

Gemeinde Kieselbronn

Örtliche Bauvorschriften für den Bereich der geschlossenen Bebauung in Kieselbronn

Stellplatzregelung

Begründung

1. Die Entwicklung von Kieselbronn

Die Gemeinde Kieselbronn weist wie jeder Ort mit langer Geschichte verschiedene Entwicklungsphasen auf, die im Ort meist klar erkennbar sind. Die Entwicklung dieser räumlichen Bereiche basiert auf zum Teil sehr unterschiedlichen planerischen Überlegungen. Früher erfolgte die Entwicklung auf der Grundlage bestehender Erschließungswege und -straßen, im späten 19. Jahrhundert erhielten sie ihre Form durch Baufluchtenpläne, im Laufe des 20. Jahrhunderts und aktuell durch Bebauungspläne unterschiedlicher Form. Es lassen sich folgende Bereiche feststellen:

- Bereich A: Er umfasst den Bereich des alten Ortskerns. Hier sind keine Planungsgrundlagen vorhanden. Die Bebauung und Erschließung erfolgte an Punkten mit besonderer Lagegunst wie auf dem Hügel der Kirche und entlang vorhandener überörtlicher Straßenverbindungen.
- Bereich B: Er umfasst die ersten Erweiterungsbereiche, meist entlang der Erschließungsstraßen. Auch hier sind keine Planungsgrundlagen vorhanden.
- Bereich C: Die planerisch vorbereiteten Ortserweiterungen des späten 19. und frühen bis mittleren 20. Jahrhunderts basieren auf Baufluchtenplänen ohne ergänzende Bauordnung (Polizeiverordnung) oder auf Bebauungsplänen ohne Örtliche Bauvorschriften
- Bereich D: Die Erschließung und Bebauung der Neubaugebiete 1 aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts erfolgte durch Bebauungspläne. Die zugehörigen Örtlichen Bauvorschriften treffen aber nur wenige Aussagen, zum Beispiel den Ausschluss von Dachaufbauten
- Bereich E: Die Neubaugebiete 2 des späten 20. Jahrhunderts basieren auf Bebauungsplänen mit Örtlichen Bauvorschriften zu mehreren Regelungsinhalten wie Dachaufbauten und Antennenanlagen
- Bereich F: Die Neubaugebiete 3 des frühen 21. Jahrhunderts basieren auf Bebauungsplänen mit umfassenden Örtlichen Bauvorschriften

- Bereich G: Sportanlagen (Bebauungsplan mit Örtlichen Bauvorschriften und umfassenden Regelungsinhalten)
- Bereich H: Vorwiegend gewerblich genutzte Flächen (Baufluchtenpläne oder Bebauungsplan ohne Örtliche Bauvorschriften bzw. mit Örtlichen Bauvorschriften zu einzelnen Regelungsinhalten)

In einigen Bereichen mit Bebauungsplänen bestehen bereits Regelungen zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung. Für den oft dicht bebauten historischen Bereichen mit seinen engen Straßenräumen bestehen jedoch keine solche Regelungen.

2. Erfordernis der Erhöhung der Stellplatzverpflichtung (§ 74 Abs. 2 LBO)

Die Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) sieht vor, dass

- bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen für jede Wohneinheit ein geeigneter Stellplatz herzustellen ist,
- für Vorhaben zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum durch Ausbau, Anbau, Nutzungsänderung, Aufstockung oder Änderung des Daches sowie Teilen von Wohnungen ebenfalls nur ein Stellplatz je Wohneinheit notwendig wird,
- bei Vorhaben zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum eine Abweichung von der Verpflichtung zur Schaffung eines Stellplatzes zugelassen werden kann, wenn die Baugenehmigung oder die Kenntnissgabe für das Gebäude mindestens fünf Jahre zurückliegt und die Herstellung unmöglich oder unzumutbar ist,
- eine Ablösung von notwendigen Stellplätzen für Wohnungen nicht mehr möglich ist.

Die Landesbauordnung orientiert sich nicht an den allgemeinen, bedarfsorientierten Werten der Stellplatzverordnung, sondern beinhaltet für Wohnungen eine eigene Regelung. Zur Anpassung an die städtebaulichen Erfordernisse hat sie jedoch in §74 Abs. 2 Nr. 2 LBO die Möglichkeit geschaffen, die Stellplatzverpflichtung auf bis zu zwei Stellplätze je Wohneinheit zu erhöhen. Eine Satzung über die Erhöhung der Stellplatzverpflichtung darf jedoch nur beschlossen werden, wenn Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen.

2.1. Allgemeine Gründe

Durch die Entwicklung des öffentlichen und privaten Verkehrs hat sich in den letzten Jahrzehnten eine deutliche Veränderung ergeben. Waren früher private Fahrzeuge – von landwirtschaftlichen Zugmaschinen abgesehen – die Ausnahme, bilden sie heute einen selbstverständlichen Teil der allgemeinen Mobilität, die sich in einer hohen Fahrzeugdichte niederschlägt. Durch Kieselbronn verlaufen zwar mehrere Buslinien (Linien 733, 734 und 738a), die unter anderem zum Hauptbahnhof Pforzheim und zum Bahnhof in Niefern-Vorort verbinden. Diese reichen aber nicht aus, um für alle Bevölkerungsschichten ein gleichmäßiges Angebot zur Erreichung ihrer zum Teil weit entfernten Ziele zu gewährleisten. Ähnliches gilt für Radfahrer, für die nur teilweise ausreichend geschützter Bewegungsraum besteht. Bei der Lage einer Gemeinde wie Kieselbronn abseits des dichten Netzes des öffentlichen Nahverkehrs in Ballungsräumen erhöht sich daher das Erfordernis nach privaten Fahrzeugen, so dass heute mehrere Pkw pro Wohneinheit nicht ungewöhnlich sind. In Kieselbronn sind etwa 1.777 Fahrzeuge gemeldet. Dadurch liegt die Fahrzeugdichte bei 591 Pkw je 1.000 Einwohner beziehungsweise bei 1,42 Pkw je Haushalt. Eine Erhöhung der Fahrzeugdichte für den Individualverkehr ist absehbar, da im beruflichen wie privaten eine erhöhte Flexibilität und Mobilität erwartet wird.

Es wurde daher geprüft, ob verkehrliche oder städtebauliche Gründe für eine Erhöhung der Stellplatzverpflichtung sprechen.

2.2. Verkehrliche Gründe

Zweck der Stellplatzverpflichtung ist es, den von den baulichen Anlagen ausgelösten ruhenden Verkehr außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen unterzubringen, um die Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Verkehrs nicht zu gefährden. Die Reduzierung der Stellplatzverpflichtung führte aber dazu, dass weniger Stellplätze auf den privaten Grundstücken nachgewiesen wurden und die vorhandenen Pkw ohne eigenen, zugeordneten Stellplatz im öffentlichen Raum, oft als Dauerparker, abgestellt werden. Bei Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf die öffentlichen Verkehrsflächen sind vor allem in den schmalen Dorfstraßen aber deutliche Verkehrsbehinderungen und Einschränkungen für die Sicherheit und Leichtigkeit des allgemeinen Verkehrs zu befürchten. Dadurch kann aber zum Beispiel die Wirkung der seit einigen Jahren eingeleiteten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wie zum Beispiel durch den Ausbau der nördlichen Hauptstraße, eingeschränkt werden.

Es ist bekannt, dass einem starken Parkierungsdruck mit verkehrspolizeilichen Mitteln allein nicht wirksam begegnet werden kann. Behinderungen von Einsatzfahrzeugen des Rettungsdienstes, der Feuerwehr und des gemeindlichen Winterdienstes wären in diesem Fall nicht auszuschließen.

In Kieselbronn gibt es insbesondere im historischen Ortskern verkehrliche Probleme, vor allem Interessenkollisionen zwischen ruhendem und fließendem Verkehr.

Dies gilt vor allem für die schmalen Dorfstraßen oder die Kreisstraße K 4525:

- Adlerstraße 1 bis 9 und 4 bis 10
- Dürrner Straße 1 bis 19 und 2 bis 14
- Friedhofstraße gesamter Bereich
- Hauptstraße 1 bis 51 und 2 bis 40
- Pforzheimer Straße 3 bis 7 und 2 bis 10
- Walterstraße 1 bis 27 und 2 bis 62
- Weiherstraße 1 bis 21 und 2 bis 12
- Weihergässle gesamter Bereich
- Zwingerhof gesamter Bereich

Die Fahrzeuge können in diesen Straßenzügen nur bei den größeren Grundstücken auf einer privaten Fläche abgestellt werden. Vor allem bei der geschlossenen Bebauung zum Beispiel an der Hauptstraße ist dies jedoch bei mehreren Anwesen nicht möglich, da geeignete Abstellmöglichkeiten auf dem Grundstück oder im Umfeld fehlen. Die Fahrzeuge werden in diesen Fällen im öffentlichen Raum abgestellt. Dies ist aber in der Hauptstraße, der Pforzheimer Straße, der östlichen Walterstraße und in der nördlichen Dürrner Straße nur eingeschränkt möglich, da es sich um eine klassifizierte Straße (Kreisstraße) handelt und diese deutlich mit Schwerverkehr sowie mit einer Buslinie belastet ist.

Die schmalen Dorfstraßen wie die Dürrner Straße sind in der Regel als Mischfläche ausgelegt, wo wie in einem verkehrsberuhigten Bereich alle Verkehrsteilnehmer aufeinander Rücksicht nehmen müssen. Diese Flächen sind an mehreren Stellen so schmal, dass haltende oder parkende Fahrzeuge die Straße blockieren. Auch an den breiteren Stellen werden diese Straßen durch abgestellte Fahrzeuge unübersichtlich. Durchfahrende Fahrzeuge können dabei andere Verkehrsteilnehmer, Radfahrer, Passanten und spielende Kinder gefährden.

Um problematisches Verkehrsverhalten wie Gehwegparken zu verhindern und die Wirksamkeit von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu fördern, müssen daher mehr öffentliche Stellplatzflächen ausgewiesen und hergestellt werden. Dies ist jedoch nicht in größerem Umfang möglich, da dazu Baugrundstücke umgewidmet werden müssen. Zwar wurden bereits an einigen Stellen zum Beispiel in der Walterstraße Parkplätze angelegt, diese sind jedoch vorwiegend für die Gäste der öffentlichen Einrichtungen, Läden und Dienstleistungen gedacht. Für die Anwohner sind sie jedoch insgesamt nicht ausreichend.

7.3. Städtebauliche Gründe

Im historischen und oft dicht bebauten Dorfkern sind Straßen und Wege in der Regel eng und nur für die Fußgänger und den rollenden Verkehr ausgelegt, das Abstellen von Pkw trotz der bereits angelegten öffentlichen Parkplätze oft nicht möglich. Die Pkw sollten daher auf den eigenen Grundstücken abgestellt werden können. Bei einer Nachverdichtung, zum Beispiel durch Neubau auf bislang unbebauten Grundstücken oder dann, wenn die bestehenden Wohnraumreserven wie Dachböden oder Scheunen ausgenutzt werden sollen, ist es erforderlich, dass ausreichend Stellplätze auf den Grundstücken nachgewiesen werden, damit die Anwohner nicht in den öffentlichen Raum ausweichen.

Für neue Wohneinheiten wird daher die Verpflichtung zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen abweichend von den Festsetzungen des § 37 Abs.1 LBO gemäß § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO erhöht. Dabei wird die Erhöhung an die Größe der Wohnung und damit an die Anzahl der möglichen Bewohner angepasst. Sie wird daher wie folgt festgesetzt:

- Für Wohnungen bis zu 65 qm Wohnfläche = 1 Stellplatz
- Für Wohnungen von 66 qm bis zu 100 qm Wohnfläche = 1,5 Stellplätze
- Für Wohnungen mit mehr als 101 qm Wohnfläche = 2 Stellplätze
- Für Einfamilienhäuser unabhängig von der Wohnfläche = 2 Stellplätze

Diese Regelungen gelten nur für die Schaffung von neuen, abgeschlossenen Wohneinheiten und nicht für die bloße Erweiterung der Wohnfläche bestehender Wohneinheiten. Es wird als unzumutbar angesehen, im Falle einer bloßen Erweiterung der Wohnfläche einer bereits bestehenden Wohnung zusätzliche Stellplätze zu verlangen.

Kieselbronn, den 27. Juli 2011



Heiko Faber
Bürgermeister