

Satzung
zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen
vom 11.03.1996

Aufgrund von § 74 Abs. 2 Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg in Verbindung mit § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg hat der Gemeinderat am 11.03.1995 folgende Bauvorschriften beschlossen:

§ 1
Erhöhung der Zahl der Stellplätze

die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 37 Abs. 1 Landesbauordnung) wird auf 1,5 Stellplätze erhöht.

Ergibt sich bei der Berechnung der notwendigen Stellplätze eine Bruchzahl, so wird aufgerundet.

§ 2
Geltungsbereich

Diese Satzung gilt für die Flächen, die in den Anlagen zu dieser Satzung (Karten 1 bis 6 vom 11.03.1996) gekennzeichnet sind.

Die Karten Nr. 1 bis 6 und die Begründung, jeweils vom 11.03.1996, sind Bestandteil der Satzung

§ 3

Diese Satzung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Nordheim, den

gez.
Schiek
Bürgermeister

Begründung
zur Satzung der Erhöhung der
Stellplatzverpflichtung für Wohnungen vom 11.03.1996

Vorbemerkung:

Am 1. Januar 1996 tritt die neue Landesbauverordnung für Baden-Württemberg vom 8. August 1995 in Kraft. Diese regelt im § 37 Abs. 1, dass bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnung für jede Wohnung 1 geeigneter Stellplatz herzustellen ist. Das Gesetz hatte bisher keine Zahl vorgeschrieben, sondern dies einer Verwaltungsvorschrift überlassen (Richtzahl für Wohnungen 1-2 Stellplätze je Wohnung). In der Regel wurden von der Baurechtsbehörde 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit gefordert.

§ 47 Abs. 2 Nr. 2 LBO ermächtigt die Gemeinden für das Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets, die Stellplatzzahl auf bis zu 2 Stellplätze je Wohnung zu erhöhen, sofern Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen. Von dieser Ermächtigung wird hiermit für verschiedenen Baugebiete Gebrauch gemacht. Für alle nicht genannten Gebiete sowie für die innerörtlichen Bereiche verbleibt es bei der gesetzlichen Regelung, somit 1 Stellplatz pro Wohnung.

Allgemeine Gründe:

Zweck der Stellplatzverpflichtung ist es, den von der baulichen Anlage ausgelösten ruhenden Verkehr außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen unterzubringen, um die Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Verkehrs nicht zu gefährden. Bei Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf die Öffentlichen Verkehrsflächen wären erhebliche Verkehrsbehinderungen zu befürchten. Die Stellplatzreduzierung führt dazu, dass noch mehr Autos im öffentlichen Verkehrsraum abgestellt werden, dass Gehwegparken überhand nimmt und die seit einigen Jahren eingeleiteten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zunichte gemacht werden.

Es ist bekannt, dass einem starken Parkierungsdruck mit verkehrspolizeilichen Mitteln nicht wirksam zu begegnen ist. Behinderung von Einsatzfahrzeugen des Rettungsdienstes und der Feuerwehr wären in diesem Fall nicht auszuschließen.

Aus städtebaulicher Sicht besteht künftig keine Möglichkeit mehr, die unterschiedlichen Baugebietsarten, dichte oder weniger dichte Bebauung sowie die verschiedenen Bebauungsformen, wie Einfamilien-, Reihen-, oder Mehrfamilienwohnhäuser bei der Festlegung der Stellplatzzahl zu berücksichtigen.

Mit der Satzung zu Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen soll dieser Entwicklung entgegen gewirkt werden.

Städtebauliche Gründe:

Bei den Gebieten „Weißen II“, „Märzenacker/Lerchenrain“, „Vorderes Katzental“, „Geroldsgrund I“, „Geroldsgrund II sowie „Au dessus de village“ handelt es sich um Baugebiete, die in den letzten Jahren erschlossen wurden. Um eine aufgelockerte Bebauung zu erreichen, wurden die offene Bauweise bis auf wenige Ausnahmen auf Einzel- und Doppelhäuser beschränkt. Die Baugrundstücke sind entsprechend den damaligen städtebaulichen Zielsetzung und Bauwünschen relativ großzügig gestaltet. Schon damals hat man durch teilweise großzügige Grünzonen und eine üppigen Ausweisung von Stassenbegleitgrün dem Natur- und Landschaftsschutz Rechnung getragen. Bei Berücksichtigung der nun durch die neue LBO festgesetzte Stellplatzzahl von 1 Stellplatz je Wohnung besteht die Gefahr, dass die noch zahlreich bestehenden Baulücken verstärkt mit Mehrfamilienhäusern bebaut werden. Dafür sprechen vor allem wirtschaftliche Gründe und die in den letzten Jahren stark angestiegenen Bauplatzpreise. Solche Mehrfamilienhäuser fügen sich jedoch nicht in Gebiete ein, die ursprünglich für Ein- und Zweifamilienhäuser geplant waren. Rechtlich lassen sie sich jedoch nicht verhindern.

Durch eine Erhöhung der Stellplatzzahl auf 1,5 je Wohnung soll deshalb am seitherigen Zustand weitgehend festgehalten werden, denn schon mit der seitherigen Regelung sind Probleme durch stärkere Ausnutzung der Baugrundstücke in diesen Gebieten entstanden.

Verkehrstechnische Gründe:

In den älteren Baugebieten sind zwar teilweise größere Fahrbahnbreiten als bei neueren Gebieten festzustellen. Jedoch wurden auch dort nachträglich Verengungs- und

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchgeführt bzw. sind bereits seit Jahren geplant. Diese verkehrstechnischen Maßnahmen sollen die Gebiete für den Durchgangsverkehr unattraktiv machen und den Anliegerverkehr verlangsamen.

Ziel soll sein, dass die Verkehrsfläche zur Multifläche wird, die ein nahezu gleichberechtigtes Verhältnis zwischen Fahrzeugverkehr und Fußgänger anstrebt. Insgesamt sind in den Baugebieten relativ wenig öffentliche Stellplätze ausgewiesen. Dies war unter Berücksichtigung der früheren Verkehrsdichte ausreichend. Eine Steigerung des Verkehrsaufkommens sowie der Kfz-Dichte um nahezu das Dreifache kann aus Quellen des statistischen Landesamtes belegt werden. Schon heute müssen also die öffentlichen Straßenräume in den Baugebieten mit dem Zuwachs an ruhendem Verkehr fertig werden. Eine weitere Reduzierung der Stellplatzverpflichtung weit unter das Niveau des realen Stellplatzbedarfs würde den Parkierungsdruck auf die öffentlichen Verkehrsflächen noch weiter verstärken.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist deshalb eine Erhöhung der Stellplatzzahl in solchen Gebieten, in denen noch zahlreiche Baulücken bestehen, notwendig.

In Baugebieten, die erst in den letzten zwei Jahren hergestellt wurden, ist darüber hinaus noch festzustellen, dass die Fahrbahnbreiten gegenüber anderen Gebieten deutlich reduziert wurden. Damit soll der Straßenraum, wie bereits ausgeführt, nicht mehr ausschließlich Verkehrsbedürfnisse befriedigen, sondern zur Begegnungsstätte für die dort lebenden Menschen werden. Die Gestaltung des Verkehrsraums soll den Kfz-Verkehr beruhigen und zu einem Miteinander einladen. Für Kinder soll eine Umgebung mit mehr Sicherheit geschaffen werden. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn parkende Fahrzeuge weitgehend aus dem öffentlichen Verkehrsraum, Straßen, verbannt werden. Aus diesem Grunde haben die neuzeitlichen Baugebiete in der Regel nur eine Haupteinfahrtsstraße mit ausgebautem Gehweg. Die übrigen Straßen sind als Stichstraßen mit gemischt genutzter Verkehrsfläche verkehrsberuhigt ausgebaut. Diese optische Gesamtgestaltung verbessert außerdem das städtebauliche Gesamtbild eines Baugebiets. Begleitende Verkehrsraumbedingungen unterstützen diese Wirkung und sollen zusätzlich für einen beruhigten Verkehrsablauf sorgen. Verengung in der Fahrspur und Fahrbahnversätze sollen durch optische Reize gleichfalls zur Verkehrsberuhigung beitragen. Der Straßenraum ist als bewusst so gestaltet worden, dass sich Fußgänger und Radfahrer relativ freizügig bewegen können. Für den ruhenden Verkehr stehen, auch unter Berücksichtigung der seither geltenden Stellplatzzahl relativ wenig öffentliche Stellplätze zur Verfügung, auch wenn den Straßenverlauf begleitende Längsparksteifen zunächst diesen Eindruck erwecken mögen. Diese werden jedoch in der Praxis durch intensive Grundstücksausnutzung mit der daraus resultierenden Erfordernis von zahlreichen Zufahrten (auch zum Beispiel bei Grundstücksteilung) wieder zunichte gemacht.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit kann es in Ermangelung ausreichender Gehwegflächen nicht hingenommen werden, wenn die planerisch zur Verfügung stehende Straßenfläche künftig durch parkende Fahrzeuge erheblich reduziert würde. Auf einer dann noch verbleibenden schmalen Fahrgasse kann der gesamte Verkehr nicht mehr gefahrlos abgewickelt werden.

Aus den genannten Gründen ist zur Erhaltung des seitherigen Planungsstandards eine Erhöhung der Stellplatzzahl auf 1,5 je Wohnung erforderlich.

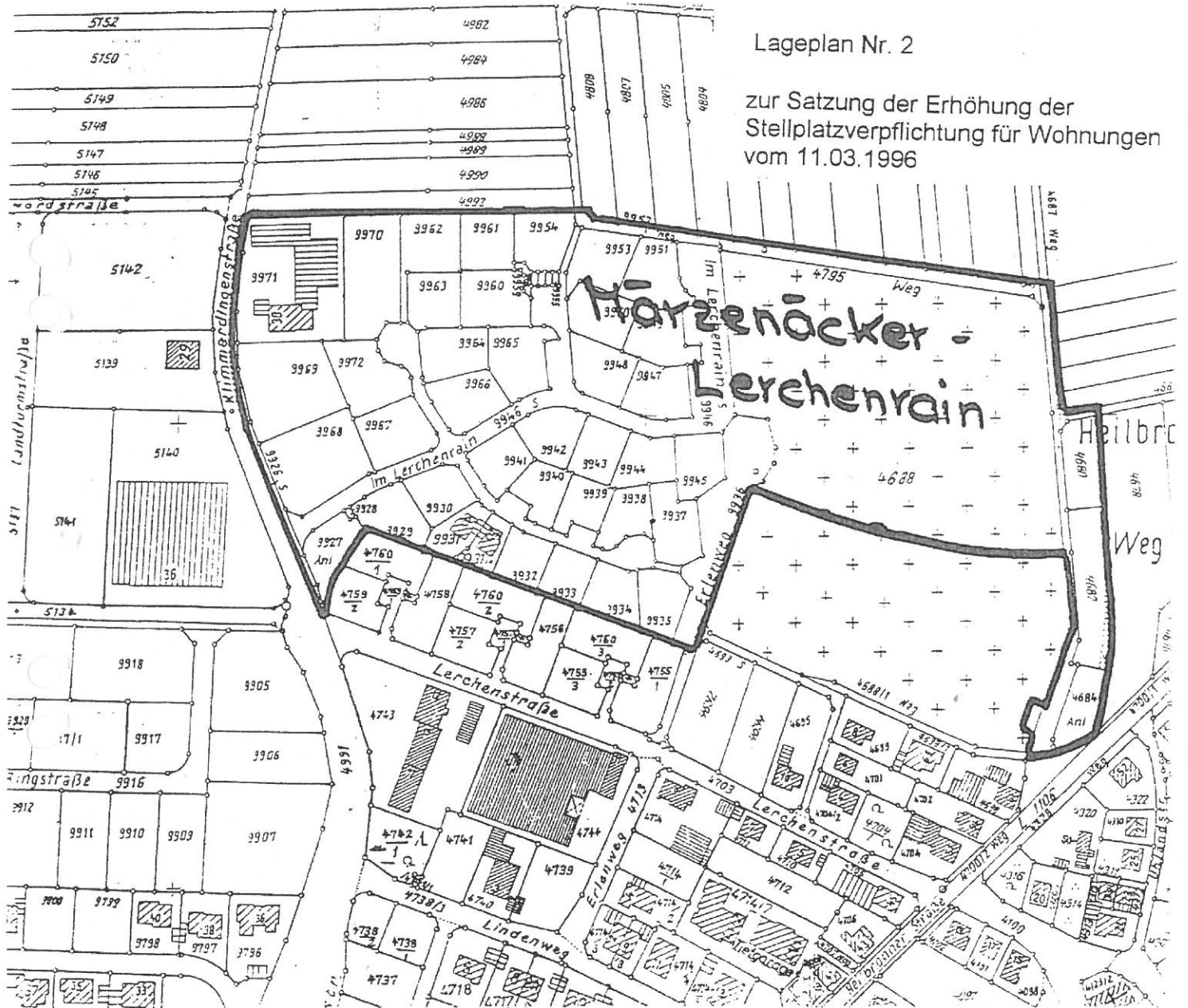


Lageplan Nr. 1

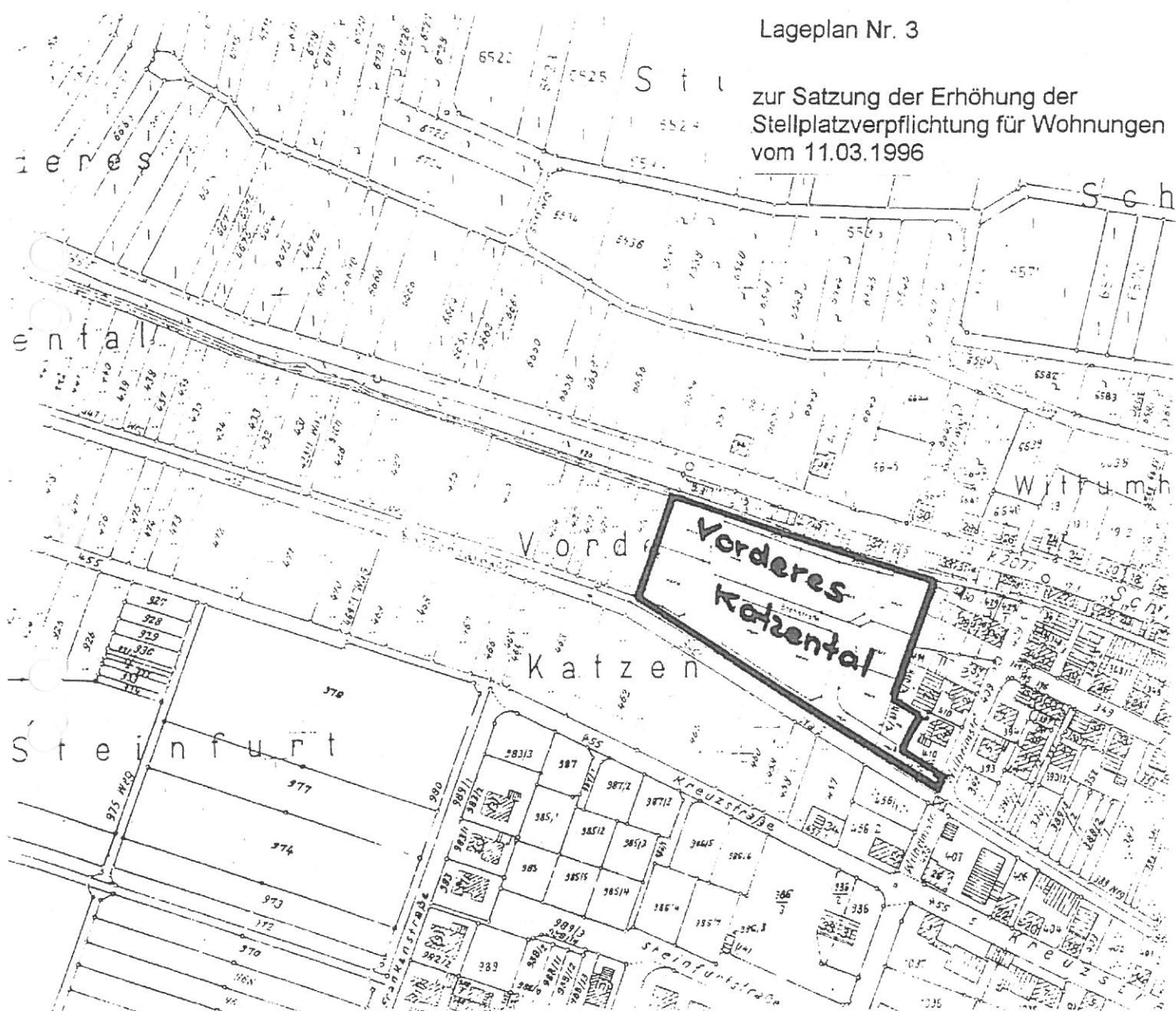
zur Satzung der Erhöhung der
Stellplatzverpflichtung für Wohnungen
vom 11.03.1996

Lageplan Nr. 2

zur Satzung der Erhöhung der
Stellplatzverpflichtung für Wohnungen
vom 11.03.1996



zur Satzung der Erhöhung der
Stellplatzverpflichtung für Wohnungen
vom 11.03.1996



zur Satzung der Erhöhung der
Stellplatzverpflichtung für Wohnungen
vom 11.03.1996



zur Satzung der Erhöhung der
Stellplatzverpflichtung für Wohnungen
vom 11.03.1996

