

## Nahversorgungszentrum Waldbronn, Talstraße

Entwurf des Bebauungsplanes „Nahversorgungszentrum Talstraße Waldbronn“  
Für REWE, ALDI, DM Drogeriemarkt. Im folgenden abgekürzt: NVZ WB RAD

Dass bei steigender Bevölkerungszahl eine ausreichende Nahversorgung notwendig ist, ist nicht mein heutiges Thema. Sinnvoll wäre aber zu klären, was unter ausreichend zu verstehen ist, vor allem auch unter dem Aspekt der angrenzenden Nachbargemeinden Marxzell, Ettlingen, KA-Grünwettersbach, KA-Palmbach, KA-Stupferich und Karlsbad.

Aber auch diese Betrachtung ist nicht vordergründig mein Anliegen.

Die Themen, die mir nach kurzer Einsichtnahme der Pläne im Foyer des Rathauses eingefallen sind, lauten:

1. Zu- und Abfahrt für alle drei Anbieter (Vollsortimenter, Discounter und Drogeriemarkt) von der Talstraße.
2. Anzahl der Parkplätze gesamt sowie Nutzung der Tiefgarage (TG) und deren Ein- und Ausfahrt. Verpflichtung zum Anmieten der Stellplätze.
3. Anzahl der Parkplätze pro Wohnung
4. Verkehrsführung
5. Zu- und Abfahrt der Zulieferer
6. Was ist mit der Aussage, dass ALDI Süd ein Drittel der Wohnungen als Sozialwohnungen anbieten will

### **Zu 1.**

Laut Plan und Beschreibung sind 140 Stellplätze oberirdisch geplant. Das Hauptgebäude soll in der kompletten Fläche ein UG erhalten, das als TG genutzt werden soll. Stellflächen hier bis zu 184.

Der Plan und die Beschreibungen lassen den Schluss zu, dass mindestens eine Verdoppelung oder gar eine Verdreifachung der bis jetzt vorhandenen Verkaufsfläche erfolgen soll.

Es ist nur logisch, dass auch die Anzahl der Kunden in ähnlicher Weise steigen wird. Dies ist von den Anbietern sicher auch gewünscht, denn sonst würden sie keine Millionen investieren.

Es ist dann ebenso logisch, dass sich die Anzahl der an- und abfahrenden Fahrzeuge in gleicher Weise ganz erheblich steigern wird.

Rechenbeispiel:

Vorhandene oberirdische Stellplätze (ALDI und DM)	ca.	135
Neu (ALDI, DM und REWE) lt. Plan		140
Zusätzliche Stellplätze		5

Benötigt werden nach meiner vorherigen Betrachtung zu den Verkaufsflächen aber mindestens 240 – 260

Neu geplante Stellplätze	140
Fehlende Stellplätze oberirdisch	120

Zumindest in den Spitzenverkaufszeiten am Freitag und Samstag und vor jedem Feiertag.

Wer sich schon einmal die Mühe gemacht hat, am Freitag oder Samstag verstärkt (aber auch an den anderen Wochentagen je nach Verkehrsaufkommen) die Situation zwischen Badischer Backstube und der Ein- und Ausfahrt zu ALDI und DM (die laut Plan bleiben soll) angesehen hat, wird sich wie ich, vermutlich sehr schnell die Haare raufen.

In diesem Bereich häufen sich praktisch im Minutentakt die gefährlichen Verkehrssituationen, auch und gerade in Verbindung mit der Eimündung der Straße „Im Rück“ (es ist praktisch eine Kreuzung) und dem talabwärts bereits vorhandenen Fußgängerüberweg.

Die Ungeduld vieler Autofahrer, die nicht vorwärts kommen, weil sie alle paar Meter von anderen Verkehrsteilnehmern aufgehalten oder zum Anhalten gezwungen werden, ist für mich deutlich zu spüren.

Ich frage deshalb die Verantwortlichen:

Wie soll das bei doppelten oder gar dreifachen Fahrzeugbewegungen noch ohne Unfall funktionieren? Bei einem Unfall ist der Kollaps vorprogrammiert.

## **Zu 2.**

Die TG soll mit 184 Stellplätzen ausgestattet werden und von der Hewlett-Packard-Straße die Ein- und Ausfahrt erhalten.

Auch hier ein Rechenbeispiel:

Geplant 129 Wohnungen mit gesamt 9000 qm Wohnfläche.

In Wohnungen bis 80 qm Wohnfläche leben durchschnittlich 1,5 Personen

$9000 : 80 = 112,5 \text{ Personen} \times 1,5 \text{ Personen/Wohnung} = 168,75 \text{ Personen} = \text{rd. } 170 \text{ Personen.}$

Vorausgesetzt, diese 170 Personen haben jeder ein KFZ, dann benötigt man

170 Stellplätze.

Dazu kommen reserviert für die Mitarbeiter geschätzt ca.

20 Stellplätze.

Das sind zusammen	190 Stellplätze.
Lt. Plan bis zu	184 Stellplätze,
demnach fehlen	6 Stellplätze.

Unterstellt man, dass bei den 9000 qm Wohnfläche in der Hälfte der Wohnungen durchschnittlich 2 Personen leben, ergibt sich folgendes Beispiel:

$4500 \text{ qm} : 80 = 56,25 \text{ Personen} \times 2 \text{ Personen/Wohnung} = 112,5 \text{ Personen}$  also rund 113 Personen

$4500 \text{ qm} : 80 = 56,25 \text{ Personen} \times 1,5 \text{ Personen/Wohnung} = 84,37$ , also rund 85 Personen

Zusammen 198 Personen

Unterstellt man, diese 198 Personen haben jeder ein KFZ, benötigt man	198 Stellplätze.
Reservierungen für Mitarbeiter geschätzt	<u>20 Stellplätze</u>
Zusammen	218 Stellplätze
Lt. Plan bis zu	184 Stellplätze
Fehlende	34 Stellplätze

In diesem Fall kann man nicht mehr von Mitbenutzung der Tiefgarage durch die Kunden sprechen.

Voraussetzung ist, dass alle Bewohner auch diese zugeordneten Stellplätze anmieten „müssen“.

Ist die Pflicht zur Anmietung kein „**MUSS**“, kann man mit Sicherheit davon ausgehen, dass ca. die Hälfte, also rund 100 Fahrzeuge auf der Straße herumstehen werden.

### **Zu 3.**

Mir ist bekannt, dass Waldbronn zurzeit keine rechtsgültige Parkplatzverordnung (PVO) hat. Seit Bekanntwerden, dass die bisherige PVO rechtswidrig ist, hat es unsere Verwaltung nicht geschafft, eine neue rechtsgültige PVO vorzulegen, die dann vom Gemeinderat beschlossen werden kann.

Nun gilt die bundeseinheitliche PVO, die besagt:

1 Stellplatz für Wohnungen bis 80 qm Wohnfläche

2 Stellplätze für Wohnungen mit mehr als 80 qm Wohnfläche

(die weitere Einteilung ist mir im Moment nicht bekannt)

Dass die bundeseinheitliche PVO schon lange nicht mehr ausreicht, ist ebenfalls bekannt. Deshalb stehen in vielen Kommunen und Städten die Fahrzeuge auf der Straße, obwohl auf den Grundstücken häufig noch ausreichend Platz wäre. Aber es werden in diesem Punkt weder die Bauvorschriften und Nachweispflichten verschärft, noch werden die vorhandenen Vorgaben (die nach Genehmigung auf Dauer Gültigkeit haben) überwacht oder kontrolliert.

Wer sich davon überzeugen möchte, soll einmal ab 24.00 Uhr durch die Straßen fahren. Da darf man schon die Frage stellen, was mit den nachgewiesenen Garagen und Stellplätzen inzwischen passiert ist. Vor allem dann, wenn seit 10, 20, 30 oder 40 Jahren auf den Grundstücken keine baulichen Veränderungen an den Häusern erfolgt ist. Wird ein Umbau oder gar Neubau erstellt, wird auf dem Plan zwar alles schön nachgewiesen, die tatsächliche Nutzung ist aber häufig eine Andere.

Zurück zum NVZ WB RAD

Gemessen am Umfang des vorgelegten Plans und der zu erwartenden Entwicklung, sind die Nachweise für die KFZ-Stellplätze definitiv zu gering und die Ein- und Ausfahrt Talstrasse sowie für die Verkehrsführung auf dem Parkplatz in höchstem Maße problematisch. Ob in diesem Bereich dann bei der Umsetzung, wie jetzt geplant, ein reibungsloser Verkehrsfluss möglich wird, halte ich für ausgeschlossen. Was mich zwangsläufig zum Punkt 4 führt.

#### **Zu 4.**

Es ist mir bekannt, dass unsere Verwaltung die Talstraße – Hauptzufahrt zum NVZ WB RAD, Rathausmarkt, Marktplatz usw. erheblich verengen wollte. Zum Glück (und Gott sei Dank) gab es einige wenige Gemeinderäte, die das verhindert haben. Das Chaos wäre perfekt gewesen und das noch mit Fahrradfahrern, die im Verkehr „mit schwimmen“ sollten. Hinzu kommt noch, dass einem alle paar Meter ein ein- oder ausparkendes Fahrzeug in die Fahrbahn fährt, was auch in Zukunft so bleiben wird. Im oberen Bereich der Talstraße kommen dann künftig die beiden Einmündungen zum neuen Baugebiet „Im Rück“ hinzu.

Zurück zur Ein- und Ausfahrt des NVZ WB RAD

Durch die zu erwartende erhebliche Steigerung des Ziel- und Quellverkehrs zum NVZ WB RAD (für die drei Versorger) halte ich die gegebene Ein- und Ausfahrt der Fahrzeuge auf die Talstraße für höchst problematisch. Eine andere Gestaltung oder auch eine andere Lösung ist aus meiner Sicht nahezu zwingend. Genauso problematisch halte ich die Verkehrsführung auf dem Parkplatz selbst. Es scheint so, dass gleich nach der Einfahrt sich die Fahrzeuge in diagonalen Fahrwegen kreuzen und so dauernd gefährliche Situationen entstehen.

Eine Nachbesserung mit eindeutiger Verkehrsführung ist auch hier zu empfehlen und m. E. auch notwendig.

#### **Zu 5.**

Wo und wie die Zu- und Abfahrt der Zulieferfahrzeuge erfolgen soll, war für mich auf dem Plan nicht zu erkennen.

#### **Zu 6.**

Eine Aussage über die diskutierten Wohnungen für soziale Zwecke (Sozialwohnungen) von ca. 1/3 der zu bauenden Wohnungen konnte ich auf die Schnelle nicht finden. War das ein Versprechen oder nur eine Mutmaßung von ALDI-Süd

## **Ergänzung:**

### **Fragen und Anregungen zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit örtlichen Vorschriften**

#### **„Nahversorgungszentrum Talstraße“ NVZ WB RAD**

Beim Durchblättern der Beschreibungen zum Bebauungsplan ist mir die Überschrift **„Organisatorische Maßnahmen“** aufgefallen.

Neben einigen Erläuterungen ist mir im Fließtext das Wort **„Durchführungsvertrag“** in Verbindung mit dem Wort **verbindlich** aufgefallen.

Fragen hierzu:

**Wird dieser Durchführungsvertrag vorher öffentlich gemacht oder im GR verhandelt?**

**Was steht sonst noch in diesem Durchführungsvertrag?**

**Ich gehe davon aus, dass auch der endgültige Bebauungsplan ein verbindliches Dokument ist?**

## **Weitere Fragen und Anregungen**

zum

### **Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit örtlichen Vorschriften**

#### **„Nahversorgungszentrum Talstraße“ NVZ WB RAD**

#### **Zu 1.**

- A. Warum werden nur 140 Stellplätze geplant bei nahezu dreifacher Verkaufsfläche?
- B. Ist eine TG-Erweiterung unter dem jetzigen Parkplatz möglich und machbar, um mehr Stellplätze zu schaffen?
- C. Ist eine andere Lösung der EIN- und AUSFAHRT Talstraße also zu den oberirdischen Park- und Stellplätzen möglich? Z.B. durch eine kurze Abbiegespur rechts und einer Abbiegespur nach links für die bergwärts fahrenden Fahrzeuge? Schild „Vorfahrt achten“-Schild, ggfls. „Stopp“-Schild für die Fahrzeuge von der Straße „Im Rück“ kommend. „Stopp“-Schild für die aus dem Parkplatz ausfahrenden Fahrzeuge? Besonderer Hinweis auf die Querung der Fußgänger und Radfahrer–innen? Noch besser wäre die EINFAHRT über die Hewlett-und –Packard-Straße über eine Rampe und die AUSFAHRT nur zur Talstraße?

#### **Zu 2. und 3.**

- D. Warum werden nur 184 Stellplätze geplant, wenn selbst der Laie bei logischer Überlegung bereits auf nahezu 200 Stellplätze kommt (nur für die Bewohner/Bewohnerinnen)?
- E. Wird der Eigentümer und oder die Gemeinde Waldbronn eine Verpflichtung einführen, dass jeder Bewohner der neuen Wohnungen für jedes Fahrzeug, das ihm gehört oder auf Dauer nutzt, einen Stellplatz anmieten „MUSS“?
- F. Wann können die Bürger von Waldbronn mit einer neuen PVO rechnen. Wann wird sie für rechtsgültig erklärt?
- G. Hat die neue PVO dann höhere Anforderungen als die z. Zt. gültige bundeseinheitliche PVO?

- H. Ab wann wird die Nutzung der Garagen und Stellplätze sowohl hinsichtlich der Anzahl als auch der Nutzung regelmäßig geprüft und kontrolliert?

**Zu 4.**

- I. Kann eine andere Lösung für die EIN- und AUSFAHRT Talstraße gefunden werden?  
J. Ist eine Rampe möglich, die von der Hewlett-und-Packard-Straße aus angefahren wird?  
K. Ist eine eindeutige Verkehrsführung auf dem Parkplatz d.h. ohne gefährlichen Kreuzungsverkehr und ohne diagonalen Begegnungsverkehr möglich?

**Zu 5.**

- L. Wo und wie werden die Zulieferfahrzeuge zu den Depots anfahren?

**Zu 6.**

- M. Wie wird die Ausgestaltung der angedachten Sozialwohnungen aussehen? Anzahl und Wohnfläche?

Weitere Fragen:

- N. Wird das Gebäude in dem sich dann der Drogerie-Markt befindet mit einem UG versehen, das dann ebenfalls als TG genutzt wird? Wenn ja; wie wird diese TG angefahren?  
O. Werden die Dachflächen begrünt?  
Anmerkung: Angesichts der aktuellen Diskussion über die Umwelt, Umweltverschmutzung sowie „Schonen von Ressourcen sollte das keine langen kontroversen Diskussionen mehr verursachen?  
P. Wird wieder eine Photovoltaik - Anlage installiert? Wenn ja; welche Leistung wird sie haben?

**Schlussbetrachtung**

Dass wir mit dem neuen Nahversorgungszentrum ein modernes und leistungsfähiges Einkaufszentrum erhalten, das auf jeden Fall mittelfristig evtl. gar langfristig keinen Vergleich zu scheuen braucht, steht außer Frage. Dass das für Waldbronn in der NEUEN ORTSMITTE kein schöner Anblick sein wird, muss Jedem klar werden, wenn er sich mit den Dimensionen etwas näher beschäftigt. Der Vorteil ist, dass das NVZ WB RAD für viele Einwohner zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut zu erreichen ist. In einer Gemeinde mit eher alternder Bevölkerung eine gute Sache.

Dass wir im Bauen großer Häuser in Waldbronn ganz gut „unterwegs“ sind, ist nichts mehr Überraschendes. Unsere Verwaltung hat in den letzten Jahren einige „Klötze“ zugelassen. Mit dem Bau des NVZ WB RAD zusammen mit den weiteren geplanten Gebäuden entlang der Talstraße haben wir dann endgültig das „**beschauliche Dorf**“ verlassen und treten mit beiden Füßen in den urbanen Städtebau ein. Lustig und traurig zugleich für mich ist nur, dass zum Teil die gleichen Leute die das befürworteten, noch bei den Diskussionen zum Leitbild Waldbronn von „unser schönes Dorf“ muss erhalten bleiben und von „behutsamer Entwicklung“ sprachen.

Liebe Mitbürger, die Möglichkeit bei solchen Investitionen irgendetwas zu verändern, ist für den Einzelnen kaum möglich, für eine Gruppe (z.B. GR) auch nur marginal. Es heißt ja auch **nur "öffentliche Anhörung"** und nicht öffentliche Diskussion. Aber gerade jetzt ist es notwendig, sich zu Wort zu melden, denn es stehen bei diesem Objekt und in naher Zukunft einige entscheidende Veränderungen an, die für unsere Gemeinde lange in die Zukunft reichen werden.

Ich rufe deshalb die gesamte Bevölkerung , aber ganz besonders alle Teilnehmer, die bei der Leitbild – Diskussion sich eingebracht haben, auf, sich bei dieser das Ortsbild verändernden Investition/en zu Wort zu melden.

Gebhard Anderer, Waldbronn