

Begründung

Begründung zur Satzung für die örtliche Bauvorschrift über die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen nach der Landesbauordnung

I. Vorbemerkungen:

In der Landesbauordnung 1996 ist vorgesehen, für Wohnungen grundsätzlich nur noch einen geeigneten Stellplatz je Wohneinheit als notwendigen Stellplatz herzustellen. Gleichzeitig werden die Gemeinden in § 74 Abs 2 LBO ermächtigt, für das Gemeindegebiet oder genau abgegrenzte Teile durch Satzung zu bestimmen, die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen auf bis zu zwei zu erhöhen, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen.

Im Bebauungsplanbereich "Gottesacker" hat die Gemeinde einen entsprechenden Hinweis, in der 1980 erlassenen Satzung, auf die Notwendigkeit von zwei Stellplätzen je Wohneinheit aufgenommen. Desgleichen in der Änderung zum Bebauungsplan "Südwest". Auch im unbeplanten Innenbereich findet grundsätzlich die Richtzahl "1,5 Stellplätze je Wohneinheit" Anwendung. Lediglich im Bebauungsgebiet "Brühl" wird nur ein Stellplatz je Wohneinheit gefordert, weil hier eine entsprechend große Zahl öffentlicher Stellplätze ausgewiesen sind. Das Gebiet befindet sich erst in Bebauung. Die Praxis wird erst in einigen Jahren zeigen, ob sich die Regelung bewährt. Sinn der Stellplatzpflicht ist es, den von einem Grundstück und seiner baulichen Anlage ausgelöste ruhende Verkehr möglichst auf diesem unterzubringen.

In der Praxis zeigt sich, daß ein Stellplatz je Wohneinheit regelmäßig dem Bedarf nicht gerecht wird. Sowohl aus städtebaulicher Sicht wie auch unter Berücksichtigung des gegenwärtigen und in Zukunft zu erwartenden Angebots des ÖPNV wird ein Stellplatz je Wohneinheit bei der gegebenen Bevölkerungsstruktur dem Bedarf nicht gerecht.

II. Verkehrsdichte:

Die Gemeinde Vörstetten mit derzeit knapp 2.500 Einwohner ist eine Wohngemeinde an der Peripherie des Oberzentrums Freiburg. Die PKW-Dichte ist hoch. (Lt. Kfz-Zulassungsstelle des LRA Emmendingen sind in Vörstetten 1300 PKW, insgesamt 1806 Fahrzeuge zugelassen).

Des weiteren verwenden die meisten der Aus- und der Einpendler für die Fahrten zur Arbeitsstätte den PKW. Vörstetten liegt nicht an einer Verkehrsachse, die von öffentlichen Verkehrsmitteln häufig bedient wird. Dagegen ist die Anbindung an die B3/B294 und über diese an die BAB vergleichsweise günstig.

Die durch Vörstetten führende Kreisstraße 5131 wird nach der 1995 durchgeführten Verkehrszählung von 7104 Fahrzeugen täglich im Durchschnitt am Ortsausgang nach Gundelfingen befahren. Die Kreisstraße 5132 (in der Ortsmitte von der K 5131 in Richtung Denzlingen abzweigend) weist immerhin noch 3255 Fahrzeuge täglich im Durchschnitt auf. Gegenüber der letzten Zählung ist eine ganz erhebliche Steigerung festzustellen.

Die Verkehrsdichte wird mit der Erhöhung der Einwohnerzahlen in den westlich von Vörstetten liegenden Gemeinden (z.B. Reute) und Vörstetten selbst weiter steigen.

III. Situation des ruhenden Verkehrs:

Durch bloßen Augenschein kann festgestellt werden, daß sowohl die durch Vörstetten führenden Kreisstraßen als auch die Wohnstraßen sehr stark durch ruhenden Verkehr in Anspruch genommen sind. Dies führt häufig zu erheblichen Behinderungen, wenn größere Lieferfahrzeuge oder landwirtschaftliche Fahrzeuge diese Straßen passieren wollen und auch mangels anderer Möglichkeiten müssen.

Allein schon, die nach der neuen LBO möglichen Wohnungsteilungen, Nutzungsänderungen und Dach- bzw. Kellergeschoßausbauten -ohne weitere Stellplätze nachzuweisen- werden zu einer kaum noch vertretbaren weiteren Beanspruchung öffentl. Verkehrsraums führen. Die jetzige Situation ist entstanden durch die in den 60er und 70er Jahren unzureichende Stellplatzanforderung bei der Schaffung neuen Wohnraums. Erst seit Anfang der 80er Jahre verlangt die Gemeinde regelmäßig 1,5 Stellplätze je Wohnung.

Eine weitere Verschärfung der verkehrlichen Probleme durch zusätzliche Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf die öffentlichen Flächen ist nicht hinnehmbar.

Auch im Ortsteil Schupfholz werden vermehrt Fahrzeuge auf der Kreisstraße abgestellt, die zur Behinderung des Durchgangsverkehrs führen. Seitenstraßen sind in Schupfholz keine vorhanden. Die Stellplätze müssen also auf den Grundstücken bereitgestellt werden, was auch bisher der Fall war. Wegen der zunehmenden Verdichtung ist eine Regelung für die Zukunft erforderlich.

IV. Städtebauliche Gesichtspunkte

Die Gemeinde Vörstetten wird häufig - und durchaus zu recht - als "die Gemeinde mit ländlichem Charakter in unmittelbarer Nachbarschaft zu Freiburg" bezeichnet. "Dorf der Fachwerkhäuser und Obstbäume". Entsprechend groß ist die Nachfrage nach Bauland und Wohnraum. Allein schon aufgrund der Baulandpreise wird auch im Ortskern (unbeplanter Innenbereich) eine für Vörstetter Verhältnisse verdichtete Bauweise von den Eigentümern oder Käufern angestrebt, zumal der Grundstückserlös sich proportional zur Baudichte verhält. Der höhere Grundstückspreis wird öffentlich subventioniert, wenn die notwendigen Stellplätze statt auf dem Baugrundstück, auf der öffentlichen Fläche liegen.

In Neubaugebieten können zwar die öffentlichen Stellplätze über die Erschließungsbeiträge umgelegt werden. Die Unterhaltung muß jedoch wieder aus öffentlichen Mitteln erfolgen. Es ist in jedem Fall städtebaulich und verkehrstechnisch richtiger die Stellplätze unmittelbar dort zu verlangen, wo der ruhende Verkehr entsteht, nämlich auf dem Grundstück des jeweiligen Gebäudes.

Zu den einzelnen Baugebieten:

1. Innenbereich ohne Bebauungsplan

Die Ortsdurchfahrt K 5131 wird in Vörstetten von ca. 7000 Fahrzeugen täglich frequentiert. In den Spitzenstunden verkehren mehr als 500 Fahrzeuge. Durch die an der Ortsdurchfahrt liegenden Einrichtungen wie Banken, Gaststätten, Post und Einkaufsmöglichkeiten ist der Durchgangsverkehr ohnehin schon sehr stark behindert.

Die K 5132 Richtung Denzlingen ist nicht ganz so stark aber ebenfalls noch erheblich frequentiert. Durch die Einkaufsmöglichkeiten an der ohnehin kurvenreichen Ortsdurchfahrt ist auch hier der Durchgangsverkehr in Mitleidenschaft gezogen.

Die K 5131 durch Schupfholz ist ebenfalls zur Aufnahme von parkenden Fahrzeugen nicht geeignet, weil auch dort ein erheblicher Durchgangsverkehr, der deutlich über 5000 Fahrzeugen pro Tag liegt, besteht.

Als bedeutende Ortsstraße mit Sammelfunktion ist die Marchstraße zu nennen, wo die Gemeinde Parkflächen mit Beschilderung, daß nur auf diesen geparkt werden darf, eingezeichnet hat, um die bisherigen ungeordneten und für die Verkehrssicherheit bedenklichen Zustände zu verbessern. Die übrigen Straßen im unbeplanten Innenbereich sind so schmal, daß ein Parken in den meisten Fällen, unter Beachtung der Restdurchfahrtsbreite ohnehin nicht möglich ist.

2. Baugebiet Talacker/Bühlacker

Die Bühlacker- und die Riedmattenstraße sind zwar relativ breit angelegte Straßen, die jedoch auch für den Durchgangsverkehr zur Entlastung der Marchstraße soweit offengehalten werden müssen, daß auch größere Fahrzeuge, wie landwirtschaftliche Schlepper mit breiten Anbaugeräten sie passieren können. Des weiteren auch größere Zulieferfahrzeuge für den Bereich der südlichen Marchstraße. Die Talackerstraße ist ohnehin nur 4,5 m breit und somit zum Parken ungeeignet.

Des weiteren ist gerade in diesem Gebiet darauf hinzuweisen, daß bei der Bebauung der noch vorhandenen Lücken bei nur einem Stellplatz pro Wohneinheit eine Dichte entstehen würde, die auch aus verkehrstechnischen Gründen, nicht mehr akzeptiert werden kann.

3. Bebauungsplan "Südwest"

Dem grunde nach umfasst der Bebauungsplan "Südwest" altes Dorfgebiet, in dem nur schmale Erschließungsstraßen vorhanden sind. Bei Änderungen im Gebiet des Bebauungsplanes "Südwest" sind die Straßenplanungen jeweils von 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit ausgegangen. Eine jetzige nachträgliche Änderung würde auch hier zu erheblichen Verkehrsschwierigkeiten führen.

4. Bebauungsplan "Gottesacker"

In den Festsetzungen zum Bebauungsplan "Gottesacker" schriftlicher Teil ist die Vorgabe enthalten, daß je Wohneinheit 2 Stellplätze nachzuweisen sind. Entsprechend ist auch das Baugebiet konzipiert. An 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit muß daher in diesem Gebiet unbedingt festgehalten werden.

5. Bebauungsplan "Uzengasse"

Die Stichstraße, welche das Baugebiet "Uzengasse" erschließt ist so schmal, als verkehrsberuhigter Bereich gehalten, auf dem keinerlei Stellplätze ausgewiesen sind, so daß unbedingt 1,5 Stellplätze nachgewiesen werden müssen, wie bereits bei der Aufstellung des Bebauungsplanes vorgesehen.

6. Bebauungsplan "Denzlinger Straße"

Die Stichstraße, welche das Baugebiet "Denzlinger Straße" erschließt ist so schmal, als verkehrsberuhigter Bereich gehalten, auf dem keinerlei Stellplätze ausgewiesen sind, so daß unbedingt 1,5 Stellplätze nachgewiesen werden müssen, wie bereits bei der Aufstellung des Bebauungsplanes vorgesehen.

7. Bebauungsplan "Brühl"

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes "Brühl" war die Diskussion zur Änderung der Landesbauordnung bereits im Gange. Bei der Aufstellung ist daher im Grundsatz von 1 Stellplatz je Wohneinheit ausgegangen worden. Die Dichte der Bebauung zeigt bereits jetzt, daß obwohl öffentliche Stellplätze angelegt worden sind, diese bei der Ausnutzung der Grundstücke wohl nicht ausreichend sein werden und somit künftig mit erheblichen verkehrstechnischen Schwierigkeiten gerechnet werden muß. Unabhängig davon wird für das Baugebiet "Brühl" 1 Stellplatz pro Wohneinheit weiterhin beibehalten.

V. Schluß

Für die Gemeinde Vörstetten ist aus verkehrlicher wie aus städtebaulicher Sicht sachgerecht, sinnvoll und geboten bei der Neuerrichtung von Wohnungen die Stellplatzpflicht für die im räumlichen Geltungsbereich der Satzung gelegenen Grundstücke zu regeln und die Anzahl von 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit, entsprechend der geübten Praxis zu verlangen. Die Praxis hat sich insgesamt gesehen bewährt.

Ein Differenzierung nach Wohnungsgrößen ist nicht sinnvoll. Gerade kleinere Wohnungen werden häufig von zwei erwachsenen Personen bewohnt, die jeweils einen PKW besitzen. Familiengerechte Wohnungen sollten dagegen nicht stärker belastet werden.

Die Gemeinde Vörstetten geht davon aus, daß mit der hier begründeten Stellplatzanforderung auf privaten Bauflächen, keine entschädigungspflichtigen Eingriffe verbunden sind, zumal sich in Bezug auf die bisherige Handhabung keine Änderungen ergeben.

Vörstetten, den 09.12.1996

