplänen als Teil der örtlichen Bauvorschriften festsetzen. Dem Bauherrn steht es weiterhin offen, auch nach Erlass der örtlichen Bauvorschriften freiwillig Stellplätze und Garagen herzustellen, soweit diese baurechtlich zulässig sind.

Eigenständige Stellplatzsatzungen nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO zur Reduktion der notwendigen Stellplätze liegen vor allem in den größeren Gemeinden in Baden-Württemberg vor. Beispiele sind Freiburg, Ulm, Tübingen oder Stuttgart. Meist wird die Zahl der notwendigen Stellplätze durch die Art der Wohneinheit festgesetzt. Davon können dann Abzüge gemacht werden, wenn ein gutes Mobilitätsangebot besteht. Freiburg und Stuttgart machen ein gutes Mobilitätsangebot zur Bedingung, damit überhaupt eine reduzierte Stellplatzzahl festgesetzt werden kann. Stuttgart orientiert sich dabei an der Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums (VwV Stellplätze). Im Sozialmietwohnungsbau über das Landeswohnraumförderungsprogramm kann die Anzahl der Stellplätze je Wohnung um weitere 30% reduziert werden.

Die Mehrzahl der Gemeinden in Baden-Württemberg klärt die Frage der notwendigen Stellplätze als **bauordnungsrechtliche Festsetzung in Bebauungsplänen**. Die Regelung als Teil des Bebauungsplans ermöglicht es, die Frage der notwendigen Stellplätze konkret an die Zielvorstellung für den zu beplanenden Bereich zu knüpfen. Außerdem kann auf aktuelle Situationen flexibel reagiert werden. Beispiele finden sich in Reutlingen ("Sickenhäuser Straße/Gellertstraße"), Fellbach ("Gäuäcker"), Karlsruhe ("August-Klingler-Areal") oder in Lörrach ("Neue Mitte Nordstadt“).

In der Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) wird die **Zahl der notwendigen KFZ-Stellplätze bei anderen Anlagen** (wie Wohnheime, Büro-, Gewerbe- und Praxisräume, Gaststätten etc.) und auch die **Zahl der notwendigen Fahrradstellplätze** bei Wohnungen und anderen Anlagen festgelegt.

Der grundsätzliche Bedarf an Pkw- und Fahrrad-Stellplätzen wird hinsichtlich der verschiedenen Nutzungen in Anhang 1B und Anhang 2 festgelegt (Richtzahlen). Im Anhang 1A sind in einer Matrix **Kriterien für den ÖPNV** dargestellt. Über ein Punktesystem können dann die aus der Tabelle B ermittelten KFZ-Stellplätze entsprechend der jeweilig erreichten Punktzahl gemindert werden. Die Anzahl der herzustellenden Stellplätze (außer Wohnnutzung) kann um bis zu 70% reduziert werden ("Die Grundausstattung der Anlage beträgt mind. 30% der Stellplätze").

[1] Es handelt sich um Abstellflächen für Fahrzeuge (für Pkw und Fahrrad), die nach dem öffentlichen Baurecht (LBO) als "notwendig" angesehen werden und ohne deren Nachweis ein Vorhaben nicht genehmigt wird. Sie errechnen sich nach einem bestimmten, nach der Landesbauordnung vorgegebenen Schlüssel entsprechend der geplanten Nutzungsart und der angenommenen Nutzungsintensität - jedoch auch in Abhängigkeit von der gegebenen Anbindung an den ÖPNV.

2.2 Kommunale Zielsetzungen und Planungen Lörrach

In Brombach soll im Gebiet des Bebauungsplans "Schöpflin-Areal, 1. Änderung" mit dem Schöpflin-Areal ein urbanes Quartier mit Wohnen und Arbeiten, einer besonderen Freiraumqualität und guten Fuß-, Fahrrad- und ÖPNV-Anbindungen in den Stadtteil und zur Innenstadt entstehen. Die Entwicklung des Areals folgt den Zielen übergeordneter Planungen und bildet selbst einen Baustein, um diese Ziele zu erreichen.

Im 2013 erarbeiteten **Masterplan Mobilität** der Stadt Lörrach werden Leitideen, Handlungskonzepte und Maßnahmen der städtischen Verkehrsplanung aufgezeigt. Das Handlungskonzept Stadtplanung nimmt sich vor, die Auswirkungen der Stadtentwicklung auf die Mobilitätsinfrastruktur und das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen bei Planungsprozessen von Beginn an zu berücksichtigen. Das beinhaltet u.a. die Konzepte "*Stadt der kurzen Wege*" oder "*Innen- vor Außenentwicklung*". Weiter heißt es: "*Wohnmöglichkeiten ohne Auto erfordern eine gute Nahversorgung und eine gute Anbindung an attraktive Fahrradwege, S-Bahn und Busnetz*."[2] In den Leitlinien setzt sich die Stadt Lörrach als Energiestadt zum Ziel, bis 2050 zu einer klimaneutralen Kommune zu werden. Eine Verminderung des hohen Ausstoßes von Treibhausgasen aus dem Verkehrssektor ist hier ein wichtiger Schritt zur Umsetzung der Klimaziele.[3] Damit verfolgt die Stadt Lörrach eine Strategie der Verkehrsentwicklung, die "*auf eine Förderung umweltfreundlicher und zukunftsfähiger Mobilitätsformen ausgerichtet ist. Hierzu gehört insbesondere die Stärkung des Fahrradverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs (Regio-S-Bahn und Bus)*."[4]

Entsprechend der Leitlinien hat die Stadt Lörrach 2021 ein **Elektromobilitätskonzept** erarbeiten lassen, in dem untersucht wurde, wie den Lörracher Bürger*innen die Elektromobilität zugänglich gemacht werden kann. Zudem wurde ein Nachverdichtungskonzept für die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur erarbeitet und Handlungsempfehlungen gesammelt, um im Rahmen von Neubaugebieten die Elektromobilität entsprechend zu berücksichtigen. Dargestellt wurden darin die rechtlichen Rahmenbedingungen zum Thema Förderung von Ladeinfrastruktur (LIS) für Kommunen und die Möglichkeiten des Bebauungsplans, Straßenräume so zu dimensionieren, dass Raum für verschiedene Mobilitätsarten zur Verfügung steht. Dafür ist ein städtebaulicher Entwurf ein vorteilhaftes Instrument, welcher die Erschließung mit nachhaltigen Verkehrsmitteln (Rad, Pedelec, Fuß, ÖPNV, Individualverkehr) berücksichtigen sollte.[5]

2019 wurde zudem eine **Fahrradstrategie 2025+** erarbeitet, in der der Ist-Zustand, Ziele und Maßnahmen sowie eine Investitions- und Finanzplanung beschrieben sind. Weiterhin wurde vom Gemeinderat der Stadt Lörrach beschlossen, eine Verdoppelung des Fahrradanteils von 17% auf ein Drittel (33%) des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2030 anzustreben. Hierfür ist eine deutliche Erhöhung der Haushaltsmittel für Ausbauten und Verbesserungen des Fahrradroutennetzes erforderlich. Als konkrete Maßnahmen und Projekte werden die Pendlerrouten West, Ost und Mitte sowie der "Radschnellweg RS 7 (K) Wiesental Lörrach Schopfheim" dargestellt.

[2] Stadt Lörrach (2013): Masterplan für eine zukünftige Mobilität in Lörrach, S.29
[3] ebd., S.4
[4] ebd., S.4
[5] ISME (2021): Elektromobilitätskonzept Lörrach.

Am 25.05.2023 wurde vom Gemeinderat ein **integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK)** als städtebauliches Konzept nach § 1 (6) Nr. 11 BauGB beschlossen. Ein solches Konzept beinhaltet alle Themenbereiche der Stadtentwicklung, u.a. die Themen Wohnen und Bauen, Mobilität und Verkehr, Öffentlicher Raum und Stadtklima. Öffentlicher Verkehr als Taktgeber, Impulse der Quartiere, Straße und Plätze als Stadt- und Freiräume und nicht-kommerzielle Aufenthaltsräume als Orte für Erholung, Spiel und Begegnung aller Gruppen im Stadtraum, Landschaft und Stadtklima, produktives Lörrach sowie Kultur und Stadtmacher sind Stichworte, die bereits zur Vorstellung des Entwurfs im Gemeinderat gefallen sind und durch das Schöpflin-Areal „zum Leben erweckt" werden können.[6]

Am 15.05.2023 wurde offiziell die **Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof Brombach** eröffnet. Das Ziel ist der Ausbau des Busbahnhofs mit direktem Anschluss an die Regio S-Bahn und die Stärkung und Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen. Die Verknüpfung der Angebote des ÖPNV, des Radverkehrs wie auch des individuellen motorisierten Verkehrs bildet den Grundgedanken des Vorhabens, das als Gemeinschaftsprojekt der Schöpflin Stiftung und der Stadt Lörrach durchgeführt wird. Neben 5 Aufstellflächen für Busse entstehen dort 57 öffentliche Pkw-Stellplätze, davon 6 mit Elektroladestation (davon 1 E-Carsharing) und 52 Pkw-Stellplätze der Schöpflin-Stiftung, davon 2 mit Elektroladestation. Zudem entstehen 48 Fahrradstellplätze (jeweils die Hälfte mit und ohne Überdachung), 6 Lastenradplätze ohne Überdachung und 5 Einzelboxen Bike+Ride.[7]

Fotos 1 bis 3: Weeber+Partner, unten: Lageplan Mobilitätsdrehscheibe Brombach, Rapp Regioplan GmbH, Stand 2022.

[6] Aus: Die Oberbadische, Die Leitlinie für den Wandel, online, 4.10.2022, https://www.verlagshaus-jaumann.de/inhalt.loerrach-die-leitlinie-fuer-den-wandel.d6ace425-6e7b-4de0-8921-86b66b512ffd.html

[7] https://www.loerrach.de/bauprojekte/Mobilitaetsdrehscheibe-Brombach

2.3 Mobilitätsmix Lörrach

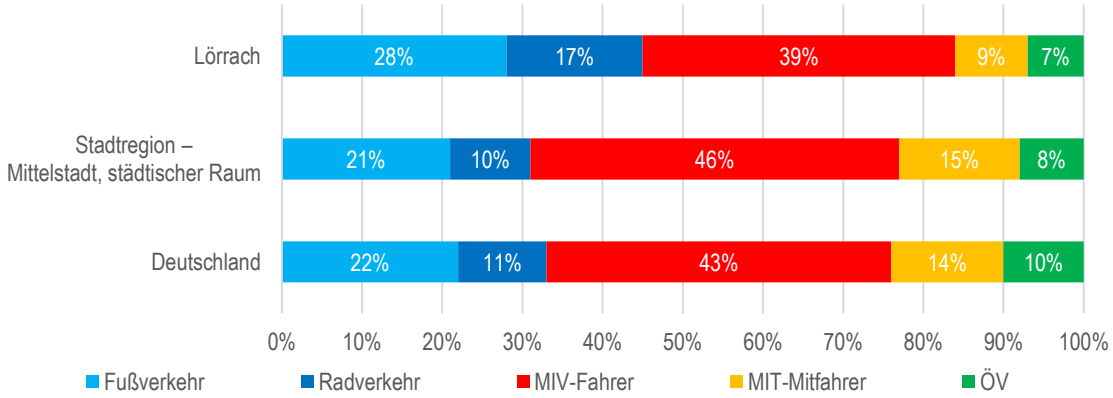


Abb.: Modal Split Lörrach / Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum / Deutschland, Daten: Stadt Lörrach (2017) und Mobilität in Deutschland (2017)

Auf das Auto entfällt in Lörrach etwas weniger als die Hälfte des Verkehrsaufkommens – davon 9% als Mitfahrer in einem Pkw. Im Vergleich mit anderen Mittelstädten (in Stadtregionen) ist die Bedeutung des Autos in Lörrach damit deutlich geringer. Deutlich häufiger im Vergleich zu anderen Mittelstädten und dem bundesdeutschen Schnitt gehen die Lörracher viele Wege zu Fuß oder nutzen das Fahrrad. Damit gehen etwas mehr als die Hälfte aller zurückgelegten Wege auf den Fuß-, Rad- oder öffentlichen Verkehr zurück.[8]

Pkw-Besitz

Ein Blick auf die Daten zum Pkw-Besitz bestätigt die Tendenz aus dem Modal Split. Im Vergleich mit anderen Mittelstädten aus der Region Hochrhein-Bodensee ist der Pkw-Besitz mit 541 pro 1.000 Einwohner*innen als auch die Pkw-Besitzquote pro Haushalt mit 1,09 teilweise deutlich geringer.

Auf Stadtteil- und Ortsteilebene für Lörrach liegen Daten aus der Haushaltsbefragung 2016 zum Verkehrsverhalten vor: Bei dieser Befragung mit 767 teilnehmenden Haushalten ergibt sich eine Pkw-Besitzquote von 1,2 für die Gesamtstadt. In Tüllingen, Hauingen und Haagen ist die Pkw-Dichte in den Haushalten überdurchschnittlich, in Salzert unterdurchschnittlich. In den Stadtteilen Kernstadt, Stetten, Salzert und dem Ortsteil **Brombach** gibt es deutlich häufiger Haushalte ohne Pkw.

Insgesamt liegt der Pkw-Besitz je Haushalt in Lörrach über dem statistischen Durchschnittswert von 1,0, der beim Wohnungsbau angewendet wird. Wie in allen Gemeinden gibt es Unterschiede zwischen den Stadtteilen – besonders Quartiere mit städtebaulich höherer Dichte, zentraler Lage und guter Anbindung verfügen über einen geringeren Pkw-Bestand je Haushalt. So wird bei einzelnen Beständen nicht immer für jede Wohneinheit ein Stellplatz benötigt.

[8] Die Autoren der Lörracher Erhebung geben zu bedenken, dass der Erhebungszeitraum in Lörrach von Ende September bis Mitte November erstreckt, während der MiD (Mobilität in Deutschland) ein vollständiges Jahr abdeckt. Die Tendenz der überdurchschnittlichen Aktivmobilität sei aber eindeutig. (siehe Stadt Lörrach, Das Verkehrsverhalten der Lörracher Bevölkerung, 2017)

	Lörrach	Lahr/ Schwarz-wald	Rheinfel-den	Weil am Rhein	Waldshut -Tiengen	Radolf-zell	Basel (Kanton)	Stadtre-gion - Mittel-stadt
Einwohner*innen (2021)	**49.370**	47.551	32.919	30.009	24.067	31.582	204.496	
Pkw pro 1.000 EW (2022)	**547**	566	606	563	616	590	307	572
Pkw-Besitzquote [9] pro Haushalt (2017)	**1,09**	1,21	1,32	1,21	1,30	1,19	0,61	1,2

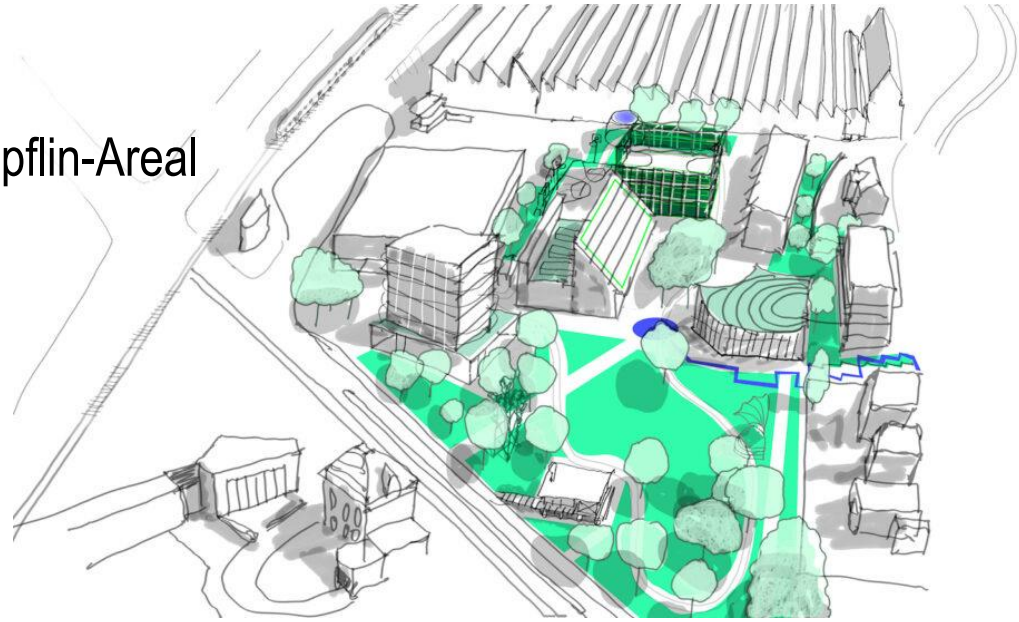
Abb.: Pkw-Besitz, Ausgewählte Städte in der Region Hochrhein-Bodensee, Daten: Regionaldaten Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, MiD 2017

	Gesamt	Kern-stadt	Stetten	Salzert	Tüllin-gen	Tumrin-gen	**Brom-bach**	Hauin-gen	Haagen
kein Pkw	**13,9%**	14,5%	19,0%	15,1%	0,0%	11,2%	**14,6%**	9,3%	5,1%
1 Pkw	**58,0%**	60,4%	53,2%	63,5%	63,5%	56,3%	**58,8%**	57,7%	53,0%
2 Pkw	**24,6%**	22,5%	22,7%	21,4%	26,2%	30,2%	**23,4%**	29,8%	37,3%
3 Pkw + mehr	**3,4%**	2,6%	5,1%	0,0%	10,3%	2,3%	**3,2%**	3,2%	4,6%
Durchschnitt	***1,2***	*1,2*	*1,2*	*1,1*	*1,5*	*1,2*	***1,2***	*1,3*	*1,4*
n (Haushalte)	**767**	279	160	35	32	65	**90**	42	64

Abb. Anzahl Pkw im Haushalt nach Stadtteil auf Haushaltsebene, Daten: Stadt Lörrach, Haushaltbefragung 2016

99 Besitzquote errechnet aus Anzahl Pkw durch Anzahl der privaten Haushalte, jeweils Daten von 2017

3 Schöpflin-Areal



Zeichnung: Christoph Schäfer

3.1 Lage

Das Schöpflin-Areal befindet sich in Lörrach-Brombach an der Franz-Ehret-Straße direkt an der neu entstehenden Mobilitätsdrehscheibe bei der S-Bahnhof-Haltestelle mit Busbahnhof und gegenüber dem bisherigen Schöpflin-Firmensitz mit Werkraum, Kita und Schule. Auf der nördlichen Seite hin zum Bahnhof befindet sich die Neue Sporthalle Brombach, am östlichen Rand ein Industrieareal mit diversen Handwerks- und Industriebetrieben und im südlichen Bereich die Schopfheimer Straße mit Wohnbebauung.

3.2 Städtebau

Die Schöpflin-Stiftung hatte eine Arbeitsgemeinschaft aus insgesamt vier Architekturbüros beauftragt, einen städtebaulichen Entwurf für das Schöpflin-Areal anzufertigen. Das städtebauliche Ergebnis beruht auf einem intensiven Planungsprozess mit Bürgerbeteiligung ("Wunschproduktion") und kooperativen Planungsverfahren.

Auf dem Areal mit rund 15.000 m² sind insgesamt sieben Gebäude geplant. In einem ersten Bauabschnitt sollen zunächst zwei Gebäude umgesetzt werden: Das Fabric-Haus mit Sofa-City, Check-In und Bistro im Erdgeschoss und dem Stiftungssitz im Obergeschoss und das Werkhaus mit Musik- und Probebühne und offenen Werkstätten. Das Punkthaus mit Wohnraum, Gemeinschaftsnutzungen und einer möglichen ärztlichen Praxis folgt in einem zweiten Bauabschnitt.

In einem dritten Bauabschnitt sind dann vier weitere Gebäude mit vorwiegend Wohnraum, aber auch Arbeits- und Atelierräumen geplant. Das Wohnangebot soll für unterschiedliche Formen des Zusammenleben gerichtet sein: gemeinschaftliches Wohnen, Familien, Atelierwohnungen, bezahlbarer Wohnraum für ältere Menschen, Azubis etc. Damit möchte die Bauherrin das bestehende Wohnungsangebot in Brombach zukunfts- und bedarfsorientiert um Angebote ergänzen.

Die Nutzungen ordnen sich um den zentralen Platz, die "Agora" an, wo sich die Menschen begegnen, austauschen und entspannen können. Ein Bistro-Angebot wird dem Wunsch nach einem niedrigschwelligen gastronomischen Angebot Rechnung getragen, in dem nicht der Konsumzwang, sondern die Begegnung im Fokus steht. Den umgebenden Grünflächen kommt eine besondere Bedeutung zu: Sie verknüpfen das Gelände, die Häuser und die Nutzungen miteinander und bieten vielfältige Möglichkeiten für das Gemeinschaftliche. Auch das gewünschte Wasser findet sich im Entwurf an mehreren Stellen wieder.

Die Umsetzung als autoarmes Quartier soll zusätzlich die Aufenthaltsqualität steigern und Flächen, die sonst von Fahrzeugen belegt wären, gerechter an alle Nutzer*innen des Quartiers verteilt werden.

Rendering Schöpflin-Areal, Stand: Mai 2023

3.3 Annahme Wohnungsgemenge, Zielgruppen und Haushaltsgröße

Auch wenn noch nicht für alle Gebäude eine Hochplanung vorliegt, lässt sich über die Bruttogeschossfläche (BGF), angegeben in Quadratmetern, eine Wohnungsanzahl pro Gebäude annehmen. Die Annahme basiert auf einem durchschnittlichen Wert von 90 m² pro Wohneinheit.

Neben konventionellen Wohnungen mit verschiedenen Größen und Zimmeranzahl sollen auch gemeinschaftliche Wohnformen wie Cluster-Wohnen und Wohngemeinschaften entstehen.

	Fläche Brutto[10] in m²	Anzahl WE à 90 m²
Fabric-Haus	0	0
Werkhaus	0	0
Universalhaus - Wohnen	1.200	13
Punkthaus - Wohnen	2.166	11
Stadthaus - Wohnen	1.120	10-12
Atelierhaus - Wohnen	1.388	15
Haus an der Schopfheimer Straße - Wohnen	944	11
Gesamt	**6.818**	**60-62**

Insgesamt sind 5-6 große Gemeinschaftswohnformen (Cluster-Wohnungen und WGs mit je 6-8 Personen) über das gesamte Quartier geplant, darunter je eine Cluster-Wohnung und Wohngemeinschaft (WG) im Punkthaus.

Die Annahme ergibt ca. 60-62 Wohneinheiten aufgeteilt auf fünf Gebäude, darunter 5-6 Cluster-Wohnungen und Wohngemeinschaften. Die Cluster-Wohnungen und Wohngemeinschaften machen in etwa 10% des Wohnungsgemenges aus, die restlichen Wohnungstypen verteilen sich voraussichtlich etwa gleichmäßig auf 1- bis 4-Zimmer-Wohnungen.

Die Zielgruppen der Cluster-Wohnungen und Wohngemeinschaften sind in erster Linie ältere Menschen oder jüngere Menschen wie z.B. Azubis oder Studierende. Für die 1- bis 4-Zimmer-Wohnungen sind die Zielgruppen je nach Wohnungsgröße Singles, Paare und Familien. Die Schöpflin-Stiftung will darauf achten, dass bei allen Wohnungstypen auch bezahlbarer Wohnraum zur Verfügung steht.

Um die Zielvorstellung eines weitgehend "autoarmen Quartiers" ohne Pkw-Zufahrt ins Quartier und ohne parkenden Pkw[11] auf dem Gelände zu erreichen, erwägt die Bauherrin, mit den zukünftigen Bewohner*innen einen Verzicht auf ein eigenes Auto im Mietvertrag zu vereinbaren. Das heißt, es sollen von Anfang an Menschen für das Quartier gewonnen werden, die versuchen, ihre Mobilität mit alternativen Verkehrsmitteln (ÖPNV, Fahrrad, Sharing-Modelle) zu bewältigen (siehe dazu Kapitel 5.3.).

Wohnungstyp	Zielgruppen	Haushaltsgröße	Einheiten absolut	Einheiten in %
1-Zimmer-Wohnungen	Singles, Geringverdiener	1	8	13%
2-Zimmer-Wohnungen	Singles, Paare	1-2	16	26%
3-Zimmer-Wohnungen	Paare, Familien	2-3	23	38%
4-Zimmer-Wohnungen	Familien	3-4	8-9	14%
Cluster-Wohnen / WGs	Jüngere, Ältere	6-8	5-6	9%
Gesamt			**60-62**	**100%**

Abb.: Annahmen Wohnungsgemenge nach Typ, Zielgruppen, Haushaltsgröße und Verteilung

[10] Ohne NR und Gemeinschaftsräume EG

[11] Parken nur als Kurzzeitparken für Anlieferung oder für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (barrierefreier Stellplatz)

3.4 Nutzungsmischung – gewerbliche, kulturelle, soziale Nutzungen

Ein zentraler Aspekt bei der Planung des Schöpflin-Areals ist eine Nutzungsmischung, die neben dem Wohnen auch gewerbliche, kulturelle und künstlerische sowie soziale Nutzungen umfassen soll. Eine Nutzungsmischung kann grundsätzlich zur Belebung eines Stadtquartiers beitragen und die Wege zwischen Wohnen und Arbeiten verkürzen. Der wirtschaftliche und technologische Wandel erleichtert zunehmend die Mischung von Funktionen. Außerdem hat der Anteil wohnverträglicher Betriebe in Deutschland, z.B. in der Kreativwirtschaft, die hier auch angesprochen werden sollen, zugenommen.

FABRIC-Haus	Punkthaus
Empfang / "Check in"	Hausmeisterei
Café / Bistro	Repair-Café
Sofa City	Leihlager
Projekträume	Ausstellungsräume
Büroflächen	Arztpraxis

Werkhaus	Universalhaus
Workshopräume	Bildungsräume

Stadthaus	Atelierhaus
Dienstleistungen / Handwerk	Ausstellungs-/Verkaufsräume
Verkaufsräume	Büroateliers

Wohnhaus an der Schöpfheimer Straße
Dienstleistungen / Handwerk
Verkaufsräume

Abb.: Nicht-Wohn-Nutzungen in den jeweiligen Gebäuden

Auch die Nicht-Wohnnutzungen – speziell diejenigen Nutzungen, die verstärkten Besucherverkehr bedeuten, ziehen einen Bedarf an Stellplätzen für Pkw nach sich. Dieser wird über die Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze geregelt. Die Berechnung findet in Kapitel 6 statt.

Nutzungsverteilung öffentliches EG, Stand: Mai 2023

4 Mobilität – Bedürfnisse und Bestandsanalyse

4.1 Allgemeine Entwicklungen und Trends im Mobilitätsverhalten

Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten stehen in einem engen Zusammenhang sowohl mit dem sozialen Status von Personen als auch der räumlichen Lage der Wohnung, des Arbeitsplatzes, der Nahversorgung und Infrastruktur sowie dem zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebot. Der soziale Status beinhaltet Merkmale wie Alter, Geschlecht, Einkommen, Stellung im Erwerbsprozess, im Haushalt bzw. im Lebenszyklus, Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit.

Die Mobilitätsbedürfnisse und das Verkehrsverhalten haben sich in den letzten Jahren in Deutschland stark verändert und werden sich auch zukünftig weiter verändern. Während das in den zurückliegenden Jahren stetig wachsende Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs deutlich gebremst wurde,[12] steigt die Leistung des öffentlichen Verkehrs und die Zahl der auf dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer. Der Fußverkehr hat besonders in städtischer Umgebung bei täglichen Wegen einen hohen Anteil. Entscheidend ist hier die Nutzungsmischung, gerade Einkäufe werden gerne zu Fuß erledigt. Dahinter stecken einschneidende Entwicklungen: Bei jungen Erwachsenen nimmt die Führerscheinbesitzquote, die Autonutzung und Pkw-Verfügbarkeit ab und eine Renaissance des Fahrrads und eine Zunahme des öffentlichen Verkehrs wird beobachtet. Dagegen ist bei den älteren Menschen eher eine Zunahme der automobil geprägten Mobilität festzustellen (man will länger mobil sein) – besonders auch bei Frauen. Auch die Verfügbarkeit und Kombinationsmöglichkeit verschiedener Verkehrsmittel nimmt zu: Zwar dominiert deutschlandweit nach wie vor die Festlegung auf nur ein Verkehrsmittel, aber der Anteil der Menschen, die zwischen den Angeboten wechseln, wächst: Multi- und Intermodalität werden immer wichtiger. Laut aktueller Mobilitätsbefragung in Deutschland nutzen 37% auf ihren täglichen Wegen mehrere Verkehrsmittel.[13] Bei den Carsharing-Angeboten, die von vielen gerade in städtischen Gebieten vermehrt nachgefragt werden, kommt es auf innovative und konsequent kundenorientierte Lösungen an, um die Wachstumspotenziale auch auszuschöpfen.

Die folgenden Abschnitte nehmen – bezogen auf die unterschiedlichen Mobilitätsangebote – zunächst Bezug auf die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse und geben dann einen Überblick über die bereits vorhandene Mobilitätsinfrastruktur und -angebote im Umfeld des Schöpflin-Areals.

4.2 Fußverkehr

Mobilitätsbedürfnisse zu Fuß

Der Weg zu Fuß ist zunächst Grundbedingung zur Nutzung weiterer Mobilitätsformen: der Weg zur Bushaltestelle, der Weg zum Fahrrad, der Weg zum Auto. Das alles spielt sich in der Regel im direkten Wohnumfeld ab. Das Zu-Fuß-Gehen spielt aber auch als Primärverkehrsmittel im städtischen Umfeld eine Rolle: In Deutschland sind die Hälfte aller täglich zu Fuß zurückgelegten Wege länger als 1 km; der Mittelwert liegt bei 1,7 km. Für ältere Menschen sind die eigenen Füße schon jetzt das wichtigste Verkehrsmittel, was auch an sonst begrenzten Möglichkeiten zur Nutzung anderer Verkehrsmittel liegt.[14]

Gemessen an den vielseitigen positiven Effekten des Fußverkehrs sollte der Anteil an den Verkehrswegen und der Strecke noch erweitert werden. Dafür muss Zu-Fuß-Gehen auch mit den anderen Verkehrsmitteln

[12] Obwohl die Zahl der zugelassenen Pkw stetig steigt. Siehe u.a. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2020/2021, S. 147 und ältere Jahrgänge.

[13] BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017

[14] BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017

konkurrieren, bzw. seine eigenen Qualitäten ausspielen können. Voraussetzung ist eine fußläufige Erreichbarkeit der Zielorte (Arbeitsstätte, Nahversorgung, soziale Infrastruktur). Außerdem haben Fußgänger*innen sehr hohe Sicherheitsanforderungen, sowohl subjektive (Orientierung, Überschaubarkeit/Angsträume), als auch objektive. Hinzu kommen Qualitätsanforderungen hinsichtlich der Nutzbarkeit und Attraktivität, Barrierefreiheit, Direktheit und Netzschlüssigkeit.

Bestandsanalyse fußläufige Anbindung

Das Vorhaben soll als ergänzender Wohnungsbau im Bestand realisiert werden, wodurch im fußläufigen Umfeld bis 300m bzw. 600m bereits ein Angebot an Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs vorhanden ist. Hervorzuheben sind die Vollsortimenter Netto (ca. 100m, Schopfheimer Str. 32a), und Edeka (300m, Hofmattstraße 8) sowie zwei Bäckereien (K&U und Heitzmann), die alle fußläufig zu erreichen sind.

Im Zentrum von Brombach sind zudem eine Apotheke, eine Postfiliale, eine Filiale der Volksbank, ärztliche Versorgung und eine Reihe von gastronomischen Angeboten zu Fuß erreichbar.

Neben der Grund- und Hauptschule (Hellbergschule) und der Astrid-Lindgren-Grundschule in Hauingen hat zum Schuljahr 2021/2022 die neue Schöpflin-Schule auf dem Schöpflin-Areal gegenüber eröffnet. Dort befindet sich ebenfalls das Montessori Kinderhaus Lörrach. Ebenfalls in Brombach liegt der Gemeinde-Kindergarten, das Kindehaus auf dem Bühl und der Ev. Kindergarten Wunderfitz sowie in Hauingen der Ev. Kindergarten "Vogelnest im Siegmeer" und die Kita Lingertstraße.

Fußwegenetz

Es existieren gute Fußwegeverbindungen zum Bahnhof Brombach und weiter in Richtung Hauingen und von dort entlang des Flusses Wiese in beide Richtungen. Nach Süden geht es in das Zentrum von Brombach und weiter entlang der Hüsinger Straße in Richtung der unzähligen Spazierwege südlich von Brombach.

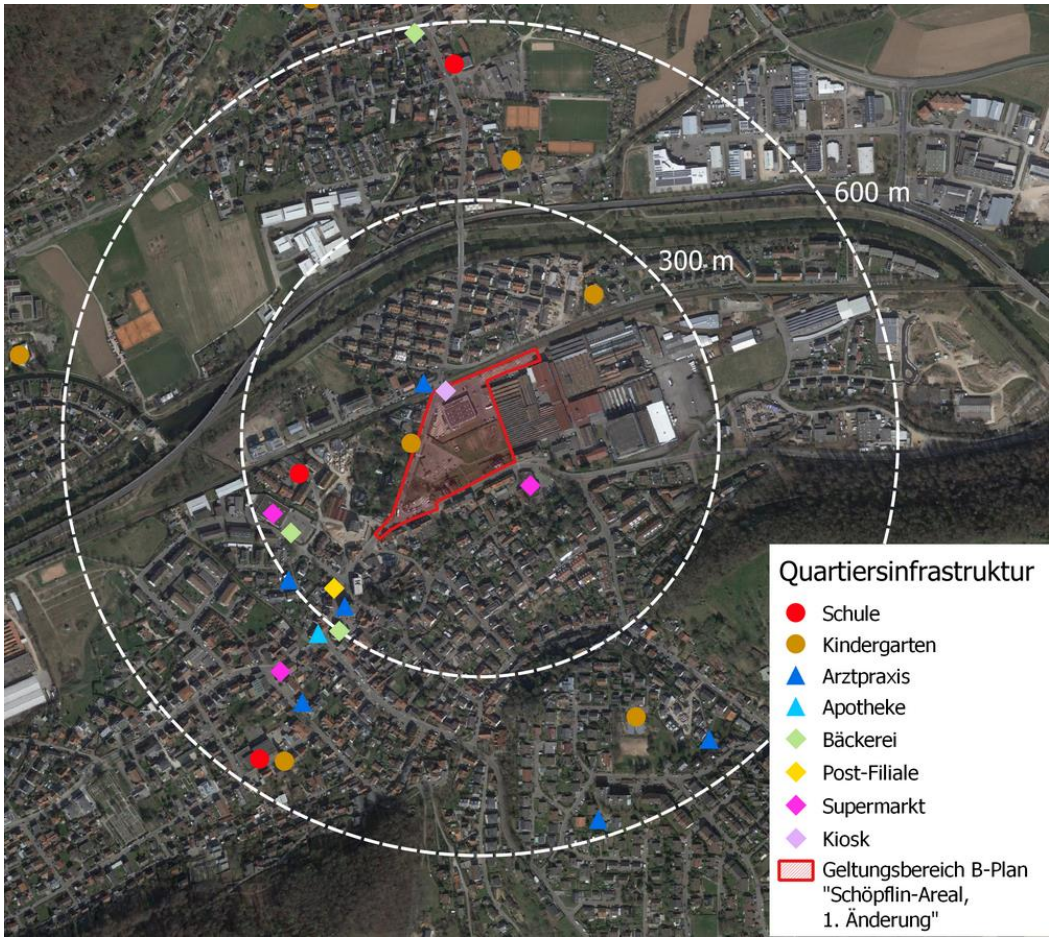


Abb.: Erreichbarkeit zu Fuß: Angebote Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs im Quartiersumfeld Schöpflin-Areal. Datengrundlage: Open Street Map, Google Maps, Satellitenbild: Google Maps, Darstellung: Weeber+Partner.

Abb.: Fußwegenetz im Quartiersumfeld Schöpflin-Areal. Datengrundlage: Open Street Map, Google Maps, Satellitenbild: Google Maps, Darstellung: Weeber+Partner.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Mobilitätsbedürfnisse Öffentlicher Verkehr

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) spielt in städtischen Gebieten für breite Nutzer*innengruppen eine große Rolle. Eine gute Anbindung ist die Grundvoraussetzung für den Verzicht auf den eigenen Pkw. Studien geben Hinweise darauf, dass vor allem bei den jüngeren Altersgruppen (bis etwa 30 Jahre) die tägliche ÖV-Nutzung deutlich zunimmt, während die Inanspruchnahme des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zurückgeht. Auch ältere Personen nutzen überdurchschnittlich häufig den öffentlichen Verkehr.

Neben dem Alter hat auch der ökonomische Status der Haushalte eine Auswirkung darauf, wie häufig der Öffentliche Verkehr genutzt wird. Als generelle Tendenz kann man hierbei festhalten: Je geringer das Haushaltseinkommen, desto höher der Anteil der ÖV-Nutzer*innen. Im Umkehrschluss bedeutet das: Je höher der ökonomische Status eines Haushaltes, desto weniger werden Fahrten mit dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegt – auch wenn mit dem ökonomischen Status auch der bewusste Verzicht auf die Nutzung des eigenen Pkws häufiger vorkommt.

Entscheidungskriterien sind grundsätzlich die benötigte Zeit für die Wegstrecke, die Häufigkeit und Dauer der Anbindung, der Komfort und das Wohlbefinden, der Preis, der Service und die Informationen sowie die Kombinationsmöglichkeit mit anderen Verkehrsmitteln.

Bestandsanalyse ÖV-Anbindung

Das Schöpflin-Areal befindet sich an der neuen Mobilitätsdrehscheide "Bahnhof Lörrach-Brombach/Hauingen" mit der S-Bahn-Station und einem Busbahnhof. Dort verkehren die S-Bahn-Linien 5 und 6 im 15-Minuten-Takt in Richtung Lörrach-Hauptbahnhof und von dort weiter entweder Richtung Basel SBB oder Weil am Rhein. Dort verkehren zudem die Buslinien 6, 10, 16 und 54. Die Linie 6 fährt halbstündlich vom Bahnhof Brombach/Hauingen über den Busbahnhof Lörrach in Richtung Stetten und weiter in Richtung Weil am Rhein. Die Linie 10 fährt stündlich als Ortsbus im Ring zwischen Brombach, Hauingen und Haagen-Messe. Die Linie 16 fährt wiederum stadteinwärts über Hauingen, den Busbahnhof in Lörrach und Stetten nach Weil am Rhein Tullastraße. Und schließlich die Linie 54, die stündlich über Wittlingen und Wollbach ins Naherholungsgebiet Kandern verkehrt.

Neben der S-Bahn-Haltestelle sind zudem die Bushaltestellen "Schöpflin" und "Brombach-Zentrum" mit 100m bzw. 300m fußläufig sehr gut erreichbar. Dort verkehren ebenfalls die Linien 6, 10 und 16.

Im Vergleich der Fahrtzeiten zu ausgewählten Zielen in Lörrach (Innenstadt, benachbarte Städte, Gewerbegebiet, Naherholungsorte) ist die Anbindung an die Innenstadt (Marktplatz und Hauptbahnhof) mit 6 bis 12 Minuten Bahnstrecke und 13 bis 15 Minuten Radstrecke sehr attraktiv. Damit ist die Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln schneller als mit dem Pkw (Parkzeit eingerechnet). Fast alle ausgewählten Ziele sind mit dem Öffentlichen Verkehr und mit dem Fahrrad in unter 30 Minuten zu erreichen und der ÖPNV teilweise ähnlich oder schneller als mit dem Pkw.

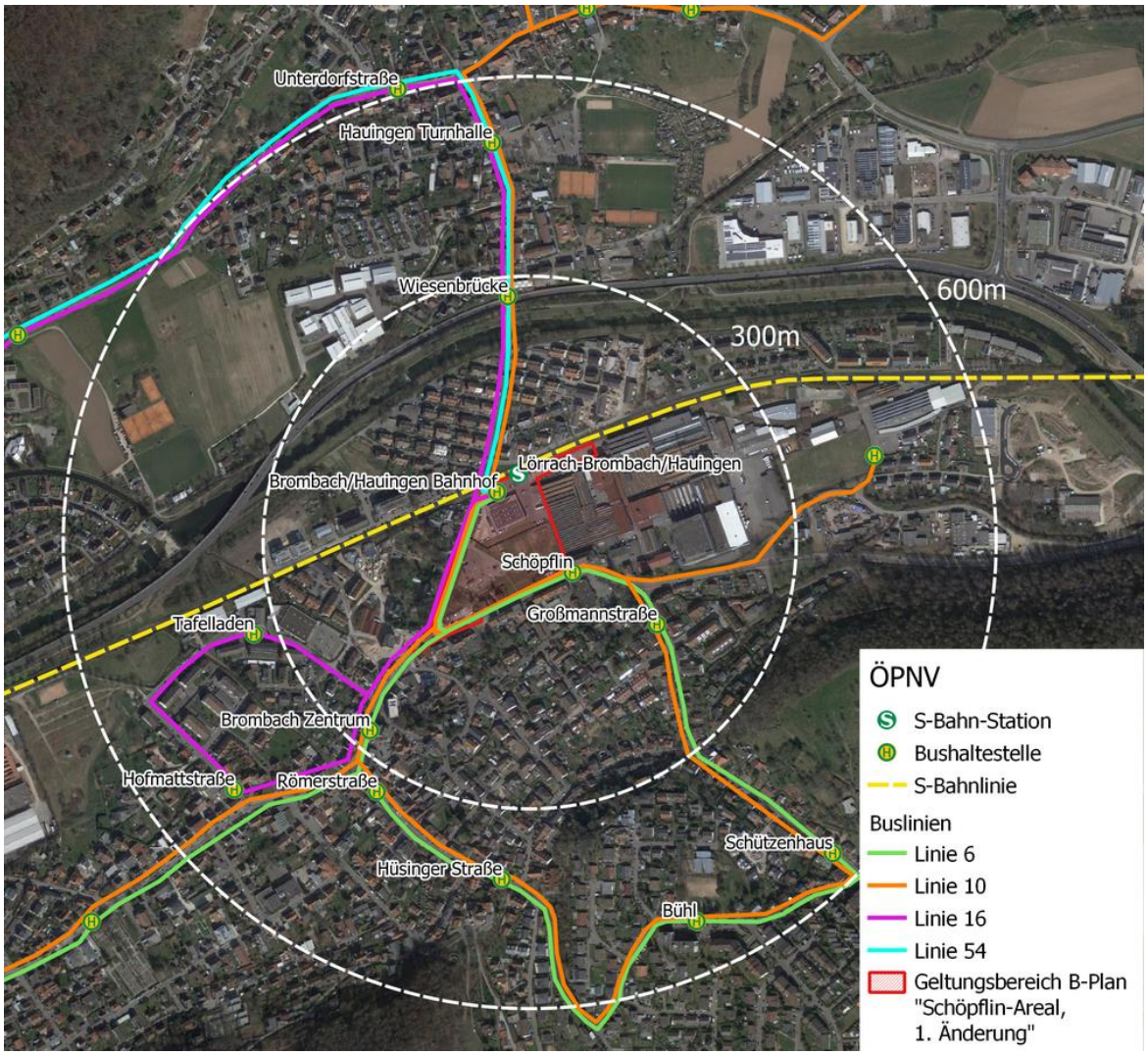


Abb.: Anbindung Öffentlicher Verkehr. Datengrundlage: Open Street Map, Google Maps, Satellitenbild: Google Maps, Darstellung: Weeber+Partner.

Übersicht Haltestellen und Verbindungen

Haltestelle	Linie	Entfer-nung	Richtung	Fahrtzeiten	Frequenz	Ziel
Lörrach-Brom-bach/Hauingen	S-Bahn 5	120m	stadteinwärts	5:22 - 00:57	30min	Lörrach-Stetten / Weil am Rhein
	S-Bahn 6		stadteinwärts	5:22 - 00:57	30min	Basel SBB
	S-Bahn 5		stadtauswärts	5:33 - 00:09	30min	Steinen
	S-Bahn 6		stadtauswärts	5:33 - 00:09	30min	Zell (Wiesental)
	Bus 6		stadteinwärts	5:43 - 22:00	30min	Lörrach-Stetten / Weil am Rhein Tullastraße
	Bus 10		Ringbus	6:07 - 18:07	60min	Brombach Bf - Hauingen - Brombach Bf - Lörrach-Haagen/Messe - Haagen - Lörrach Haagen/Messe - Brombach Bf
	Bus 16		stadteinwärts	5:20 - 23:27	30-60min	Weil am Rhein Tullastraße
	Bus 54		-	5:00 - 23:21	60min	Kandern
Schöpflin	Bus 6	100m	stadteinwärts	5:44 - 22:01	60min	Lörrach-Stetten / Weil am Rhein Tullastraße
	Bus 10		Ringbus	6:21 - 18:21	60min	Lörrach Haagen/Messe - Bahnhof Brombach/Hauingen
Brombach-Zentrum	Bus 6	300m	stadteinwärts	6:49 - 20:06	60min	Lörrach-Stetten / Weil am Rhein Tullastraße
	Bus 10		Ringbus	6:48 - 18:48	60min	Lörrach Haagen/Messe - Bahnhof Brombach/Hauingen

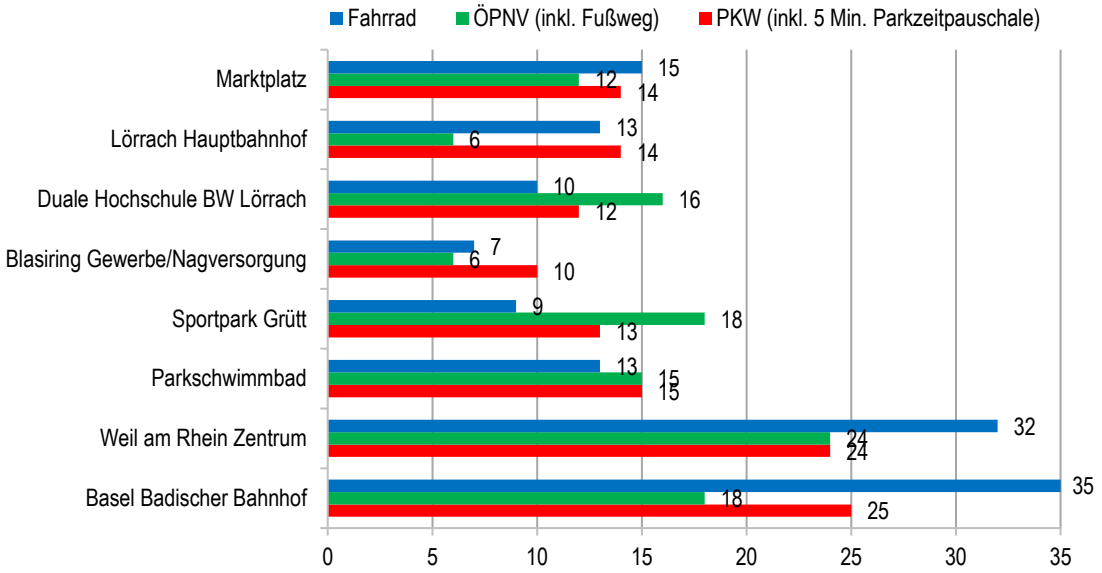


Abb.: Fahrtdauer zu ausgewählten Zielen in Minuten; Daten: eigene Recherche (google maps, Regioverkehrsverbund Lörrach), Stand 04.11.2022, 11:30 Uhr

4.4 Radverkehr

Mobilitätsbedürfnisse Radverkehr

Wichtig bei der Entscheidung, das Fahrrad im Alltagsverkehr zu nutzen, ist neben der Qualität der Fahrradwege auch die Fahrradzugänglichkeit an der eigenen Wohnung und am Zielort. Der Aufwand, sein Fahrrad diebstahl- und wettergeschützt abzustellen, darf nicht größer als der Aufwand für das Abstellen des Pkws sein. Im besten Fall sollte der Aufwand sogar noch geringer sein. Bei zunehmendem Wert der Fahrräder durch neue Technik (Pedelecs und Leichtbauweisen) nimmt die Bedeutung des Schutzes weiter zu.

Familien haben besondere Transporterfordernisse, zum Beispiel für gemeinsame Wege und Unternehmungen, für Begleitmobilität (z.B. Schulwege) oder für Einkäufe. Das Angebot an verschiedenen Transportmöglichkeiten mit dem Fahrrad ist in den letzten Jahren vielfältiger und komfortabler geworden. Deshalb sind wohnungsnahe, sichere und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen vor der Haustür, an Haltestellen und an familientypischen Zielorten (wie z.B. Kita, Schule) wichtig. Wichtig ist auch die Möglichkeit zur gemeinsamen Nutzung von Fahrradanhängern und Lastenrädern.

Wegen schlechteren Transport- und Mitnahmemöglichkeiten sowie fehlendem Wetterschutz ist das Fahrrad aber nur für wenige Nutzer*innen das einzige Verkehrsmittel. Es müssen Auswahlmöglichkeiten oder Kombinationsmöglichkeiten mit ÖV, Carsharing und Zu-Fuß-Mobilität bestehen.

Bestandsanalyse Radverkehr

Seit 2013 gibt es drei festgelegte Rad-Pendlerrouten, die durch Lörrach führen. Zwei davon führen an und durch Brombach. Die Pendlerroute West führt nördlich an der Grenze zu Hauingen entlang der B317 und der Wiese in Richtung Tumringen und von dort entweder weiter südlich in die Schweiz oder über die Pendlerroute Mitte in die Lörracher Innenstadt. Zudem führt die Pendlerroute Ost direkt am Schöpflin-Areal über die Schopfheimer Straße vorbei und durch das Zentrum von Brombach weiter durch die Lörracher Straße und Hartmattenstraße in die Lörracher Innenstadt. Die Franz-Ehret-Straße ist zudem Teil des Lörracher Radwegenetzes.

Seit 2021 läuft ein Beteiligungsverfahren, um die Route für den Radschnellweg RS7 abzustimmen, der von Schopfheim über Maulburg, Steinen, Brombach und Lörrach bis in die Schweiz führen wird. Dazu wurden mehrere Hauptvarianten in der Bürgerbeteiligung festgelegt. Die Variante 1 führt über den Bahnhof Brombach/Hauingen, die Variante 2 von der Schopfheimer Straße kommend über die Bündtenstraße und Hellbergstraße südlich des Schöpflin-Areals in Richtung Innenstadt.

In den letzten Jahren wurden eine erhebliche Anzahl von Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtraum geschaffen, u.a. am Bahnhof Brombach/Hauingen, der zukünftig zur Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut wird und weitere Fahrradabstellanlagen erhält: 24 mit Überdachung, 24 ohne Überdachung, 6 Lastenradplätze ohne Überdachung, 5 Einzelboxen Bike+Ride.

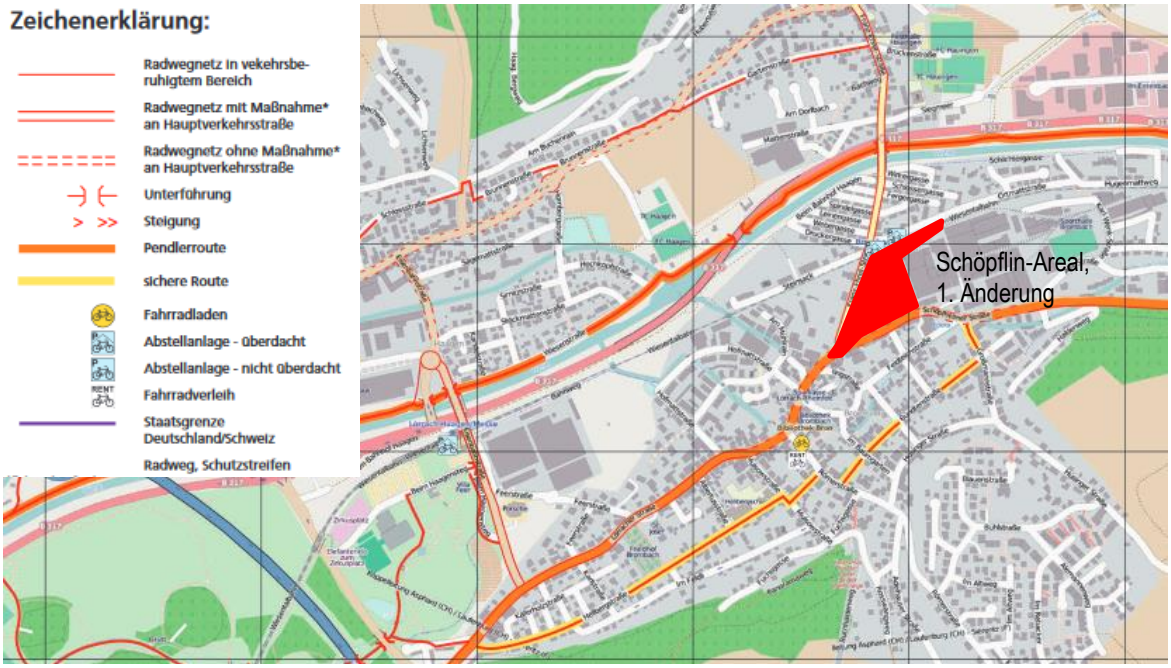


Abb.: Radverkehrsinfrastruktur Lörrach-Brombach. Darstellung: Stadt Lörrach.

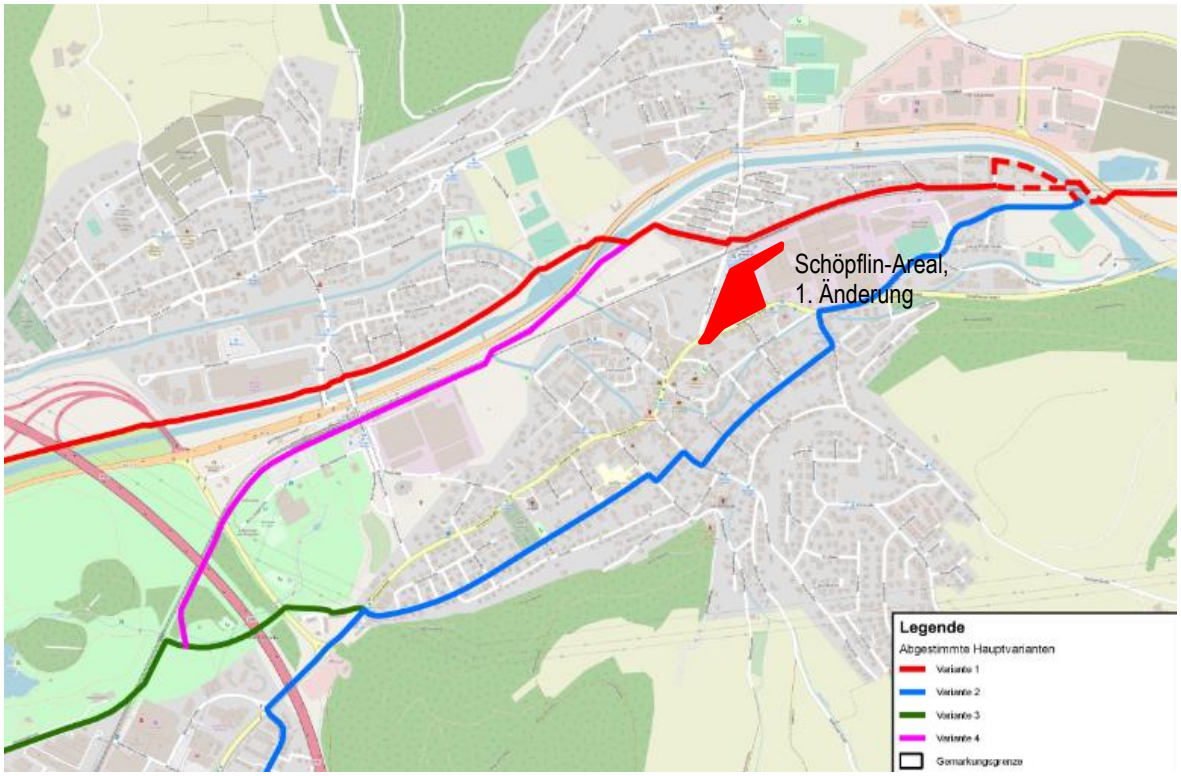


Abb.: Übersichtsplan Radschnellweg Wiesental, Detailausschnitt Brombach.

4.5 Carsharing

Mobilitätsbedürfnisse Carsharing

Carsharing bedeutet, dass Menschen sich Autos miteinander teilen. Unterschieden werden dabei stationsbasierte Systeme, bei denen Abfahrt und Rückgabe an einem festen Stellplatz erfolgen, und Free-floating-Systeme, die ohne Stationsbindung funktionieren. Die Autos sind i.d.R. entweder im Besitz einer zu diesem Zweck gegründeten Institution (Genossenschaft, Verein usw.) oder eines kommerziellen Unternehmens. Die deutsche Carsharing-Branche wächst weiterhin – in den vergangenen Jahren hat sowohl die Zahl der Fahrzeuge als auch der Kund*innen von stationsbasiertem Carsharing deutlich zugenommen.[15]

Carsharing findet überwiegend in den Großstädten statt. Generell ist anzunehmen, dass es überwiegend multimodal mit weiteren alternativen Verkehrsmitteln genutzt wird oder eine Alternative zum eigenen Zweitwagen ist. Das heißt im Umkehrschluss, dass es guter Ergänzungen bedarf (ÖV und Rad), damit Carsharing Teil der nachhaltigen Alltagsmobilität wird.

Wichtige Qualitätskriterien für Carsharing sind der Preis (Einstiegshürden durch Grundgebühren, Vertragsverhältnisse), die sichere Verfügbarkeit von einem Wagen zu einer bestimmten Zeit, die fußläufige Entfernung zum Standort des Fahrzeuges, ein breites Angebot an Fahrzeugtypen und der Komfort (Aufwand bei Fahrzeugbuchung, Service).

Bestandsanalyse Carsharing

Stadtmobil Südbaden bietet derzeit zehn Carsharing-Fahrzeuge an verschiedenen Standorten an, darunter drei Elektroautos. Im Rahmen des Projekts "Lörrach macht elektrisch mobil" hat die Stadt Lörrach gemeinsam mit Stadtmobil Südbaden drei konventionelle Carsharing-Fahrzeuge durch E-Autos ersetzt und an der Velohalle sowie am Niederfeldareal Ladestationen eingerichtet.

Eine weitere Möglichkeit für Carsharing von Elektro-Autos in Lörrach bietet my-e-car. In Lörrach bietet das Gemeinschaftsunternehmen von Stadtmobil Südbaden und NaturEnergie von EnergieDienst Renault Zoes mit dazugehörigen Schnellladesäulen an.

Die meisten Fahrzeuge befinden sich an Stationen in der Innenstadt. Die nächstgelegene Station ist im Brombacher Zentrum in der Ringstraße 1. Am Brombacher Bahnhof wird zukünftig ein weiterer elektrischer Carsharing-Stellplatz entstehen.

Abb.: Carsharing-Stationen Brombach

[15] Bundesverband Carsharing, Stand 2022

5 Faktoren zur Stellplatzreduktion

Im Folgenden soll dargestellt werden, welche Faktoren aus unserer Sicht entscheidend sind, dass die zukünftigen Bewohner*innen des Schöpflin-Areals seltener einen Pkw besitzen oder nutzen und deshalb eine Absenkung des Stellplatzschlüssel begründet ist.

5.1 Modellquartier "Autoarmes Quartier"

Die Schöpflin-Stiftung möchte das Schöpflin-Areal als autoarmes Quartier entwickeln, um vor allem eine hohe Aufenthaltsqualität auf dem Areal zu haben und andererseits so wenig wie möglich Pkw-Verkehr durch das neue Areal für Brombach zu generieren. Zudem spielen klimarelevante Aspekte beim Bauen eine Rolle; Tiefgaragen und weitere bauliche Anlagen verursachen weitere CO2-Emissionen. Dazu sollen die Pkw weitestgehend aus dem Areal verbannt werden – die Herstellung von einzelnen Parkplätzen im oder am Rand des Quartiers dient nur für kurzzeitiges Anliefern, Carsharing oder für Menschen, die einen barrierefreien Stellplatz benötigen.

Die Idee ist, dass die zukünftigen Bewohner*innen keine Pkws besitzen. Dies soll erreicht werden, indem mit den Mietinteressierten eine Vereinbarung im Mietvertrag getroffen wird, die diese dazu verpflichtet, keinen eigenen Pkw zu besitzen oder nach Einzug anzuschaffen[16]. Für Besucher*innen des Schöpflin-Areals (der Bewohner*innen und der weiteren Nutzungen) sowie des bestehenden Schöpflin-Einrichtungen (westlich der Franz-Ehret-Straße) stehen an der Mobilitätsdrehscheibe Brombach ca. 50 genehmigte Parkplätze zur Verfügung, die zur Schöpflin-Stiftung gehören sowie weitere 57 öffentliche Stellplätze (gegen Gebühr).

In autoarmen Quartieren wird ein großes Interesse der Bewohner*innen an der dauerhaften Autofreiheit unterstellt, so dass die Sicherung der Autofreiheit durch soziale Kontrolle, unabhängig von rechtlichen Regelungen, ein entscheidender Punkt für das dauerhafte Gelingen autoarmer Wohnformen darstellt. Zudem bleibt die Auswahl der Bewohnerschaft in der Hand der Schöpflin-Stiftung, die dadurch gezielt Bewohner*innen auswählen kann, die nicht nur "zwangsläufig", sondern ganz bewusst auf das eigene Auto verzichten möchten.

5.2 ÖPNV-Anbindung

Einen großen Einfluss auf die Reduzierung der Pkw-Nutzung hat unbestritten die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, also die Bus- und Schienenanbindung. Modellberechnungen von Studien haben ergeben, dass der häufig genutzte 300-Meter-Radius von Bushaltestellen aus der ÖPNV-Angebotsplanung ein Schwellenwert ist, ab dem der Pkw-Besitz merklich sinkt. Eine weitere Verstärkung des Effekts wurde bei ca. 150 Metern festgestellt.[17] Auch durch die Abfahrtshäufigkeit (Taktung) verändert sich der Pkw-Besitz. Beim Schienenverkehr liegen die Radius-Grenzen bei 300m bzw. 600m.

Für das Schöpflin-Areal ist die ÖPNV-Anbindung hervorragend – sowohl in Hinsicht auf die Nähe des ÖPNV-Angebots (Erreichbarkeit), der Anzahl von Bahn- und Buslinien (Dichte), der Taktung (Leistungsfähigkeit)[18] und der Attraktivität der Verkehrsmittel. Dies ist ausführlich in Kapitel 4 dokumentiert und belegt.

[16] Ausnahmefälle wären z.B. Mieter*innen, die durch bestimmte körperliche Einschränkungen oder aufgrund der beruflichen Situation auf einen eigenen Pkw angewiesen sind. Dies wäre aber immer im Einzelfall zu prüfen.

[17] Stiftung "Lebendige Stadt" (Hrsg.) 2021: Pkw-Besitz im Wohnungsbau: Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel. Hamburg.

[18] Es wird zudem eine Taktverdichtung angestrebt.

5.3 Lage, Reisezeit, Nahversorgung, Nutzungsmischung

Die Lage des Quartiers in der Stadt ist ein weiterer Faktor, der nachweislich[19] einen Effekt auf den Pkw-Besitz hat. Dabei geht es sowohl um die Reisezeit mit dem öffentlichen Verkehr ins Stadtzentrum als auch um kurze Wege zum Einkaufen (Nahversorgung) und der Anzahl von Nutzungen in der Umgebung (Nutzungsmischung). Die Reisezeit zum Lörracher Hauptbahnhof und zum Marktplatz ist mit 6 bzw. 12 Minuten per S-Bahn sehr kurz, ebenso zu weiteren zentralen Zielen in der Stadt. Auch in die beiden Stadtzentren von Basel und Weil am Rhein liegt die Reisezeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unter 30 Minuten.

Die bestehenden Nahversorgungsmöglichkeiten sind ebenfalls fußläufig erreichbar (ca. 6 Minuten). Das gilt für die Märkte Edeka und Netto, aber auch für eine Apotheke und zwei Bäckereien (siehe 4.2).

Die Nutzungsmischung – die Anzahl von Nutzungsarten außer Wohnen – ist ein weiterer Faktor, der zu einer Pkw-Reduzierung beitragen kann. Statistisch gesehen gilt: Je mehr unterschiedliche Nutzungen in der näheren Umgebung (bis max. 1000m) zu finden sind, desto mehr Haushalte verzichten auf einen Pkw. Im vorliegenden Fall sind mindestens drei weitere Nutzungsarten per Fuß oder Fahrrad erreichbar: Restaurants, Schulen und Kitas sowie Arztpraxen und Apotheke.

5.4 Zielgruppen

Nicht alle Zielgruppen besitzen statistisch gesehen eine gleiche Anzahl von Pkw. Je nach Alter, Lebenssituation, Haushaltstyp oder sozioökonomischen Status unterscheiden sich die Pkw-Besitzquoten.[20] So haben beispielsweise Familien oder Personen mit hohen Einkommen statistisch gesehen, eine höhere Wahrscheinlich, dass diese Haushalte ein Auto besitzen. Dem gegenüber verfügen z.B. Single-Haushalte oder ältere Personen mit geringerer Wahrscheinlichkeit ein Pkw.

Für das Schöpflin-Areal wird eine gemischte zukünftige Bewohnerstruktur angenommen. Das heißt, bei einem Teil der Wohnungen – speziell die geplanten WGs und Cluster-Wohnungen – sollen entweder jüngere Menschen, die z.B. in Ausbildung oder Studium sind, oder ältere Menschen als Zielgruppen angesprochen werden. Bei anderen Wohnungstypen werden aber auch Familien oder Personen in Erwerbstätigkeit mit ausreichend finanziellen Ressourcen angesprochen. Damit ist mit einer durchschnittlichen Pkw-Besitz-Wahrscheinlichkeit über alle Zielgruppen zu rechnen.

5.5 Ergänzende Mobilitätsangebote

Einen Einfluss auf den Pkw-Besitz hat die Verfügbarkeit von Carsharing-Fahrzeugen. Im Schnitt besitzen nur 50% der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft in Großstädten einen Pkw.[21] Andere Studien und Handbücher gehen von einer Verringerung der notwendigen Stellplätze von bis zu 10% aus. Die Mitgliedschaftsquoten sind regional aber sehr unterschiedlich und der Effekt variiert je nach Stadtgröße und deren Carsharing-Netz.

Wie die Bestandanalyse zeigt, wird an der Mobilitätsdrehscheibe in Brombach zukünftig mindestens ein Carsharing-Fahrzeug angeboten. Die Schöpflin-Stiftung hat aber das Ziel, speziell für die Bewohner*innen des Schöpflin-Areals ein zusätzliches Carsharing-Angebot bereitzustellen – entweder im Bereich

[19] ebda.
[20] BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017
[21] BMVI 2019: Mobilität in Deutschland 2017

Foto: Mobilitätsstation Leinfelden-Echterdingen

der genehmigten Parkplätze an der Mobilitätsdrehscheibe oder direkt am Rand des neuen Quartiers. Aktuell sehen die Planungen zwei Carsharing-Stellplätze am Quartierseingang (Franz-Ehret-Straße) und zwei Stellplätze beim Wohnhaus an der Schopfheimer Straße vor.

Die Radverkehrsförderung für das Schöpflin-Areal erfolgt zum einen über die im Baugesetzbuch geforderte Stellplatz-Herstellung für zwei Fahrräder pro Wohneinheit. Es wird aber angestrebt, zusätzliche Fahrradabstellanlagen für die Bewohner*innen und Besucher*innen des Quartiers herstellen zu lassen. Zum anderen wird es weitere Fahrrad-Stellplatzangebote an der Mobilitätsdrehscheibe geben, u.a. auch Lastenradplätze und Einzelboxen Bike+Ride.

Hilfreich sind auch "Repair-Stationen" im Bereich der Fahrradabstellanlagen, an denen Werkzeug bereitgestellt wird, zudem Informationen über das Fahrrad-, Carsharing- und ÖPNV-Angebot, z.B. in den Eingangsbereichen zu den Wohnungen oder in der Mieterzeitung. Am Quartierseingang im Punkthaus ist eine Fahrradwerkstatt / Repair Café und ein Leihlager für Fahrräder / Sonderfahrzeuge (Lastenrad, Anhänger, Mikro-Carrier) geplant.

Der Effekt von Mobilitätsverbesserungen, insbesondere von "weichen" Maßnahmen im Bereich Service und Information, ist schwer zu messen und zu quantifizieren. Gleichwohl haben diese einen positiven Effekt auf die vermehrte Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds und tragen zum Verzicht auf den eigenen Pkw bei.

Foto: Autoarmes Quartier Hamburg Saarlandstraße

Foto: Überdachte Fahrradstellplätze Hamburg Saarlandstraße

Foto: Fahrradgarage Köln Stellwerk 60

6 Berechnung Stellplatzfaktor und Stellplatzbedarf

6.1 Berechnung Stellplatzfaktor

Für den Wohnungsbau

Im vorherigen Kapitel ist beschrieben, welche Faktoren begründen, dass die Neubebauung auf dem Schöpflin-Areal deutlich weniger Pkw-Besitz und Pkw-Verkehr hervorbringen wird.

Über allem steht die Konzeption des Neubauvorhabens als "autoarmes Quartier", in dem die Bewohner*innen keine eigenen Pkw besitzen sollen. Damit dies gelingt, müssen bestimmte Bedingungen gegebenen sein: Eine sehr gute öffentlichen Anbindung (gegeben), eine zentrale Lage mit geringen Reisezeiten ins Zentrum und anderen wichtigen Orten (gegeben), eine Nahversorgung und Nutzungsmischung im Ortsteil (gegeben), attraktive ergänzende Mobilitätsangebote inkl. Carsharing (geplant).

Wir empfehlen deshalb, auch beim Wohnungsbau analog die Bestimmungen des Anhangs 1 Buchstabe A der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) anzuwenden. Das heißt den Bedarf an Pkw-Stellplätzen entsprechend den Kriterien für den ÖPNV zu mindern. Die Matrix ist aus unserer Sicht ein gutes Instrument, um die ÖPNV-Anbindung eines Quartiers abzubilden und hat sich für die anderen Anlagen bereits etabliert. Viele Kommunen wenden die Matrix bereits in ihren Stellplatzsatzungen für Wohnungen an, u.a. die LHS Stuttgart[22].

Bei 10 erreichten Punkten, wird eine Minderung auf 40% der notwendigen Kfz-Stellplätze veranschlagt (Berechnung siehe Seite 24).

- **Der Stellplatzfaktor für den Wohnungsbau beträgt 0,4.**

Für die anderen Anlagen (Nicht-Wohngebäude)

Neben dem Wohnungsbau entstehen weitere, vor allem gewerbliche oder gemeinwesensorientierte Nutzungen, die ebenfalls einen Stellplatzbedarf nach sich ziehen. Diese sind in der Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) geregelt. Über die Matrix der Kriterien für den ÖPNV werden hier ebenfalls 10 Punkte erreicht, die eine Minderung **um bis zu 60% auf 40%** der aus Tabelle B der Vorschrift zu ermittelnden Stellplätze nach sich ziehen.

- **Der Stellplatzfaktor beträgt 0,4.**

[22] https://www.stuttgart.de/leben/stadtentwicklung/oeffentlichkeitsbeteiligung/satzungen/satzungen.php

Berechnung der Minderung der notwenigen Kfz-Stellplätze durch die ÖPNV-Einbindung für das Schöpflin-Areal gemäß VwV § 37 Abs. 1 Satz 2 LBO

Kriterien ÖPNV für die Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze

Punkte je Kriterium	Erreichbarkeit	Dichte der Verkehrsmittel	Leistungsfähigkeit (Taktfolge Mo. bis Fr. 6 h - 19 h)	Attraktivität des Verkehrsmittels
1	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = > 500 m - max. 600 m	mehr als 1 Bus- oder Bahnlinie	Takt max. 15 min	Bus überwiegend auf eigener Busspur
2	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = > 300 m - max. 500 m	mehr als 2 Bus- oder Bahnlinien	Takt max. 10 min	Straßenbahn, Stadtbahn
3	mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = max. 300 m	mehr als 3 Bus- oder Bahnlinien	Takt max. 5 min	Schienenschnellverkehr (S-Bahn, Stadtbahn) mit eigenem Gleiskörper

Abb.: Matrix zur Ermittlung der Zahl der notwendigen KFZ-Stellplätze von Anlagen nach § 37 Abs. 1 Satz 2 LBO

Kriterien	Punkte
Vom Standort der baulichen Anlage aus ist eine Haltestelle des ÖPNV in einem Radius im max. 300m erreichbar	3 Punkte
Mehr als 3 Bus oder Bahnlinien können erreicht werden	3 Punkte
Die kürzeste Taktfolge des leistungsfähigsten Verkehrsmittels Mo. bis Fr. zwischen 6 h und 19 h beträgt max. 15 Minuten	1 Punkt
Das attraktivste erreichbare Verkehrsmittel ist die S-Bahn	3 Punkt
Summe	10 Punkte

Die Standortqualität des Schöpflin-Areals wird hinsichtlich ihrer Einbindung in das ÖPNV-Netz mit insgesamt 10 Punkten bewertet. Dementsprechend kann eine Minderung der notwendigen Stellplätze auf 40% der ursprünglich ermittelten Kfz-Stellplätze erfolgen.

Die Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze beträgt bei

- unter 4 Punkten = 100% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze,
- 4 - 6 Punkten = 80% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze,
- 7 - 9 Punkten = 60% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze,
- 10 -11 Punkten = 40% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze,
- 12 Punkten = 30% der aus Tab. B ermittelten Kfz-Stellplätze.

6.2 Berechnung Stellplatzbedarf

Mit dem berechneten Stellplatzschlüssel soll nun die konkrete Berechnung für die geplanten Wohnungen und die weiteren Nutzungen erfolgen.

Für die Wohnungen

Die Anzahl der Wohneinheiten wird – solange keine Entwurfsplanung mit Raumkonzept vorliegt – über den Berechnungsansatz von durchschnittlich 90 m² (BGF) pro Wohneinheit kalkuliert. Eine Ausnahme sind die Cluster-Wohnungen und/oder Wohngemeinschaften, bei welchen mit deutlich größerer BGF pro Wohneinheit geplant wird. Insgesamt werden für das gesamte Areal zwischen 60 und 62 Wohneinheiten angenommen und dementsprechend müssten nach Landesbauordnung ebenso viele Stellplätze hergestellt / nachgewiesen werden. Nach Minderung der erforderlichen Stellplätze mit dem vorgeschlagenen Stellplatzschlüssel von 0,4 müssten 24 bis 25 Stellplätze für die geplanten Wohnungen nachgewiesen werden.

Haus	Flächen für die Wohnungen (brutto) in m²	Anzahl Wohneinheiten à 90 m²	erforderliche Stellplätze LBO	nach Minderung mit 0,4	Differenz
Universalhaus	1.200	13	13	5,2	-7,8
Punkthaus	2.166	11	11	4,4	-6,6
Stadthaus	1.120	10-12	10-12	4 – 4,8	-6 - 7,2
Atelierhaus	1.388	15	15	6	-9
Straßenhaus	944	11	11	4,4	-6,6
keine Wohnungen im FABRIC-Haus und Werkhaus geplant					
Summe*	**6.818**	**60-62**	**60-62**	**24-25**	**-36 - 37**

Abb.: Berechnung Stellplätze für die Wohneinheiten aller Gebäude des Schöpflin-Areals.

* Die Summen sind auf ganze Zahlen gerundet

Für die anderen Anlagen (Nicht-Wohngebäude)

Für die weiteren Nutzungen im Areal greift die Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze). Je nach Nutzung und Nutzfläche wird die Zahl der Stellplätze für eine bestimmte Verkehrsfläche berechnet. In der folgenden Tabelle werden die erforderlichen Stellplätze pro Haus berechnet und mit dem errechneten Stellplatzschlüssel von 0,4 multipliziert. Insgesamt sind entsprechend der geplanten Nutzungen 45 Stellplätze erforderlich, nach Minderung auf 40% sind es noch 20 Stellplätze, die für die Nicht-Wohnnutzungen hergestellt und nachgewiesen werden müssen.

	Nutzung	Verkehrsfläche	Nutzfläche	Zahl der Stellplätze je m², Betten	erforderliche Stellplätze LBO	nach Minderung auf 40%
FABRIC-Haus	Ankommen in der Stiftung	2.1 Büro- und Verwaltungsräume allgemein	40 m²	1 Stellplatz je 30 - 40 m² Büronutzfläche, mind. jedoch 1 Stellplatz	1	0,4
	Bistro mit Selbstbedienungstheke	6.1 Gaststätten	36 m²	1 Stellplatz je 6 - 12 m² Gastraum	3	1,2
	Projektraum	2.1 Büro- und Verwaltungsräume allgemein	80 m²	1 Stellplatz je 30 - 40 m² Büronutzfläche, mind. jedoch 1 Stellplatz	2	0,8
	Stiftungsbüro	2.1 Büro- und Verwaltungsräume allgemein	330 m²	1 Stellplatz je 30 – 40 m² Büronutzfläche, mind. jedoch 1 Stellplatz	9	3,6
	Restliche m² sind Nebenflächen (WC, Lager, Technik etc.) und Sofacity (Aufenthaltsraum Bewohner*innen und Besucher*innen)				-	-
				Gesamt FABRIC-Haus	**15**	**6**
Werkhaus	Workshopräume	2.1 Büro- und Verwaltungsräume allgemein	200 m²	1 Stellplatz je 30 - 40 m² Büronutzfläche, mind. jedoch 1 Stellplatz	8	3,2
	Restliche m² sind Nebenflächen (WC, Lager, Technik etc.)				-	-
				Gesamt Werkhaus	**8**	**3,2**
Universalhaus	Bildungsräume für max. 2 Gruppen à 25 Schüler*innen unter 18 Jahren	8.2 Sonstige allgemeinbildende Schulen	400 m²	1 Stellplatz je 25 Schüler*innen unter 18 J.	2	0,8
	Restliche m² sind Nebenflächen (WC, Lager, Technik etc.)				-	-
				Gesamt Universalhaus	**2**	**0,8**
Punkthaus	Hausmeisterei / Fahrradwerkstatt	9.1 Handwerks- und Industriebetriebe	100 m²	1 Stellplatz je 50 - 70 m² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte	2	0,8
	Leihlager (inkl. Mobilitäts-Leihstation)	9.2 Lagerräume, Lagerplätze	150 m²	1 je 120 m² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte	2	0,8
	Arztpraxis	2.2 Räume mit erheblichen Besucherverkehr	280 m²	1 Stellplatz je 20 - 30 m² Nutzfläche, mindestens jedoch 3	9	3,6
	Restliche m² sind Nebenflächen (WC, Lager, Technik etc.)				-	-
				Gesamt Punkthaus	**13**	**5,2**
Stadthaus	Ausstellungs- und Verkaufsflächen	9.3 Ausstellungs- und Verkaufsplätze	210 m²	1 Stellplatz je 80 - 100 m² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte	2	0,8
	Restliche m² sind Nebenflächen (WC, Lager, Technik etc.)				-	-
				Gesamt Stadthaus	**2**	**0,8**

	Nutzung	Verkehrsfläche	Nutzfläche	Zahl der Stellplätze je m², Betten	erforderliche Stellplätze LBO	nach Minderung auf 40%
Atelierhaus	Büroateliers / Handwerksateliers	2.1 Büro- und Verwaltungsräume allgemein oder 9.1 Handwerks- und Industriebetriebe	100 m²	1 Stellplatz je 30 - 40 m² Büronutzfläche, mind. jedoch 1 Stellplatz oder 1 Stellplatz je 50 - 70 m² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte	2	0,8
	Ausstellungs- und Verkaufsflächen	9.3 Ausstellungs- und Verkaufsplätze	200 m²	1 Stellplatz je 80 - 100 m² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte	2	0,8
	Restliche m² sind Nebenflächen (WC, Lager, Technik etc.) und ein Gemeinschaftsraum für die Bewohner*innen				-	-
				Gesamt Atelierhaus	**4**	**1,6**
Straßenhaus	Büro für Sozialbüro o.ä.	2.1 Büro- und Verwaltungsräume allgemein	80 m²	1 Stellplatz je 30 - 40 m² Büronutzfläche, mind. jedoch 1 Stellplatz	2	0,8
	Kleine Ladengeschäfte	3.1 Verkaufsstätten bis 700 m² Verkaufsnutzfläche	80 m²	1 Stellplatz je 30 - 50 m² Verkaufsnutzfläche, mind. jedoch 2 je Laden	2	0,8
	Ausstellungs- und Verkaufsplätze	9.3 Ausstellungs- und Verkaufsplätze	80 m²	1 Stellplatz je 80 - 100 m² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte	1	0,4
	Restliche m² sind Nebenflächen (WC, Lager, Technik etc.)				-	-
				Gesamt Straßenhaus	**5**	**2**

Abb.: Berechnung Stellplätze für die weiteren Nutzungen aller Gebäude des Schöpflin-Areals entsprechend der Anlage B der Verwaltungsvorschrift (VwV Stellplätze).

Gesamtsumme für die anderen Anlagen (Nicht-Wohngebäude)

Haus	erforderliche Stellplätze LBO	nach Minderung auf 40%	Differenz
FABRIC-Haus	15	6	-9
Werkhaus	8	3,2	-4,8
Universalhaus	2	0,8	-1,2
Punkthaus	13	5,2	-7,8
Stadthaus	2	0,8	-1,2
Atelierhaus	4	1,6	-2,4
Straßenhaus	5	2	-3
Summe*	**49**	**20**	**-29**

* Die Summen sind auf ganze Zahlen gerundet

6.3 Gesamtbilanz Stellplatzbedarf

In der Gesamtbilanz der Stellplätze für die Wohneinheiten und die weiteren Nutzungen müssten nach Minderung durch die Stellplatzschlüssel von jeweils 0,4 insgesamt ca. 44 bis 45 Stellplätze für die Neubebauung des Schöpflin-Areals hergestellt und nachgewiesen werden. Für den Bestand sind zudem weitere 7 bauordnungsrechtlich notwendige Stellplätze nachzuweisen, so dass sich ein Gesamtbedarf von ca. 51 Stellplätzen ergibt.

Unter Berücksichtigung der genehmigten, privaten Stellplätze an der Mobilitätsdrehscheibe von ca. 50 Stellplätzen kann der Gesamtbedarf nahezu vollständig nachgewiesen werden, ohne dass weitere Stellplätze auf dem Schöpflin-Areal bauordnungsrechtlich herzustellen wären. Die Herstellung von einzelnen Kurzzeitstellplätzen für Anlieferung oder Carsharing auf dem Areal ist trotzdem aufgrund der Logistik geplant.

Haus	Nutzungsart	erforderliche Stellplätze	nach Minderung mit 0,4 (Wohnen und anderen Anlagen)	Differenz
FABRIC-Haus	Wohnen	-	-	-
	Andere Anlagen	15	6	-9
	Summe	15	6	-9
Werkhaus	Wohnen	-	-	-
	Andere Anlage	8	3,2	-4,8
	Summe	8	3,2	-4,8
Universalhaus	Wohnen	13	5,2	-7,8
	Andere Anlagen	2	0,8	-1,2
	Summe	15	6	9
Punkthaus	Wohnen	11	4,4	-6,6
	Andere Anlagen	13	5,2	-7,8
	Summe	24	9,6	-14,4
Stadthaus	Wohnen	10-12	4-4,8	-6-7,2
	Andere Anlagen	2	0,8	-1,2
	Summe	17-19	5,2-5,6	-7,2-8,4
Atelierhaus	Wohnen	15	6	-9
	Andere Anlagen	4	1,6	-2,4
	Summe	19	7,6	-11,4
Straßenhaus	Wohnen	11	4,4	-6,6
	Andere Anlagen	5	2	-3
	Summe	16	6,4	-9,6
Summe Wohnungen		**60-62**	**24-25**	**-36-37**
Summe Andere Anlagen		**49**	**20**	**-29**
Gesamtsumme		**109-111**	**44-45**	**-65-66**

Abb.: Gesamtbilanz der Stellplätze für alle Gebäude und alle Nutzungen

7 Zusammenfassung

Die Konzeption eines "autoarmen Quartiers" mit einer gezielten Auswahl von Mieter*innen, die grundsätzlich auf das eigene Auto verzichten möchten, die Lage des neuen Quartiers direkt an der Mobilitätsdrehscheibe Lörrach-Brombach und damit verbundene sehr gute Grundanbindung durch den Umweltverbund, die gute Erreichbarkeit von verschiedenen Nutzungen in Brombach sowie die Bereitstellung von ergänzenden und unterstützenden Mobilitätsangeboten ermöglichen eine starke Reduzierung der benötigten Stellplätze.

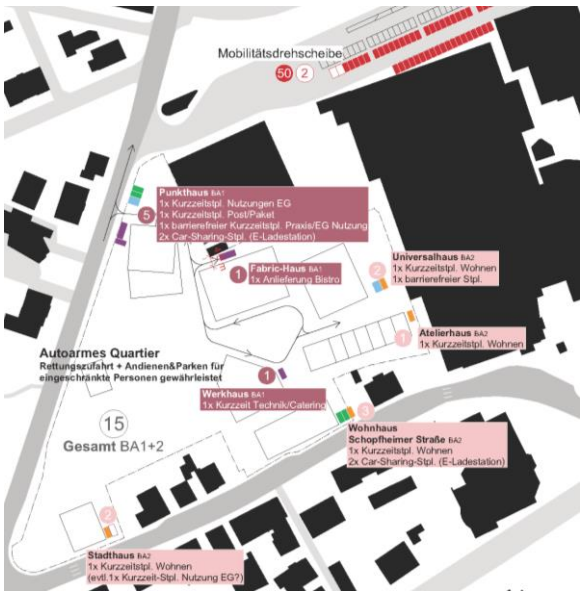
Neben den städtebaulichen und verkehrlichen Gründen sprechen auch Gründe des Flächensparens (Verringerung der Unterflurversiegelung) und klimatologische Gründe für eine Verringerung der notwendig herzustellenden Stellplätze. Die Ansprüche, die mit dem Neubauquartier verbunden sind, entsprechen den selbstgesteckten Zielen der Stadt Lörrach und der Schöpflin-Stiftung und tragen zur Zielerreichung bei.

Grundlage der Berechnung bildet die Matrix zur Ermittlung der Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze von Anlagen nach § 37 Abs. 1 Satz 2 LBO. Es wird vorgeschlagen, die Kriterien zur Einbindung des ÖPNV auch auf den Wohnungsbau anzuwenden. Die Berechnung über die Matrix ergibt eine Reduzierung auf 0,4.

Damit ergibt sich für den Wohnungsbau im Schöpflin-Areal ein Bedarf von 0,4 Stellplätzen je Wohneinheit. Das entspricht nach aktueller Planung 24-25 Stellplätzen. Hinzu kommen die Stellplätze für die weiteren Nutzungen (Gewerbe, Kultur, Soziales), die ebenfalls aufgrund der Anbindung an den Öffentlichen Verkehr auf den Faktor 0,4 reduziert werden können. Hier ergeben sich nach aktueller Planung 20 erforderliche Stellplätze. Insgesamt müssten so 44-45 Stellplätze für das Schöpflin-Areal hergestellt und nachgewiesen werden.

Mit dem Bau von ca. 50 genehmigten Pkw-Stellplätzen durch die Schöpflin-Stiftung an der Mobilitätsdrehscheibe und der Planung von weiteren (begründeten) Stellplätzen auf dem Areal (Kurzzeit-, Liefer-, barrierefreie und Carsharing-Stellplätze) wird der nachzuweisende Bedarf von 44-45 Stellplätzen gedeckt. Zudem stehen mit öffentlichen Stellplätzen an der Mobilitätsdrehscheibe weitere Parkmöglichkeiten für Besucher*innen des Quartiers (bzw. der Nutzungen) zur Verfügung.

Foto: Weeber+Partner



Pkw-Stellplätze auf dem Areal, Weeber+Partner, Stand: 17. Mai 2023

8 Literatur- und Quellenverzeichnis

Architektenkammer Baden-Württemberg. Merkblatt Nr. 593. Herstellung notwendiger Stellplätze nach Landesbauordnung mit Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze). Gültig ab September 2022.

ARGUS studio: Mobilitätskonzept Fabric-Areal, Präsentation Zwischenstand 2021.

Baehler, Daniel (2019): In einer autofreien Siedlung leben Motivationen und Mobilitätspraktiken der Bewohner*innen neun autofreier Wohnsiedlungen in der Schweiz und Deutschland. Diss., Universität Lausanne

Baier et al. (2004): Autofreies Wohnen – Begleituntersuchung zur autofreien Siedlung Hamburg-Saarlandstraße. Schlussbericht. BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen.

Baldauf Architekten. Pläne zum Schöpflin Quartier, Stand September 2022.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2019: Mobilität in Deutschland 2017. Vorgelegt von infas, DLR, IVT und infas 360.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2020/2021, S. 147 und ältere Jahrgänge.

Bundesverband CarSharing e.V., Marktentwicklung, Stand 2022. (zuletzt aufgerufen am 24.11.2022): https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-fakten-zum-carsharing-deutschland.

Herten, Laura (2021): Erfolgskriterien für die Realisierung autofreier und autoarmer Wohnquartiere. Fallbeispiele aus Deutschland und der Schweiz im Vergleich. Masterarbeit zum Erlangen des akademischen Grades Master of Science (M.Sc. Raumplanung), TU Dortmund.

Hopfner, Karin (2021): Ruhende Mobilität Strategien von Land und Kommune zur Qualifizierung des Stellplatzes im Geschosswohnungsneubau mit Fokus auf Baden-Württemberg. Dissertation, Technischen Universität Berlin.

ISME (2021): Elektromobilitätskonzept Lörrach.

Marquart, Heike + Schuppan, Julia (Hrsg.) (2021): Mobilität in Stadtquartieren Maßnahmen, Perspektiven und Potentiale autofreier Konzepte am Beispiel Berlin. Sammelband des Q-Team-Seminars „Autofreie Stadtquartiere“ an der Humboldt-Universität zu Berlin.

Stadt Lörrach (2013): Masterplan für eine zukünftige Mobilität in Lörrach.

Stadt Lörrach (2017), Das Verkehrsverhalten der Lörracher Bevölkerung. Ergebnisse einer repräsentativen Haushaltsbefragung im Jahr 2016.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Regionaldaten zum Haushalten und Verkehr (zuletzt aufgerufen am 24.11.2022): https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung.

Stiftung "Lebendige Stadt" (Hrsg.) (2021): Pkw-Besitz im Wohnungsbau: Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel. Hamburg.

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (2022): Charta Intelligente Mobilität im Wohnquartier. Im Rahmen des Projektes »Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität«, Berlin.

Weeber+Partner (2022): Wohnen und Mobilität. Die Wirkung von zukunftsfähigen Mobilitätsangeboten auf Stellplatzbedarf, Nutzerverhalten und Wohnumfeld in Neubauquartieren. Erster Zwischenbericht. Zukunft Bau Forschungsförderung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR).

Weeber+Partner (2022): Quartierskonzept Parkierung und Mobilität Neue Mitte Nordstadt, Lörrach.

Weeber+Partner (2020): Grundlagenrecherche zur Pkw-Stellplatzreduktion Beispiele zu Stellplatzsatzungen für Wohngebäude. Stuttgart.

.