

**Satzung der Gemeinde Schwaikheim über den Erlass einer örtlichen Bauvorschrift
über die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen**

Aufgrund von § 74 Abs. 2 Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) vom 08.08.1995 (Gesetzblatt Seite 617 ff) in Verbindung mit § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) in der Fassung vom 03.10.1983 (Gesetzblatt Seite 578, berichtigt Seite 720), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.12.1991 (Gesetzblatt Seite 860) hat der Gemeinderat der Gemeinde Schwaikheim in seiner Sitzung am 18.06.96 folgende Satzung beschlossen:

**§ 1
Geltungsbereich**

In Abweichung von der Stellplatzverpflichtung des § 37 Abs. 1 LBO gelten für den gesamten Bereich der Gemarkung Schwaikheim die Stellplatzzahlen gem. § 2 dieser Satzung.

**§ 2
Anzahl der Stellplätze**

Die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen im Sinne des § 37 Abs. 1 LBO in der Fassung vom 08.08.1995 wird in Abhängigkeit von der Wohnungsgröße für Wohnungen bis 50 m² auf einen Stellplatz, für Wohnungen von 50 bis 110 m² auf 1,5 Stellplätze und für Wohnungen mit mehr als 110 m² Wohnfläche auf 2 Stellplätze je Wohnung festgesetzt.

Halbe Stellplätze werden im Ergebnis aufgerundet.

**§ 3
Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt mit ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Schwaikheim, den 19.06.1996

gez. Häuser
Bürgermeister

Begründung zur Satzung der Gemeinde Schwaikheim über den Erlass einer örtlichen Bauvorschrift über die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen

Die vom Landtag Baden-Württemberg beschlossene neue Landesbauordnung, die am 01.01.96 in Kraft getreten ist, bestimmt in § 37 Abs. 1 LBO, dass bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen für jede Wohnung ein geeigneter Stellplatz herzustellen ist. Aufgrund von § 74 Abs. 2 Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) vom 08.08.1995 (Gesetzblatt Seite 617 ff) kann die Gemeinde, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen, für das Gemeindegebiet eine Satzung (örtliche Bauvorschrift) erlassen, die die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen in Zukunft regeln. In der bisherigen Landesbauordnung war die Anzahl der Stellplätze nicht geregelt. Hierzu hat das Innenministerium Baden-Württemberg am 20.07.1973 einen Garagenerlass verfasst, der durch den Stellplatzerlass vom 08.12.1986 ersetzt wurde. Die Richtzahlen des Garagenerlasses bzw. des Stellplatzerlasses sind bis zum 31.12.1995 von der Baurechtsbehörde des Gemeindeverwaltungsverbands Winnenden bei der Genehmigung von Bauvorhaben angewandt worden. Da die Verkehrsbelastung durch den ruhenden und fließenden Verkehr insbesondere im Verdichtungsraum der Region Stuttgart gegenüber den Randzonen des Verdichtungsraumes und den ländlichen Räumen besonders hoch ist, wurden von der Baurechtsbehörde stets die Höchstzahlen angewandt. Da die Gemeinde Schwaikheim nach dem Landesentwicklungsplan im Verdichtungsraum der Region Stuttgart liegt und direkt an den stark verdichteten Bereich des Verdichtungsraumes (ab Waiblingen) angrenzt, wurde hier ebenso verfahren.

Im Interesse eines möglichst einheitlichen Vorgehens der Baurechtsbehörden im Rems-Murr-Kreis bezüglich der Stellplatzanforderungen für Wohnungen wurden bereits vor Jahren folgende Richtsätze vereinbart:

für Kleinwohnungen bis 50 m ²	= 1 Stellplatz
für Normalwohnungen bis 110 m ²	= 1,5 Stellplätze und
für Großwohnungen ab 110 m ²	= 2 Stellplätze.

Diese Handhabung hat sich bewährt und wurde weitgehend akzeptiert.

Die ab 01.01.1996 geltende Bestimmung des § 37 Abs. 1 LBO, wonach unabhängig von der Wohnungsgröße je Wohnung nur noch ein Stellplatz verlangt werden darf, ist vor allem für die Kommunen in den Verdichtungsräumen sehr unbefriedigend. Das vom Landesgesetzgeber verfolgte Ziel der Vereinfachung und Verbilligung des Wohnungsbaus kann nicht durch eine Reduzierung der Zahl der notwendigen Stellplätze erreicht werden, weil die Anzahl der Kraftfahrzeuge gerade in den Verdichtungsräumen trotz erheblicher Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und des S-Bahn-Taktes in gleicher Weise zunimmt, wie in den ländlichen Räumen.

Hinzu kommt die erhebliche Verkehrsbelastung durch den überörtlichen Verkehr aus den benachbarten Räumen, da die Gemeinde in der Entwicklungsachse Stuttgart-Backnang liegt und dadurch die innerörtliche Verkehrssituation durch einen starken Durchgangsverkehr zusätzlich belastet wird. Hier wurde ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, um langfristig Möglichkeiten für Abhilfemaßnahmen überprüfen zu können. Auf die mit dem PKW erreichte persönliche Bewegungsfreiheit will heute niemand mehr verzichten. Die durch den Neubau von Wohnungen damit zwangsläufig verbundene Erhöhung der Anzahl der Kraftfahrzeuge könnte bei Beachtung von § 37 Abs. 1 LBO nicht mehr auf den Baugrundstücken untergebracht werden. Diese Fahrzeuge belasten dann zusätzlich den öffentlichen Verkehrsraum, was aber vor allem zu einer nicht erwünschten Verbreiterung der öffentlichen Verkehrsflächen in den Neubaugebieten führen müsste, wenn künftig in den Straßen unzuträgliche Verkehrsverhältnisse vermieden werden

sollen. Die Straßenbreiten wurden in den letzten Jahren insbesondere in den Neubaugebieten zum Teil erheblich im Querschnitt reduziert. Damit wurde zum einen ein Beitrag zur Verringerung der Bodenversiegelung und zum anderen zur aktiven Verkehrsberuhigung mit diesen Erschließungsstraßen geleistet. Ferner konnte der finanzielle Aufwand der Gemeinde deutlich reduziert und die Belastung des Haushalts in Grenzen gehalten werden. Dadurch verringern sich die einmaligen Herstellungs- und die künftigen Unterhaltungskosten der Gemeinde. Bei Schließung von Baulücken in bestehenden Wohngebieten würde die neue Vorschrift bedeuten, dass ein Teil der Kraftfahrzeuge aus den neu errichteten Wohnungen auf den für den fließenden Verkehr vorgesehenen Straßenraum ausweichen und dort parken müsste. Trotz zahlreicher öffentlicher Stellplatzflächen, insbesondere im Bereich der S-Bahn-Haltestelle, der Bahnhofstraße sowie des Gorroner Platzes mit Tiefgarage und bestehenden, breiter dimensionierten Erschließungsstraßen parken eine Vielzahl von Kraftfahrzeugen ständig im öffentlichen Straßenraum und beengen bzw. behindern den reibungslosen Verkehrsfluss. Eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit der Fußgänger geht damit einher. Hinzu kommt, dass die Privathaushalte teilweise über Zweit- und Drittfahrzeuge verfügen, die ebenfalls Stellplatzfläche benötigen. Auf die hieraus resultierenden Probleme für die Anwohner, Besucher, Anlieferer und Handwerker sowie anderer Ver- und Entsorgungsfahrzeuge wird besonders hingewiesen.

Die Mobilität pro Wohneinheit in der Gemeinde beträgt ca. 1,5 Fahrzeuge. Dies errechnet sich aus der Einwohnerzahl von 8.459, einem KFZ-Bestand von 5.404 und einer durchschnittlichen Belegungsdichte von 2,3 Einwohner/Wohneinheit. Dies entspricht der bisher angewandten Regelung, dass für Wohnungen mit mehr als 50 m² Wohnfläche 1,5 Stellplätze nachzuweisen waren. Die gesetzliche Neuregelung bringt bei der gleichen Fahrzeugdichte eine wesentliche Verschlechterung der Situation des ruhenden Verkehrs in den Wohngebieten; von einer Verminderung des Fahrzeugbestandes kann derzeit nicht ausgegangen werden. Dabei ist es nach Auffassung der Gemeinde unbeachtlich, ob es sich um notwendige Stellplätze für Wohnungen in Wohn- und Mischgebieten oder um solche in Gewerbe- und Industriegebieten handelt. § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO bestimmt, dass für diese Stellplätze § 37 LBO entsprechend gilt, womit von der Baurechtsbehörde diese Regelung im Einzelfall zu beachten und anzuwenden ist. Damit sind u.a. insbesondere bei der Errichtung sonstiger baulicher Anlagen und anderer Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, notwendige Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie für eine ordnungsgemäße Nutzung der Anlage unter Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs ausreichen. Eine Reduzierung der Zahl solcher Stellplätze unter Gesichtspunkten des ÖPNV darf aber nicht dazu führen, dass zusätzliche Stellplätze für Wohnungen in Gewerbe- und Industriegebieten zu Lasten der Stellplätze anderer und sonstiger Anlagen beansprucht werden. Die notwendige Zahl dieser Stellplätze würde dadurch reduziert, weshalb der Stellplatzbedarf bei Wohnungen generell gleich ermittelt werden soll. Hierbei wird davon ausgegangen, dass in der Gemeinde in Gewerbe- und Industriegebieten Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Betrieb zugeordnet sind, nach Baunutzungsverordnung ausnahmsweise zulässig sind. Ferner ist bereits heute die Parkplatzsituation in Gewerbe- und Industriegebieten durch abgestellte Lastkraftwagen auf den öffentlichen Straßen äußerst kritisch. Ein Begegnungsverkehr von Lastkraftwagen ist teilweise nur noch eingeschränkt möglich. Kritischen Situationen bei Einsätzen der Feuerwehr in Gewerbe- und Industriegebieten muss ebenfalls durch diese Regelung des Stellplatzbedarfs entgegengewirkt werden, um die öffentlichen Straßen vom ruhenden Verkehr zu entlasten.

Um den unterschiedlichen Verkehrsverhältnissen im Land Rechnung zu tragen, hat der Landesgesetzgeber in § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO bestimmt, dass durch Satzung die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen auf bis zu zwei Stellplätze erhöht werden kann, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen. Nach den Darlegungen in dieser Begründung treffen beide Gründe in Schwaikheim zu. Hinzu kommt, dass auf den Baugrundstücken in der Gemeinde, die an der S-Bahn-Linie liegt und damit mit dem ÖPNV gut erschlossen ist, nicht nur wegen des hohen Preisniveaus sondern auch wegen des gebotenen schonenderen Umgangs mit dem Bauland gegenüber dem ländlichen Bereich eine höhere bauliche Verdichtung gewünscht ist und stattfindet und damit eine stärkere Konzentration von Wohnungen auf einem engeren Raum erfolgt, wobei die Verkehrsbelastung sich erhöht.

Deshalb ist der Erlass dieser Satzung erforderlich, um zumindest die bisher geltende Regelung beizubehalten.

Schwaikheim, den 05.01.1996/19.06.1996

Häuser
Bürgermeister