

<b>Gemeinde Essingen</b>	<b>Satzung über die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen</b>	<b>Az.: 630.53</b>
--------------------------	---	--------------------

## **Satzung über die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen**

-Gemeinderatsbeschluss vom 31.10.1996

Gem. § 74 Abs. 2 i.V.m. § 37 Abs. 1 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg wurde mit Gemeinderatsbeschluss vom 31.10.1996 die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen erhöht.

### **§ 1**

#### **Regelungs- und Geltungsbereich der Satzung**

Diese Satzung gilt für das gesamte Gemeindegebiet einschließlich sämtlicher Ortsteile und Gehöfte mit Ausnahme von Gewerbe- und Industriegebieten.

### **§ 2**

#### **Anzahl der Stellplätze**

Die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen wird auf 1,5 Stellplätze je Wohnung erhöht. Für diese Stellplätze gilt § 37 LBO entsprechend. Ergibt sich bei der Berechnung der notwendigen Stellplätze eine Bruchzahl, so wird aufgerundet.

### **§ 3**

#### **Bestandteile der Satzung**

Die Begründung vom 08.03.1996 ist Bestandteil der Satzung.

### **§ 4**

#### **Sonderregelung**

In begründeten Ausnahmefällen kann von den Vorgaben dieser Satzung abgewichen werden. § 56 LBO ist entsprechend anzuwenden.

### **§ 5**

#### **Ordnungswidrigkeiten**

Ordnungswidrig im Sinne von § 75 LBO handelt, wer dem § 1 und § 2 dieser Satzung zuwiderhandelt.

### **§ 6**

#### **Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt mit ihrer Bekanntmachung in Kraft.

<b>Gemeinde Essingen</b>	<b>Satzung über die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen</b>	<b>Az.: 630.53</b>
--------------------------	---	--------------------

## **Begründung der Satzung über die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen**

§ 37 der Landesbauordnung vom 08.08.1995 regelt, daß bei der Errichtung von Gebäuden und Wohnungen nur noch 1 geeigneter Stellplatz (notwendiger Stellplatz) herzustellen ist. Der bisher den Baurechtsbehörden durch eine Verwaltungsvorschrift eingeräumte Ermessungsspielraum, je Wohnung 1 bis 2 Stellplätze zu verlangen, besteht seit 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 Ortskern, der sich unter völliger Außerachtlassung der heutigen verkehrlichen Anforderungen entwickelt hat, als auch die bestehenden älteren Siedlungsgebiete, für die die heute bestehende reale Verkehrsbelastung nicht vorhersehbar war. Aber auch bei den neuen Baugebieten, 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, einer 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, scheiden 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. Der Gemeindetag hat gutachterlich eine Fahrzeugdichte von 1,5 je Wohneinheit in einem Neubaugebiet ermittelt.
3. Bei 2165 Haushalten in der Gemeinde (Stand 01.03.1996) und 3238 zugelassenen Pkw ergibt sich auch für Essingen eine Fahrzeugdichte von 1,5 je Wohneinheit.

An folgenden Beispielen wird die Richtigkeit dieser Annahme dokumentiert:

<b>Gemeinde Essingen</b>	<b>Satzung über die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen</b>	<b>Az.: 630.53</b>
--------------------------	---	--------------------

Im Neubaugebiet „**Humboldtstraße-Nord**“ ist ein Großteil der Straßen als Wohnwege mit einer Breite von 4 m ausgewiesen. Die Parkmöglichkeiten entlang der Straßen sind daher sehr beschränkt.

Bei derzeit rund 100 bezogenen Wohneinheiten und weiteren 60 Wohneinheiten, die noch fertiggestellt werden, ist in diesem Gebiet allein mit 240 Fahrzeugen zu rechnen.

Für das Baugebiet „**Mittelgreisfeld**“ ergeben sich folgende Zahlen:

Straßenbreite: 5,5 m

bei ca. 100 Wohneinheiten: 150 Fahrzeuge

Es muß berücksichtigt werden, daß in einzelnen Wohngebieten (z.B. **Albuchstraße**) der Linienverkehr durch die an der Straße parkenden Pkw's stark behindert wird. Diese Situation verschärft sich durch die zunehmende Zahl der Kraftfahrzeuge.

4. Eine Stellplatzverpflichtung auf niedrigem Niveau läßt tendenziell dichtere Bauweisen und damit verbunden nochmals erhöhte Fahrzeugdichten erwarten. Aufgrund der Baulandknappheit besteht in den Neubaugebieten die Tendenz zur dichten Bauweise, ebenso werden die öffentlichen Verkehrsflächen auf ein Minimum reduziert (Bsp. „**Humboldtstraße-Nord**“).
5. Die Gesetzesvorgaben, daß bei der Schaffung von zusätzlichem Wohnraum keine Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen nach Maßgabe des § 37 Abs. 2 LBO entsteht, so daß keine Möglichkeit mehr besteht, für bestehende bauliche Anlagen Stellplätze zu verlangen 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 Hand 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 hierfür der 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.

<b>Gemeinde Essingen</b>	<b>Satzung über die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen</b>	<b>Az.: 630.53</b>
--------------------------	---	--------------------