

## **Änderung der Bebauungspläne**

### **Mössingen**

- Robert-Koch-Straße
- Blumenküche
- Belsener Weg/Berggasse
- Lange Hirschen
- Grabenstraße/Max-Planck-Straße
- Berggasse/Otto-Merz-Straße
- Fürschele I

### **Belsen**

- Belsener Öschle
- Weinbergstraße
- Geißhäuser

### **Bästenhardt**

- Hintere-Halde-West
- Hintere-Halde-Ost
- Bästenhardt West III

### **Öschingen**

- Dritteläcker
- Panoramastraße
- Hintere Wiesen
- Talheimer Straße/Dürerstraße

### **Talheim**

- Scheuerle/Steinach
- Braike II
- After Kirchbach

## Begründung

- Entwurf -

Entsprechend den bisher geltenden Vorschriften der Landesbauordnung waren für Wohngebäude bzw. Wohnungen 1 - 2 Stellplätze/Wohnung zu verlangen.

Nach der am 01.01.1996 in Kraft getretenen Landesbauordnung ist für jede Wohnung nur noch **ein** geeigneter Stellplatz herzustellen. Der Landesgesetzgeber hat den Gemeinden, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen, für das Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebietes eine Satzungsmöglichkeit eingeräumt, die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen auf bis zu 2 Stellplätze zu erhöhen (§ 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO 1995).

Der Gemeinderat hat am 06.11.1995 beschlossen für Bebauungspläne, in deren Geltungsbereich noch unbebaute Grundstücke in nennenswertem Umfang vorhanden sind, ein Änderungsverfahren durchzuführen. Zielsetzung ist es, auch den durch die Wohnnutzung verursachten ruhenden Verkehr entsprechend der bisherigen Rechtslage auf den Baugrundstücken unterzubringen. Die zu ändernden Bebauungspläne erfüllen diese Voraussetzung und sollen dementsprechend geändert werden.

**Folgende Neuregelung ist vorgesehen:**

a) Wohnungen bis 40 m <sup>2</sup> Wohnfläche:	1 Stellplatz
b) Wohnungen von 41 bis 80 m <sup>2</sup> Wohnfläche:	1,5 Stellplätze
c) Wohnungen über 80 m <sup>2</sup> Wohnfläche	2 Stellplätze

**Eine Reduzierung der unter Buchst. b) und c) festgelegten Stellplatzzahlen kann ausnahmsweise zugelassen werden, sofern die Grundstückssituation dies erfordert.**

Der Gemeinderat hat sich dabei von folgenden Überlegungen leiten lassen:

Die die Baugebiete erschließenden öffentlichen Verkehrsflächen werden nicht nur durch den fließenden, sondern auch durch den ruhenden Verkehr belastet. Es ist Aufgabe der Stadt, im Rahmen ihrer Planungshoheit und auch als Straßenbaulastträger dafür Sorge zu tragen, daß geordnete Verkehrsverhältnisse gegeben sind. Eine ganz wichtige Voraussetzung dafür ist neben der Schaffung von öffentlichen Parkmöglichkeiten, sei es auf Parkplätzen oder sei es im Straßenraum, die Unterbringung des ruhenden Verkehrs (Parken, Abstellen von Kraftfahrzeugen) auf

privaten Grundstücken. Dies entspricht auch dem Verursacherprinzip: dort, wo Zielverkehr ausgelöst wird, müssen auch die Flächen für den ruhenden Verkehr nachgewiesen werden.

Die durch die LBO'95 vorgenommene Verlagerung eines Teils des ruhenden Verkehrs von privaten Grundstücken in den öffentlichen Raum führt zu erheblichen Problemen.

Vor allem durch die Gestaltung der Straßen in den zu ändernden Bebauungsplänen mit dem Ziel einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten haben die Erschließungsstraßen zu einem erheblichen Anteil auch Aufenthaltsfunktion für den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer. Der Verzicht auf Gehwege in Wohnstraßen und die allgemeine Reduzierung des Straßenquerschnitts lassen eine umfangreichere Parkierung auch aus Sicherheitsgründen nicht zu. Zum einen würden Einsatz- und Versorgungsfahrzeuge behindert, zum anderen würden Fußgänger und Radfahrer vermehrt in den Straßenraum gedrängt.

Mössingen ist mit seinen Stadtteilen eine weit verzweigte Flächenstadt, so daß der überwiegende Teil der Bewohner auf private Kraftfahrzeuge angewiesen ist. Der öffentliche Personennahverkehr wird zwar - zumindest was den Schülerverkehr (Bus) sowie den Pendlerverkehr (Bahn) betrifft - recht gut angenommen, kann jedoch zu keiner entscheidenden Entlastung der Kfz-Ströme führen.

Der ÖPNV-Ausbau weist zwischen Verdichtungsräumen und den ländlichen Räumen erhebliche Unterschiede auf. Dies zeigt sich auch an den unterschiedlichen Fahrzeugdichten zwischen Verdichtungsräumen und ländlichen Räumen:

Verdichtungsraum:	ca. 567 Fahrzeuge/1000 Einwohner
Ländlicher Raum:	ca. 652 Fahrzeuge/1000 Einwohner

Nach einer Prognose des Statistischen Landesamtes wird die Kfz-Dichte/1000 Einwohner im Jahr 2000 rund 700 Fahrzeuge betragen, d.h. eine Durchschnittsfamilie besitzt mindestens zwei Autos, so daß mit einer weiteren deutlichen Verschärfung der Verkehrsprobleme gerechnet werden muß.

Die Änderung der Bebauungspläne trägt auch dem Gleichbehandlungsgrundsatz Rechnung. Für den Bürger ist es nämlich kaum einsichtig, daß bisher auf der Einhaltung der Stellplatzverpflichtung mit 1,5 Stellplätzen/WE bestanden werden mußte, künftig trotz des wachsenden Verkehrs lediglich ein Stellplatz gefordert wird. Dazu kommt, daß davon ausgegangen werden muß, daß beim nun genehmigungsfreien Ausbau z.B. von Dachgeschossen ohnehin auf die Anlegung zusätzlicher rechtlich notwendiger Stellplätze verzichtet wird.

Die vom Landesgesetzgeber in der neu gefaßten Landesbauordnung enthaltene Reduzierung der Stellplatz-Verpflichtung für neu zu erstellende Wohngebäude wird dem tatsächlichen Bedarf nicht gerecht und wird die bestehende Verkehrssituation deutlich verschärfen. Aus den genannten Gesichtspunkten ist deshalb das vom Gemeinderat beschlossene Satzungsverfahren zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung erforderlich.

Mössingen, den 10.01.1996

Bauamt



Koll - Dipl.Ing (FH)