

Satzung über die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen

Auf Antrag der Verwaltung ergeht folgender Beschluß:

Gemäß § 74 Abs. 2 in Verbindung mit § 37 Abs. 1 LBO wird die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen erhöht und als

S a t z u n g

beschlossen.

§ 1: Die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen wird auf 1,5 Stellplätze je Wohnung erhöht. Für diese Stellplätze gilt § 37 LBO entsprechend.

§ 2: Der Geltungsbereich dieser Satzung erstreckt sich auf die gesamte Gemarkung der Stadt Heubach mit Ausnahme von förmlichen und faktischen Gewerbegebieten.

§ 3: Die Begründung vom 27.10.1995 ist Bestandteil der Satzung.

§ 4: Diese Satzung tritt mit ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Heubach, den 14.06.1996

Ausgefertigt:


Maier
Bürgermeister

Begründung der Stellplatzsatzung

In § 37 Abs. 1 der Landesbauordnung vom 08.08.1995 ist geregelt, daß bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen nur noch 1 geeigneter Stellplatz herzustellen ist. Der bisher den Baurechtsbehörden durch eine Verwaltungsvorschrift eingeräumte Ermessensspielraum, je Wohnung 1 bis 2 Stellplätze zu verlangen, besteht ab 01.01.1996 nicht mehr. Die hierfür maßgebliche pauschale Gesetzesbegründung „1 Stellplatz je Wohnung erschiene aus bauordnungsrechtlicher Sicht ausreichend und begünstige den Wohnungsbau zur Behebung des bestehenden Wohnungsmangels“ ist für die örtlichen Verhältnisse nicht zutreffend. Zum einen kann von einem akuten Wohnungsmangel nicht mehr ausgegangen werden und zum anderen sind die nachfolgend aufgeführten örtlichen Erfahrungen und Erkenntnisse nicht dazu geeignet, von einer bauordnungsrechtlich ausreichenden Lösung zu sprechen. Es entspricht der Erfahrung aller an diesem Entscheidungsprozeß Beteiligten, daß tagtäglich auftretende Parkraumprobleme nicht gelöst sind. Dies betrifft sowohl den historischen Ortskern, der sich unter völliger Außerachtlassung der heutigen verkehrlichen Anforderungen entwickelt hat, als auch die bestehenden älteren Siedlungsgebiete der Nachkriegszeit für die die heute bestehende reale Verkehrsbelastung nicht vorhersehbar war. Aber auch bei Baugebieten der Neuzeit, die teilweise noch nicht bebaut bzw. erschlossen sind, wurden öffentliche Erschließungsflächen unter den Gesichtspunkten sparsamer Flächenverbrauch, Vermeidung von Bodenversiegelung, kostengünstige Erschließung und im Vertrauen auf die bisherige flexibel handhabbare Stellplatzregelung bewußt klein dimensioniert. Künftige Planungen müßten dem Aspekt eines verminderten privaten Stellplatzangebots Rechnung tragen mit der Folge, eine Ausweitung des öffentlichen Parkraumangebots, was dem erklärten Bestreben, sparsame, wirtschaftliche und verkehrsberuhigte Erschließungsanlagen zu schaffen, eindeutig zuwiderläuft. Über zwangsläufig erhöhte Erschließungsbeiträge müßten diese zusätzlichen Flächen von den Anliegern und der Gemeinde teuer bezahlt werden. Einfache, dem privaten Bauherrn zur Verfügung stehende Lösungen, scheidet im Hinblick auf erhöhte Standardanforderungen bei öffentlichen Verkehrsflächen aus. Letztendlich würde es zu einer allseits beklagten „Verteuerung des Bauens“ und auch zu vermeidbaren Bodenversiegelungen mit ihren ebenfalls bekannten bedrohlichen und im Abwasserbereich zu nochmals kostensteigernden Auswirkungen kommen.

Ohne wirksames Gegensteuern ist eine Verschärfung dieser Problematik aus folgenden Gründen abzusehen:

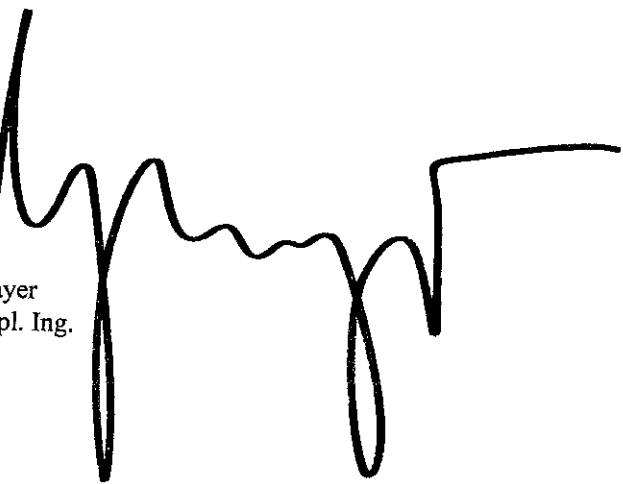
1. Die amtliche Verkehrsstatistik läßt eine Zunahme der bestehenden Fahrzeugdichte von jetzt 652 Fahrzeuge je 1000 Einwohner im ländlichen Raum auf 700 Fahrzeuge im Jahr 2000 erwarten.
2. Die Fahrzeugdichte ist in unserem ländlichen Raum gegenüber dem Verdichtungsraum, zu dem auch unsere Landes- und Gesetzhauptstadt zählt, um nahezu 100 Fahrzeuge größer.
3. Der Gemeindegtag berichtet von einer gutachterlich ermittelten Fahrzeugdichte von 1,5 je Wohneinheit in einem Neubaugebiet.
4. Eine Stellplatzverpflichtung auf niedrigem Niveau läßt tendenziell dichtere Bauweisen und damit verbunden nochmals erhöhte Fahrzeugdichten erwarten.
5. Die Gesetzesvorgaben, daß bei der Schaffung von zusätzlichem Wohnraum keine Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen nach Maßgabe des § 37 Abs. 2 LBO entsteht, daß keine Möglichkeit mehr besteht für bestehende bauliche Anlagen Stellplätze zu verlängern und daß bei notwendigen Stellplätzen für Wohnungen eine Ablösung nicht mehr möglich ist, werden für eine weitere Zuspitzung der ohnehin schon schlechten Verkehrssituation sorgen.

6. In Anbetracht der allseits bekannten Finanzlage der öffentlichen Hände ist nicht damit zu rechnen, daß in absehbarer Zeit eine auch nur annähernd gute Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie in Verdichtungsräumen zu rechnen ist. Die täglichen Klagen über mangelhafte Busverbindungen sind ein schlagender Beweis.
7. Sollte es tatsächlich zu einem vom Gesetzgeber offenbar angestrebten Rückgang der Fahrzeugdichte kommen (damit verbundene wirtschaftliche Auswirkungen haben allerdings nur bedingt städtebaulichen Charakter) ist mit einer Zunahme unerwünschter Fahrbewegungen durch vermeidbaren Bring- und Abholverkehr zu rechnen.

Durch die Verpflichtung zur Anwendung des § 37 LBO auch für die satzungsbedingt zusätzlich herzustellenden Stellplätze, werden unzumutbare Härten im Einzelfall ausgeschlossen.

Aufgestellt am 27.10.1995

Cayer
Dipl. Ing.

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.