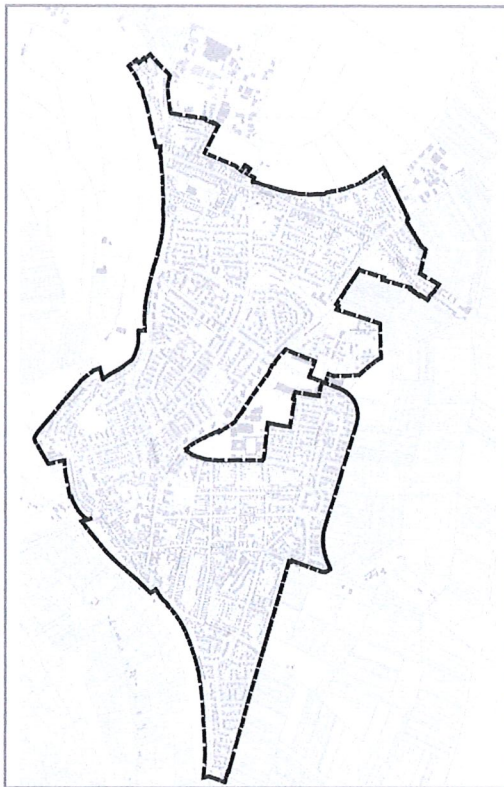


Gemeinde Linkenheim-Hochstetten

# Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung)

Fassung zur Satzung



Karlsruhe  
März 2023

Gemeinde Linkenheim-Hochstetten

# Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung)

Fassung zur Satzung

## Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke (Projektleitung)

M.Sc. Hannes Trietsch (Stadtplaner)

## Verfasser

**MODUS CONSULT** Gericke GmbH & Co. KG

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721/ 94006-0

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Linkenheim-Hochstetten

im März 2023

---

## Inhalt

### Teil A Bestandteile

- A - 1 Satzungstext
- A - 2 Planteil mit Geltungsbereich

### Teil B Begründung

- B - 1 Begründung

### Anlage

- B - 2 Stellplatzuntersuchung

## Gemeinde Linkenheim-Hochstetten

### Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung)

#### Aufgrund

§ 74 Abs. 2 und 6 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2010 (GBl. 2010, 357, 358, ber. S. 416; zuletzt geändert durch Artikel 27 der Verordnung vom 21. Dezember 2021 (GBl. 2022 S. 1, 4) und

§ 4 der Gemeindeordnung für das Land Baden-Württemberg in der Fassung vom 24. Juli 2000 zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 2. Dezember 2020 (GBl. S. 1095)

hat der Gemeinderat der Gemeinde Linkenheim-Hochstetten in seiner Sitzung vom 28.04.2023 die folgende Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung) als Satzung beschlossen:

#### § 1 Geltungsbereich

Die Satzung gilt für den im Teil A-2 zeichnerisch abgegrenzten, insgesamt ca. 242 ha große Ortslage von Linkenheim-Hochstetten. Der Geltungsbereich beinhaltet dabei insbesondere Flurstücke an den folgenden Straßen:

Adlerstraße, Ahornweg, Albert-Einstein-Straße, Albert-Schweitzer-Straße, Alte Landstraße, Am Biegen, Am Fuchsheck, Am Gaisspitzen, Am Hamenberg, Am Herrenwasser, Am Hochgestade, Am Höllenacker, Am Kirschendeich, Am Langen Berg, Am Nebenbruch, Am Pfarrgarten, Am Senft, Am Ziehr, Amselweg, An der Bahn, Anlage, Asternweg, Auf die Bell, Auf die Viehtrift, Bachstraße, Badener Straße, Bahnhofstraße, Beethovenstraße, Bertolt-Brecht- Straße, Blankenlocher Straße, Blumenstraße, Brettener Straße, Bruchsaler Straße, Buchenweg, Carl-Benz-Straße, Carl-Zuckmayer-Straße, Dahlienweg, Dettenheimer Weg, Draisstraße, Dreschhallenweg, Drosselweg, Durlacher Weg, Ebertstraße, Eggensteiner Weg, Eichenweg, Erich-Kästner-Weg, Erlenweg, Eschenweg, Ettlinger Straße, Europaring, Finkenweg, Fliederweg, Freiburger Straße, Friedenstraße, Friedrichstaler Straße, Friedrichstraße, Gartenstraße, Georg-Adam-Lang-Straße, Geranienweg, Goethestraße, Grabener Weg, Grenzstraße, Gröditzweg, Händelstraße, Hans-Thoma-Straße, Hauptstraße, Haydnstraße, Hebelstraße, Heidelberger Straße, Helmholtzstraße, Hermann-Hesse-Straße, Hermine-



Maierheuser-Straße, Herrenwasserköpfe, Hertzstraße, Heussstraße, Hildastraße, Hochstetter Straße, Hopfenweg, Irisweg, Jahnstraße, Jarnyweg, Kaiserstraße, Karlsruher Straße, Karlstraße, Keplerstraße, Kirchstraße, Kolbenäckerweg, Konstanzer Straße, Kopernikusstraße, Krokusweg, Leopoldstraße, Lerchenweg, Lessingstraße, Liedolsheimer Straße, Lilienweg, Lindenweg, Linkenheimer Straße, Ludwigstraße, Luisenstraße, Mannheimer Straße, Max-Planck-Straße, Meisenweg, Mittelpfad, Mozartstraße, Nelkenstraße, Neudorfer Weg, Otto-Hahn-Straße, Pappelweg, Pestalozzistraße, Rathausstraße, Rebenweg, Rheinstraße, Richard-Wagner-Straße, Ringstraße, Robert-Bosch-Straße, Robert-Koch-Straße, Röntgenstraße, Rosenweg, Rudolf-Diesel-Straße, Rugbiegel, Sandgrube, Sauerbruchstraße, Schillerstraße, Schubertstraße, Schulstraße, Spöcker Weg, Starenweg, Thomas-Mann-Straße, Tullastraße, Tulpenstraße, Umlandstraße, Ulmenweg, Veilchenstraße, Virchowstraße, Waldstraße, Werner-von-Siemens-Straße, Wiesenstraße, Zum Beyn, Zum Erlich Zur Insel Rott und Zwölfmorgen. Die genaue zeichnerische Abgrenzung des Geltungsbereiches ist im Planteil der Stellplatzsatzung (Teil A-2) eingezeichnet.

### § 2 Anwendung im Bereich bestehender Stellplatzverpflichtungen

Durch Inkrafttreten der 'Satzung über die Stellplatzverpflichtung von Wohnungen (Stellplatzsatzung)' werden im Überlagerungsbereich die zu diesem Zeitpunkt gemäß § 74 Abs. 2 LBO erlassenen Bestimmungen zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen ersetzt.

### § 3 Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO)

Innerhalb des Plangebiets wird die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 37 Abs. 1 LBO) für Wohneinheiten auf mindestens 1,5 erhöht. Darüber hinaus wird die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen mit mindestens 60 m<sup>2</sup> Wohnfläche

- ▶ in den Bereichen mit der Zweckbestimmung '1,75' auf 1,75 KFZ-Stellplätze je Wohneinheit und
- ▶ in den Bereichen mit der Zweckbestimmung '2' auf 2,0 KFZ-Stellplätze je Wohneinheit

erhöht.

Innerhalb des Geltungsbereichs sind Bereiche mit der besonderen Zweckbestimmung '2', '1,75' und '1,5' abgegrenzt.

▪ Bereiche mit der besonderen Zweckbestimmung '2'

Für die Bereiche mit der besonderen Zweckbestimmung '2' sind die im Planteil (A-2) eingetragenen Bereiche maßgeblich. Diese umfassen

- ▶ Adlerstraße
- ▶ Ahornweg
- ▶ Albert-Schweitzer-Straße
- ▶ Alte Landstraße
- ▶ Am Hochgestade
- ▶ Am Nebenbruch
- ▶ Am Pfarrgarten
- ▶ Amselweg
- ▶ Anlage
- ▶ Auf die Viehtrift
- ▶ Bachstraße
- ▶ Bahnhofstraße (ungeraden Haus-Nrn. bis 77, gerade Haus-Nrn. bis 86)
- ▶ Beethovenstraße
- ▶ Blumenstraße
- ▶ Buchenweg
- ▶ Dettenheimer Weg (ungeraden Haus-Nrn. bis 47, gerade Haus-Nrn. bis 34)
- ▶ Dreschhallenweg
- ▶ Drosselweg
- ▶ Durlacher Weg
- ▶ Ebertstraße
- ▶ Eggensteiner Weg
- ▶ Eichenweg
- ▶ Erlenweg
- ▶ Eschenweg
- ▶ Europaring
- ▶ Finkenweg
- ▶ Friedenstraße
- ▶ Friedrichstaler Straße
- ▶ Friedrichstraße
- ▶ Gartenstraße
- ▶ Georg-Adam-Lang-Straße
- ▶ Goethestraße

- ▶ Grabener Weg
- ▶ Gröditzweg
- ▶ Händelstraße
- ▶ Hans-Thoma-Straße
- ▶ Hauptstraße
- ▶ Haydnstraße
- ▶ Hebelstraße
- ▶ Hermine-Maierheuser-Straße
- ▶ Herrenwasserköpfe
- ▶ Heussstraße (ungeraden Haus-Nrn. ab 21, gerade Haus-Nrn. ab 46)
- ▶ Hildastraße
- ▶ Hochstetter Straße (außer gerade Haus-Nrn. ab 42)
- ▶ Hopfenweg
- ▶ Jahnstraße
- ▶ Jarnyweg
- ▶ Kaiserstraße
- ▶ Karlsruher Straße
- ▶ Karlstraße
- ▶ Kirchstraße
- ▶ Kolbenäckerweg
- ▶ Leopoldstraße
- ▶ Lerchenweg
- ▶ Lindenweg
- ▶ Linkenheimer Straße
- ▶ Ludwigstraße
- ▶ Luisenstraße
- ▶ Meisenweg
- ▶ Mozartstraße
- ▶ Neudorfer Weg
- ▶ Pappelweg
- ▶ Pestalozzistraße
- ▶ Rathausstraße
- ▶ Rebenweg
- ▶ Rheinstraße
- ▶ Richard-Wagner-Straße
- ▶ Ringstraße
- ▶ Sandgrube
- ▶ Schillerstraße

- ▶ Schubertstraße
- ▶ Schulstraße
- ▶ Spöcker Weg
- ▶ Starenweg
- ▶ Tullastraße
- ▶ Ulmenweg
- ▶ Waldstraße (Haus-Nrn. bis 29)
- ▶ Wiesenstraße
- ▶ Zum Beyn
- ▶ Zum Erlich

■ **Bereiche mit der besonderen Zweckbestimmung '1,75'**

Für die Bereiche mit der besonderen Zweckbestimmung '1,75' sind die im Planteil (A-2) eingetragenen Bereiche maßgeblich. Diese umfassen

- ▶ Albert-Einstein-Straße
- ▶ Am Fuchsheck
- ▶ Am Langen Berg (Haus-Nrn. bis 11)
- ▶ Am Senft
- ▶ Am Ziehr
- ▶ Auf die Bell
- ▶ Bahnhofstraße (ungeraden Haus-Nrn. ab 79, gerade Haus-Nrn. ab 88)
- ▶ Carl-Benz-Straße
- ▶ Dettenheimer Weg (ungeraden Haus-Nrn. ab 49, gerade Haus-Nrn. ab 36)
- ▶ Draisstraße
- ▶ Grenzstraße
- ▶ Helmholtzstraße
- ▶ Hermann-Hesse-Straße (Haus-Nrn. bis 5)
- ▶ Hertzstraße
- ▶ Heussstraße (ungeraden Haus-Nrn. bis 19, gerade Haus-Nrn. bis 44 und 44a)
- ▶ Hochstetter Straße (gerade Haus-Nrn. ab 42)
- ▶ Kaiserstraße
- ▶ Keplerstraße
- ▶ Kopernikusstraße
- ▶ Max-Planck-Straße
- ▶ Otto-Hahn-Straße
- ▶ Robert-Bosch-Straße
- ▶ Robert-Koch-Straße
- ▶ Röntgenstraße

- ▶ Rudolf-Diesel-Straße
- ▶ Sauerbruchstraße
- ▶ Virchowstraße
- ▶ Werner-von-Siemens-Straße

▪ **Bereiche mit der besonderen Zweckbestimmung '1,5'**

Für die Bereiche mit der besonderen Zweckbestimmung '1,5' sind die im Planteil (A-2) eingetragenen Bereiche maßgeblich. Diese umfassen

- ▶ Am Biegen
- ▶ Am Gaisspitzen
- ▶ Am Hamenberg
- ▶ Am Herrenwasser
- ▶ Am Höllenacker
- ▶ Am Kirschendeich
- ▶ Am Langen Berg (ab Haus-Nr. 13)
- ▶ An der Bahn
- ▶ Asternweg
- ▶ Badener Straße
- ▶ Bertolt-Brecht-Straße
- ▶ Blankenlocher Straße
- ▶ Brettener Straße
- ▶ Bruchsaler Straße
- ▶ Carl-Zuckmayer-Straße
- ▶ Dahlienweg
- ▶ Erich-Kästner-Weg
- ▶ Ettlinger Straße
- ▶ Fliederweg
- ▶ Freiburger Straße
- ▶ Geranienweg
- ▶ Heidelberger Straße
- ▶ Hermann-Hesse-Straße (Haus-Nrn. ab 7)
- ▶ Irisweg
- ▶ Kirchstraße
- ▶ Konstanzer Straße
- ▶ Krokusweg
- ▶ Lessingstraße
- ▶ Liedolsheimer Straße



- ▶ Lilienweg
- ▶ Mannheimer Straße
- ▶ Mittelpfad
- ▶ Nelkenstraße
- ▶ Rosenweg
- ▶ Rugbiegel
- ▶ Thomas-Mann-Straße
- ▶ Tulpenstraße
- ▶ Uhlandstraße
- ▶ Veilchenstraße
- ▶ Waldstraße (Haus-Nrn. ab 30)
- ▶ Zur Insel Rott
- ▶ Zwölfmorgen

Die Stellplatzverpflichtung wird grundstücksbezogen aufgerundet auf Ganzzahlen. Im Falle der Bebauung eines Grundstücks mit mehreren Wohngebäuden ist der Stellplatznachweis für jedes Gebäude getrennt zu erbringen, ungerade Zahlen sind hierbei aufzurunden.

Für die Ermittlung der Wohnfläche werden Dezimalstellen mathematisch auf die ganze Zahl abgerundet.

Gefangene Stellplätze (Stellplätze, die nur durch Überfahrt über einen anderen Stellplatz zu erreichen sind) zählen dabei als ein vollwertiger Stellplatz, wenn die Überfahrt über nur einen Stellplatz erfolgt und beide Stellplätze zur selben Wohneinheit gehören.

Für die Stellplätze gelten die Vorgaben der jeweils gültigen Landesbauordnung. Eine Verpflichtung zur Herstellung von Fahrradstellplätzen gemäß § 37 Abs. 2 bleibt durch die Satzung unberührt.

Zur Vermeidung besonderer Härten kann die Gemeinde im Einzelfall auf Antrag von den hier getroffenen Festsetzungen abweichende geringere Anforderungen festsetzen.

#### **§ 4 Ordnungswidrigkeiten**

Ordnungswidrig im Sinne von § 75 Abs. 3 Nr. 2 LBO handelt, wer den aufgrund von § 74 Abs. 2 LBO ergangenen Vorschriften dieser Satzung zuwiderhandelt.

### § 5 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt mit der öffentlichen Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses nach § 74 Abs. 6 LBO in Kraft.

### Bestätigungen

Ausfertigung: Die Übereinstimmung dieser Satzung mit dem Gemeinderatsbeschluss vom 28.04.2023 wird bestätigt.

Gemeinde Linkenheim-Hochstetten

Linkenheim-Hochstetten, den **02. Mai 2023** .....

Michael Möslang, Bürgermeister



Inkrafttreten: Die durch Beschluss des Gemeinderats vom 28.04.2023 als Satzung beschlossenen örtlichen Bauvorschriften sind gemäß § 74 Abs. 6 LBO i.V.m. § 10 Abs. 3 BauGB mit Bekanntmachung am 04.05.2023 in Kraft getreten.

Linkenheim-Hochstetten, den **04. Mai 2023** .....

Michael Möslang, Bürgermeister



# Teil A - 2 Planteil mit Geltungsbereich

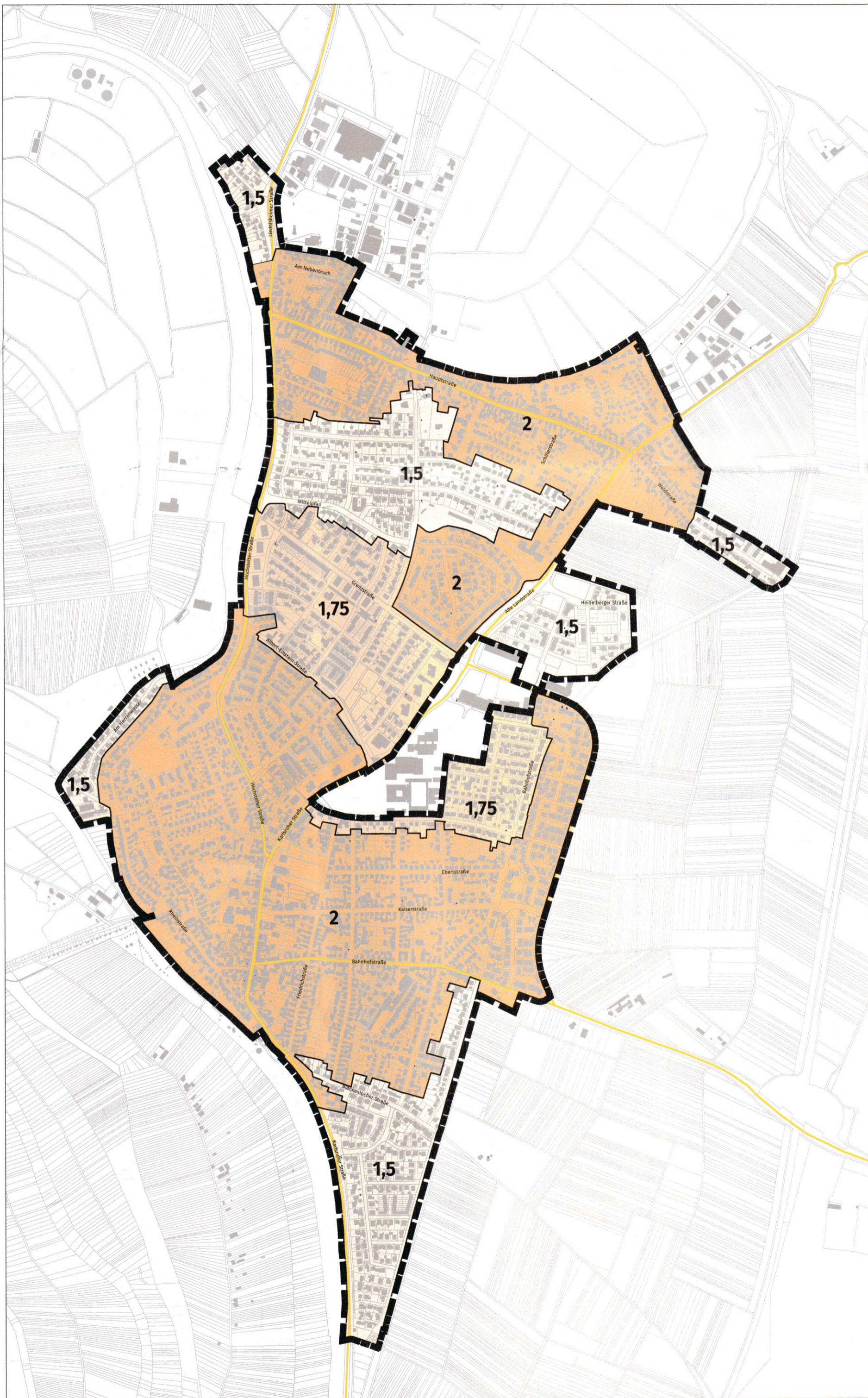


# Stellplatzsatzung

Planteil mit Geltungsbereich

## Legende

- Bereich mit der besonderen Zweckbestimmung '2'  
(2 Stpl./ WE für WE  $\geq$  60 m<sup>2</sup> Wohnfläche und  
1,5 Stpl./ WE für WE < 60 m<sup>2</sup> Wohnfläche)
- Bereich mit der besonderen Zweckbestimmung '1,75'  
(1,75 Stpl./ WE für WE  $\geq$  60 m<sup>2</sup> Wohnfläche und  
1,5 Stpl./ WE für WE < 60 m<sup>2</sup> Wohnfläche)
- Bereich mit der besonderen Zweckbestimmung '1,5'  
(1,5 Stpl./ WE)
- Geltungsbereich
- Hauptsammelstraßen



Maßstab: 1:10.000



Plan

A - 2



Teil B  
Begründung



## Teil B: Begründung

|  |           |
|--|-----------|
| <b>B - 1: Begründung</b> .....   | <b>16</b> |
| <b>1. Anlass der Planung</b> .....                                     | <b>16</b> |
| <b>2. Ausgangslage</b> .....   | <b>16</b> |
| 2.1 Statistische Einordnung .....                                      | 17        |
| 2.2 Ergebnisse der Stellplatzuntersuchung .....                        | 17        |
| <b>3. Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften</b> ..... | <b>18</b> |

## B - 1: Begründung

### 1. Anlass der Planung

Die Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) sieht vor, dass bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen für jede Wohneinheit pauschal mindestens ein geeigneter Stellplatz für KFZ herzustellen ist. 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 für KFZ je Wohneinheit zu erhöhen. Eine Satzung über die Erhöhung der Stellplatzverpflichtung darf jedoch nur beschlossen werden, wenn Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen. Um die aktuellen äußeren Rahmenbedingungen und Besonderheiten gezielt berücksichtigt zu können, wird die bestehende Satzung über die Stellplatzverpflichtung in der Gemeinde Linkenheim-Hochstetten (Ausfertigungsdatum 21.05.1996) sowie ihre Änderung für einen Teilbereich vom 04.07.1996 ersetzt. Um für das gesamte Gemeindegebiet nachvollziehbare, einheitliche Regelungen aufzustellen, werden auch die örtlichen Bauvorschriften bestehender Bebauungspläne bzgl. der erlassenen Stellplatzverpflichtung in die Planung einbezogen.

Da in der Gemeinde Linkenheim-Hochstetten örtliche Bereiche mit unterschiedlichem Regelungsbedarf bestehen, ist die Stellplatzsituation in der Ortslage vom Büro Modus Consult untersucht worden. Die Untersuchung lokalisiert konkrete Bereiche mit einer angespannten Parkplatzsituation und städtebauliche Einflüsse, für welche ein Regelungsbedarf durch eine Stellplatzsatzung bestehen.

Die Satzung wird als örtliche Bauvorschrift gemäß § 74 Abs. 6 LBO im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB aufgestellt. Dies bedeutet ein einstufiges Verfahren, also, dass weder eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB, noch eine frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt werden soll. Auch wird keine Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB, kein Umweltbericht nach § 2a BauGB und keine zusammenfassende Erklärung erstellt.

### 2. Ausgangslage

Als Ausgangslage für die Konzeption einer Erhöhung der Stellplatzverpflichtung werden im Nachfolgenden zunächst die verfügbaren Statistiken zum PKW-Bestand untersucht und die wesentlichen Ergebnisse der Stellplatzuntersuchung (Teil B-2) dargestellt, auf welche verwiesen wird.

## 2.1 Statistische Einordnung

Im Statistischen Jahrbuch 2021<sup>1</sup> werden für das Jahresende 2020 für die Gemeinde Linkenheim-Hochstetten 12.041 Einwohner in 5.702 Wohnungen aufgezeigt, also eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,1 Personen je Haushalt. Bei erhobenen 7.517 PKW (624 PKW/1.000 Einwohner), ergeben sich so ca. 1,32 PKW je Haushalt. Hierin sind auch Ein-Personen-Haushalte mit üblicherweise nicht mehr als einem PKW enthalten.

Realistisch muss angenommen werden, dass die Zahl der verfügbaren PKW je Haushalt tatsächlich höher liegt, da vorhandene Dienstwagen unberücksichtigt bleiben, die am Ort des Arbeitgebers statt am Wohnort gemeldet sind. Der Anteil der Dienstwagen am PKW-Gesamtbestand in Deutschland wird mit 10,7 % für das Jahr 2020 angegeben<sup>2</sup>. Auch zeigt sich in der Gemeinde eine verhältnismäßig geringe Anzahl sozialversicherungspflichtig beschäftigter Arbeitnehmer am Arbeitsort (1.699 gemäß Statistischen Jahrbuch 2021) im Verhältnis zu Bevölkerungszahl, dies deutet auf ein hohes Auspendlersaldo und einen großen Anteil an nicht gemeldeten Dienstwagen hin. Im Ergebnis können ca. 1,5 real vorhandene PKW pro Haushalt in der Gemeinde Linkenheim-Hochstetten plausibel angesetzt werden.

Für den zu berücksichtigen Stellplatzbedarf je Wohneinheit muss zudem ein Vorhalten von Stellplätzen für Besucher berücksichtigt werden sowie die Nutzung von Stellplätzen durch die ca. 1.400 sonstigen Kfz (hier ist insbesondere bei Motorrädern ein Stellplatzbedarf am Haus plausibel). Wohnungseigentümer sollen für den von ihm hervorgerufenen Stellplatzbedarf vom Grunde her selbst zuständig sein und diesen nicht auf die Allgemeinheit abwälzen. Diese statistische Einordnung führt zum Ansatz einer maßvollen, am heutigen Bedarf orientierten Erhöhung der Stellplatzverpflichtung.

## 2.2 Ergebnisse der Stellplatzuntersuchung

In der Stellplatzuntersuchung wird die verkehrliche und städtebauliche Situation erfasst und bezüglich ihrer Bedeutung für den öffentlichen Parkraum ausgewertet. Das wesentliche Ergebnis der Untersuchung ist die Konzeption von Bereichen, in denen der entstehende Parkraumbedarf besonders auf dem eigenen Grundstück geregelt werden soll. Diese Bereiche werden hierbei nicht straßengenau, sondern in sinnhafte, größere, zusammenhängende Areale zusammengefasst werden.

---

<sup>1)</sup> Herausgeber Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung

<sup>2)</sup> Quelle: de.statista.com

In der Stellplatzuntersuchung werden unter 3. Konzeption der Regelungsbereiche Indikatoren aufgezeigt, an denen eine Erhöhung des Regelungsbedarfs festgemacht wird. Dies sind die gebietsbezogene Auslastung der öffentlichen Stellplatzflächen, die Hauptverkehrsstraßen (inkl. der dortigen Bus- und Bahntrassen), die Nachverdichtungs- und Wohnbauflächenpotenziale (inklusive der Ortskernlagen) sowie schmale Straßen, wenn anzunehmen ist, dass eine Verlagerung der hier bestehenden Falschparker zu einer hohen Belastung der umliegenden Straßen führen würde.

### 3. Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften

Es wurde aufgezeigt, dass der individuelle Mobilitätsbedarf der Einwohner von Linkenheim-Hochstetten sich im Vorhandensein von ca. 1,5 PKW pro Wohneinheit niederschlägt und der anzunehmende Stellplatzbedarf noch darüber liegt. Der Wohnungseigentümer soll für den von ihm hervorgerufenen Stellplatzbedarf vom Grunde her selbst zuständig sein und diesen nicht auf die Allgemeinheit abwälzen, spätestens, wenn hierdurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gestört werden. Die bestehende Bus- und Bahnanbindung reicht für die zur täglichen Lebensführung notwendige Mobilität nicht aus. Dies gilt auch unter Einbeziehung des Radverkehrs. Dies bedingt den Bedarf der Regelung erhöhter Stellplatzanforderungen im Gemeindegebiet.

Aus diesen Gründen werden zur Deckung des regelmäßigen Bedarfs für jede normale Wohneinheit mindestens 1,5 Stellplätze vorgesehen. In den dargestellten zusammenhängenden Regelungsbereichen mit besonderer Zweckbestimmung '1,75' und '2' wird eine besondere Notwendigkeit aufgezeigt, den privat benötigten Stellplatzbedarf auf dem eigenen Grundstück zu decken. Der Stellplatzschlüssel soll daher in diesen Bereich für größere Wohnungen ab 60 m<sup>2</sup> Wohnfläche auf 1,75 bzw. 2 Stellplätze je Wohneinheit angehoben werden.

Die nachzuweisenden Stellplätze werden immer aufgerundet, z.B. für ein Mehrfamilienhaus mit drei 65 m<sup>2</sup> großen Wohneinheiten im Regelungsbereich mit der Zweckbestimmung '1,75', also rechnerisch 5,25 nachzuweisenden Stellplätzen auf 6 Stellplätze. Im Falle das ein bestehendes Grundstück durch mehrerer Wohngebäude bebaut wird, ist der bestehende Stellplatzschlüssel für jedes Gebäude getrennt zu erbringen. Hierdurch soll vermieden werden, dass auf Grund der Satzung mehrere Grundstücke zusammengelegt werden, um einen geringeren Stellplatzschlüssel zu erreichen. Auf Grund der Satzung soll der Stellplatzschlüssel für jedes Gebäude ermittelt und gebäudebezogen aufgerundet werden.

Der Ermittlung der Wohnfläche liegt die Wohnflächenverordnung zu Grunde. Zur eindeutigen Definition werden die Dezimalstellen der Wohnflächen auf ganze

Zahlen abgerundet. Zum Beispiel ist eine Wohnung mit 59,99 m<sup>2</sup> Wohnfläche nach Wohnflächenverordnung (gerundet auf 59 m<sup>2</sup>) unabhängig von der Zweckbestimmung mit 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit nachzuweisen.

Die Anrechenbarkeit gefangener zweiter Stellplätze im Regelungsbereich der Satzung dient einer angemessenen baulichen und wirtschaftlichen Ausnutzbarkeit der Grundstücke und fördert eine behutsame Nachverdichtung.

Eine Regelung zu Fahrradstellplätzen ist nicht vorgesehen, da die Satzung insbesondere der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im öffentlichen Straßenraum aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen dient und die verpflichtende Herstellung von Fahrradstellplätze hierbei eine nur sehr untergeordnete Funktion hat. Es gelten hier die Vorgaben der jeweils gültigen LBO.

Abweichende geringere Anforderungen an die Stellplatzverpflichtung können im Einzelfall sinnvoll sein, um besondere, unbeabsichtigte Härten zu vermeiden, z.B. zur gezielten Förderung sozial geförderten Wohnraums oder zur Herstellung senioren- und/oder behindertengerechter Wohneinheiten mit Unterstützungsleistungen, wenn ein geringerer Stellplatzbedarf plausibel nachgewiesen werden kann und die Gemeinde diesem zustimmt.

#### ▪ Geltungsbereich

Zur Abgrenzung des Geltungsbereichs dieser Satzung werden die derzeitigen Innenbereichslagen der Gemeinde Linkenheim-Hochstetten großzügig umgriffen, die eine Wohnnutzung zulassen könnten und die nicht durch Bebauungspläne mit eigens geregelten Stellplatzbedarf überplant sind. Die Stellplatzsatzung versteht sich nicht als Satzung zur Beurteilung von Innenbereichen gemäß § 34 BauGB.

Nicht im Geltungsbereich enthalten sind das Schulzentrum, Gewerbegebiete und sonstige Gebiete, die maximal Betriebsleiterwohnen zulassen würden, sowie eindeutige Außenbereichsflächen, da diese nicht Regelungsgegenstand der Satzung sind.

Bereiche, in denen in Bebauungsplänen bereits eine erhöhte Stellplatzregelung besteht, werden durch die Vorgaben der Stellplatzsatzung flächig überlagert, da zumindest für einen Teil der Bebauungsplangebiete ein Neuregelungsbedarf aufgezeigt wurde und um die Stellplatzverpflichtung im gesamten Gemeindegebiet einheitlich zu regeln.

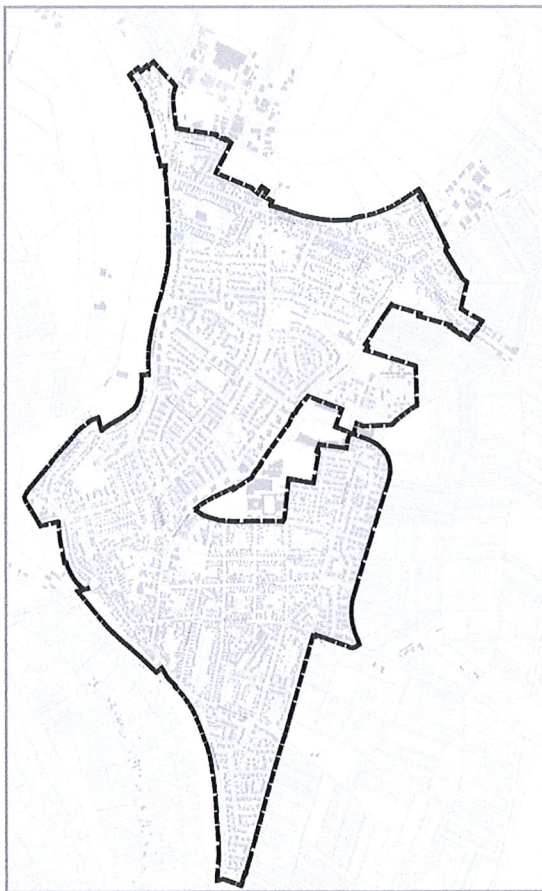


# Teil B - 2 Stellplatzuntersuchung

Gemeinde Linkenheim-Hochstetten

# Stellplatzuntersuchung

Erläuterungsbericht



Karlsruhe  
Januar 2023

Gemeinde Linkenheim-Hochstetten

# Stellplatzuntersuchung

## Erläuterungsbericht

### Bearbeiter

Dr. Ing. Frank Gericke (Projektleiter)

M.Sc. Hannes Trietsch (Stadtplaner)

### Verfasser

**MODUS CONSULT** Gericke GmbH & Co. KG

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721/ 94006-0

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Linkenheim-Hochstetten

im Januar 2023

## Inhalt

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Aufgabenstellung</b> .....                             | <b>4</b>  |
| <b>2. Bestandsanalyse</b> .....                              | <b>4</b>  |
| 2.1 Analyse der verkehrlichen Situation .....                | 4         |
| 2.2 Erschließung und ÖPNV .....                              | 8         |
| 2.3 Städtebauliche Ortsanalyse (Analyseplan Städtebau) ..... | 10        |
| <b>3. Konzeption der Regelungsbereiche</b> .....             | <b>13</b> |

## Pläne

|        |   |
|--------|---|
| Plan 1 | Auslastung der Stellplätze und Falschparker (straßengenau)      |
| Plan 2 | Belegungsgrad der Gebiete                                       |
| Plan 3 | Lageplan Halteverbote   |
| Plan 4 | Erschließung und ÖPNV   |
| Plan 5 | Erhöhte Stellplatzverpflichtung durch bestehende Bebauungspläne |
| Plan 6 | Analyseplan Städtebau   |
| Plan 7 | Konzeptplan Belastungsbereiche                                  |

## 1. Aufgabenstellung

Die Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) sieht vor, dass bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen für jede Wohneinheit ein geeigneter Stellplatz für Kraftfahrzeuge (Kfz) herzustellen ist. Die LBO orientiert sich dabei bei den KFZ-Stellplätzen nicht an den allgemeinen, bedarfsorientierten Werten der Stellplatznutzung, 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 für Kfz je Wohneinheit zu erhöhen. Eine Satzung über die Erhöhung der Stellplatzverpflichtung darf jedoch nur beschlossen werden, wenn Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen. Aus diesem Grund ist eine Bestandserfassung über das derzeitige geltende Baurecht im Gemeindegebiet, über Bereiche mit problematischer Parkraumauslastung und/oder städtebaulichen Mehrbedarf durchgeführt worden, die als Grundlage zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung und Bestimmung des Geltungsbereiches einer Stellplatzsatzung verwendet wird.

## 2. Bestandsanalyse

Die Erfassung der vorliegenden Situation in der Gemeinde Linkenheim-Hochstetten ist unter verkehrlichen und städtebaulichen Gesichtspunkten durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind in der Folge dargestellt und werden hinsichtlich ihrer Bedeutung zur Konzeption von Belastungsbereichen ausgewertet. Dies stellt die wesentliche Grundlage für die Stellplatzsatzung dar.

### 2.1 Analyse der verkehrlichen Situation

- Plan 1 Auslastung der Stellplätze und Falschparker (straßengenau): Die Erhebung der aktuellen Parkraum-Situation im Gemeindegebiet basiert auf einer Erhebung vor Ort unter Verwendung von Video-Aufnahmen. Der Erhebungszeitraum (Sonntag, 09.10.2022) umfasst überwiegend Zeiträume außerhalb der üblichen Arbeitszeiten und erfasst damit den Bedarf für die Anwohner. Er liegt nicht in den Schulferien und weist darüber hinaus aufgrund der vorhandenen Wetterbedingungen keine gravierenden verkehrsbeeinflussenden Besonderheiten auf. Bei der Bestandsaufnahme sind alle vorhandenen öffentlichen Stell- und Parkplätze straßengenau erfasst sowie die Anzahl und Standorte der Falschparker, die bei Häufungen einen besonderen Parkdruck ergeben. Aus dem Verhältnis von abgestellten Fahrzeugen zu den möglichen Fahrzeugen wird ein Verhältnis berechnet, welches den Auslastungsgrad je Straßenabschnitt angibt und mit Farbkategorien leicht lesbar darstellt.



Als Falschparker (schwarze Sterne) werden hierbei geparkte Fahrzeuge definiert, welche:

1. im öffentlichen Raum den Verkehrsfluss behindern,
  2. im Halteverbot stehen,
  3. Ein- und Ausfahrten blockieren,
  4. entgegen der Fahrtrichtung parken,
  5. auf Stellplatzflächen falsch stehen,
  6. im verkehrsberuhigtem Bereich außerhalb gekennzeichneten Flächen stehen.
- Auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge werden mit blauem Stern dargestellt.

Unberücksichtigt bleiben öffentliche Stellplätze, wenn auf Grund der Gebietsstruktur nur eine sehr untergeordnete Nutzung durch das Wohnen zu erwarten ist, wie z.B. am Schulzentrum oder in überwiegend gewerblich geprägten Gebieten.

Plan 2 Belegungsgrad der Gebiete: Die Teilorte werden in strukturell vergleichbare Gebietszonen untergliedert, um die allgemeine Stellplatzsituation in sinnhaften, zusammenhängenden Stadtgebieten zu analysieren (Wie hoch ist der Auslastungsgrad in einzelnen Gebieten? Gibt es dort ein Parkraumproblem im öffentlichen Raum?). Die Einteilung orientiert sich an Baustrukturen, Baudichten sowie an Straßen und Barrieren (z.B. S-Bahnlinie). Hierbei werden ähnlich strukturierte Gebiete zusammengefasst oder zusammenhängende Gebiete getrennt, wenn dies zu einer gebietsbezogenen Betrachtung in einem größeren Maßstab sinnvoll ist und städtebauliche Sinnzusammenhänge dies rechtfertigen. Gründe hierfür sind eine sich ändernde Baustruktur, eine separierte Erschließung oder die Untergliederung großer Gebiete oder das Zusammenlegen kleiner Teilbereiche auf Grund der räumlichen Nähe und möglicher Parksuchverkehr aus der Umgebung.

Der Plan dient hierbei dem allgemeinen Überblick über den Auslastungsgrad der Stellplatzfläche und bezieht hierbei noch die Falschparker mit ein und bereitet die Ergebnisse grafisch durch Balkendiagramme auf, um daraus den besonderen Parkdruck durch falsches Parken zu erkennen.

Bei den erhobenen Falschparkern ergibt sich eine statistische Verzerrung. Es wird lediglich die Anzahl der falsch parkenden Fahrzeuge erhoben und diesen je ein Stellplatz zugewiesen. Ohne Berücksichtigung bleibt, ob hier Gehwegparken zulässig sein könnte (oder geduldet sein soll), ob auf einem regulären Parkplatz falsch geparkt wird (z.B. entgegen der Fahrtrichtung am Fahrbahnrand) oder ob in einem Bereich geparkt wird, der nicht zum Parken geeignet ist (z.B. in einem Kreuzungsbereich oder in sehr schmalen Straßen). Diese Verzerrung wird in der

Konzeption berücksichtigt, indem angenommen wird, dass die Auslastung des öffentlichen Raums in stark mit Falschparken belasteten Bereichen tatsächlich etwas höher liegt.

- Plan 3 Vorhandene Halte- und Parkverbote und Haltestellen schränken das Parken im öffentlichen Raum ein und können zum Ausweichen des ruhenden Verkehrs in die umliegenden Straßen führen.

#### ▫ Bewertung der verkehrlichen Situation

Die straßenweise Auswertung der Belegungsgrade (Plan 1) zeigt ein gemischtes Bild mit Arealen, die geringer ausgelastet sind (< 59%), belastete Straßen (60% - 79%), fast überlastete Straßen (80%) und zum Teil überlastete Straßen (100%). Es zeigen sich auch Gruppierungen hoch ausgelastete Straßen bzw. von Straßen mit geringen Parkraumproblemen. Bei der gebietsbezogenen Auswertung der Stellplätze (Plan 2) fällt auf, dass die Ausnutzung des öffentlichen Parkraums innerhalb der hier definierten Gebiete zum Teil nicht ausreichend einheitlich ist, um ausschließlich hierauf eine Konzeption von stärker ausgelasteten Bereichen aufzubauen. Gleichwohl lassen sich durch einen Abgleich mit der straßengenauen Betrachtung Bereiche identifizieren, in denen es bereichsbezogen zu einer hohen Auslastung der verfügbaren Stellplätze im öffentlichen Raum kommt, in denen die Auslastung erhöht ist oder es zu einer geringen Auslastung der öffentlichen Stellplätze kommt.

Eine hohe Auslastung zeigt sich durch eine starke Auslastung bzw. Überlastung des Großteils der Stellplatzflächen für die einzelnen Straßenabschnitte in einem zusammenhängenden Bereich. Hier bestehen viele Falsch- und Gehwegparker. Eine hohe Auslastung wird in den folgenden Bereichen festgestellt:

- ▶ Historische Ortslage des nördlichen Gemeindegebietes Hochstetten an der 'Hauptstraße' sowie die hiervon abführende Seitenstraßen (außer Kirchstraße) sowie die Goethe- und die Hebelstraße.
- ▶ Zentrale Lage im südlichen Gemeindegebiet Linkenheim, großflächig zwischen der 'Rheinstraße' und den Wohngebieten südlich der 'Albert-Einstein-Straße' bzw. südlich der 'Heussstraße'.
- ▶ Eine räumlich abgegrenzte Siedlung im Bereich des 'Europarings'.
- ▶ Ein verdichteter Siedlungsbereich am östlichen Ortsrand im Bereich 'Dettenheimer Weg' (östlich des 'Durlacher Wegs'), 'Spöcker Weg' und 'Eggensteiner Weg'.

In den Bereichen mit einer erhöhten Auslastung zeigt sich die gebietsbezogene Auslastung niedriger als die hohe Auslastung. Hier befinden sich häufig hoch ausgelastete bzw. überlastete Straßenabschnitte neben solchen mit einer geringeren Auslastung. Hier bestehen häufig Falsch- und Gehwegparker. Eine erhöhte Auslastung wird in den folgenden Bereichen festgestellt:

- ▶ Die Wohnlage nördlich und an der 'Albert-Einstein-Straße' und südlich des 'Mittelpfads'.
- ▶ Die Heussstraße und die nördlich angrenzende Wohnlage (östlich Schulentrums) bis zur 'Bahnhofstraße'.

In den folgenden Bereichen zeigt sich eine gebietsbezogene geringe Auslastung der verfügbaren Stellplätze im öffentlichen Raum und nur wenige Falsch- bzw. Gehwegparker:

- ▶ Die Wohngebiete südlich der historischen Ortslage von Hochstetten im Bereich 'Thomas-Mann-Straße' bis zum 'Mittelpfads' und im Bereich der 'Lessingstraße' bis zur 'Umlandstraße'.
- ▶ Der öffentliche Parkraum im Neubaugebiet am östlichen Ortsrand im Bereich der Straße 'Am Biegen' bzw. der 'Heidelberger Straße' ist zwar nicht überall gering belastet, es bestehen hier allerdings große Parkraum-Kapazitäten in unmittelbarer Nähe (insb. in der 'Heidelberger Straße', der 'Mannheimer Straße' und der 'Freiburger Straße'). Zudem bestehen hier nur sehr wenige Falsch- bzw. Gehwegparker.
- ▶ Große Teile der Wohnlagen am südlichen Ortsrand, im Bereich der 'Blankenlocher Straße' sowie südlich hiervon und die Straße 'An der Bahn'.
- ▶ Der östliche Teil der 'Waldstraße' angrenzend zu einem Gewerbegebiet.
- ▶ Die Wohnbebauung am nordwestlichen Siedlungsrand im Bereich der Straße 'Zur Insel Rott'.
- ▶ Die Wohnlage in den Straßen 'Am Herrenwasser' und Im 'Kirschendeich' am westlichen Rand der Ortslage
- ▶ Die Hauptverkehrsstraßen 'Linkenheimer Straße' sowie 'Karlsruher Straße' / 'Alte Landstraße' / 'Hauptstraße' in den Bereichen, die überwiegend anbaufrei sind.

Insgesamt zeigt sich, dass der Auslastung der Stellplatzflächen bei der Konzeption der Regelungsbereiche der Stellplatzsatzung eine maßgebliche Bedeutung zukommt, da hier aufgezeigt wird, ob und inwieweit ein zusätzlicher Stellplatzbedarf im öffentlichen Raum durch Neubauvorhaben überhaupt aufgenommen werden kann.

### Halte- und Parkverbote sowie verkehrsberuhigte Bereiche

Eine Konzentration von Halte- und Parkverboten sowie verkehrsberuhigten Bereichen liegt umliegend zum Rathaus, wobei hier das Parken durch Markierungen regelmäßig geordnet zugelassen wird. Weitere verkehrsberuhigte Bereiche, in denen das Parken oft durch Markierungen geordnet zugelassen wird, befinden sich in den Neubaugebieten am östlichen Ortsrand und sind im Gemeindegebiet verteilt. Außerdem besteht ein einseitiges Halteverbot im Bereich der 'Max-Planck-Straße' und das Parken ist in den Bushaltestellenbereichen unzulässig.

Es zeigt sich, dass die geregelten Bereiche zwar häufig in hoch ausgelasteten Straßenräumen liegen, gleichzeitig aber das Parken oft geordnet zugelassen wird, wodurch ein Ausweichen des ruhenden Verkehrs in die umliegenden Straßen nur als geringfügig anzunehmen ist. Auch zeigen sich hier überwiegend wenig Falsch- oder Gehwegparker, was für geordnete Verkehrsverhältnisse spricht.

Zur Erstellung von Regelungsbereichen der Stellplatzsatzung sollen die Halte- und Parkverbote sowie verkehrsberuhigte Bereiche daher keine maßgebende Bedeutung zukommen, zumal auf die Bedeutung der Auslastung der Parkraumkapazitäten zuvor aufgezeigt wurde.

### 2.2 Erschließung und ÖPNV

Plan 4 Aufgezeigt wird die Erreichbarkeit der Gemeinde durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Bedeutsam sind insbesondere die Anbindung an das Oberzentrum Karlsruhe, das Mittelzentrum Bruchsal sowie eine attraktive Verknüpfung mit den umliegenden Gemeinden. Nach den 'Qualitätszielen und Indikatoren nachhaltiger Mobilität' des Umweltbundesamtes kann für Siedlungsbereiche außerhalb von Innenstädten und Stadtteilzentren ein Einzugsradius von 300 m für den Busverkehr angesetzt werden und 500 m für den Bahnhofpunkt.

Die Darstellung der Hauptsammelstraßen zeigt die Durchfahrtsstraßen und die örtlichen Verkehrsanschlüsse an die überörtlichen Verkehrsverbindungen auf. Sie entsprechen den städtischen Hauptsammelstraßen der 1. und 2. Ordnung aus dem Straßenhierarchieplan des Verkehrskonzepts für Linkenheim-Hochstetten (Stand 2022, ModusConsult).

#### ▪ Bewertung Erschließung und ÖPNV

Für den ÖPNV zeigt sich nach den angesetzten Einzugsradien von 300 m für den Busverkehr und 500 m für den Bahnhofpunkt eine insgesamt gute Abdeckung. Hierbei ist die Anbindung an die Stadtbahn durch die Linien S1 und S11 hervor-

zuheben, durch welche die Gemeinde an das Oberzentrum Karlsruhe gut angebunden ist. Darüber hinaus binden die Buslinien 124 und 192 das nördliche Gemeindegebiet an die nördlich liegenden Gemeinden an sowie über Graben-Neudorf durch eine Stadtbahnanbindung an Bruchsal und weitere überörtliche Ziele.

Im Abgleich mit der erhobenen Parkraumauslastung zeigen sich keine für die übergeordnete Konzeption strukturell maßgebliche Relationen im Maß der Abdeckung des ÖPNV mit der Parkraumbelastung. Dies dürfte daran liegen, dass der ÖPNV gerade für Pendler selten dazu führt, dass das eigene KFZ entfällt, also insbesondere Wege durch den ÖPNV ersetzt werden ohne auf den eigenen PKW zu verzichten. Gleichzeitig könnte die ÖPNV-Anbindung durch S-Bahn und Bus jedoch ihren Beitrag dazu leisten, dass pro PKW weniger Fahrten unternommen werden und potenziell ein (zweites) KFZ im Haushalt entfallen könnte. Die für den Bus genutzten Verkehrsräume sind für die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs (auch des Fuß- und Radverkehrs) besonders wichtig sowie auch die Stadtbahntrasse im südlichen Bereich der Karlsruher Straße, in dem diese parallel an der Straße verläuft (querende Fußgänger, Einsichtigkeit).

Die Auslastung des öffentlichen Parkraums im Bereich der Hauptsammelstraßen zeigt ein differenziertes Bild. Es bestehen insbesondere in der 'Hauptstraße' sowie in der 'Bahnhofstraße' und der 'Karlsruher Straße' im Bereich des Rathauses stark ausgelastete Streckenabschnitte, aber auch Straßenschnitte mit vielen freien öffentlichen Parkplätzen insbesondere in den anbaufreien Bereichen der 'Linkenheimer Straße' sowie der 'Karlsruher Straße' / 'Alte Landstraße' / 'Hauptstraße'.

Für die Hauptsammelstraßen ist die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs besonders wichtig, da hier viele und unterschiedliche Verkehrsteilnehmer zusammentreffen und sie die Verkehre bündeln. Hier verlaufen auch die wesentlichen Buslinien sowie die Stadtbahntrasse in Teilen parallel an der Straße. Die Hauptsammelstraßen nehmen außerdem eine besondere Rolle bei zukünftigen Änderungen im Modal Split ein (z.B. bei einer Erhöhung des Busverkehrs- oder Radverkehrsanteils). Zudem verfügen sie über eine hohe Wahrnehmbarkeit, z.B. als Ortseingangsbereich oder zur Inszenierung der Architektur, der Begrünung und der Aufenthaltsqualität. An den Hauptsammelstraßen wird daher ein hoher Wert auf eine Deckung des Stellplatzbedarfs auf den Privatgrundstücken gelegt.

### 2.3 Städtebauliche Ortsanalyse (Analyseplan Städtebau)

- Plan 5 Dargestellt werden Bereiche mit einer erhöhten Stellplatzverpflichtung durch bestehende Bebauungspläne. Festgesetzt sind hier i.d.R. 1,5 und zum Teil 2 Stellplätze pro Wohneinheit. Hierbei wird kein Bezug auf die Wohnungsgröße genommen und es werden auch keine Ausnahmen definiert in denen von der bestehenden Regelung abgewichen werden kann (z.B. durch betreutes Wohnen, in denen i.d.R. weniger PKW/Wohneinheit vorhanden sind).

Nicht dargestellt sind Bebauungspläne die Bezug auf die bestehende Stellplatzsatzung nehmen, da die bestehende Stellplatzsatzung ersetzt wird.

- Plan 6 Für die städtebauliche Analyse sind die wesentlichen, den Städtebau betreffenden, Indikatoren zusammengestellt. Hierzu werden Baugebiete ohne maßgeblichen Wohnanteil, wie Gewerbegebiete, Friedhöfe oder Schul- bzw. Sportanlagen dokumentiert.

Die als Gebiete mit hoher baulicher Dichte dargestellten Bereiche umfassen die historischen Ortskernlagen, in denen die Baustruktur durch enge, längliche Grundstücke geprägt wird. Hier besteht häufig eine Bebauung in 2ter Reihe oder rückwärtigen Scheunenzeilen, welche für eine 2te-Reihe-Wohnnutzung in Frage kommen. Außerdem werden hier Gebiete mit einem hohen Anteil an schmalen Reihenhäusern oder einem großen Anteil kleinerer Mehrfamilienhäusern außerhalb der Ortskerne dargestellt sowie verdichtete Mehrfamilienhausgebiete mit größeren Mehrfamilienhäuser mit mindestens 3 Geschossen. Diese Bereiche tragen dem Ziel der Wohnraumbereitstellung besonders Rechnung. Hierdurch bedingen sie einen hohen flächenbezogenen Stellplatzbedarf (auch beispielsweise für Besucherparken). Sie weisen, außer den Ortskernlagen, kaum Erweiterungspotenzial auf.

Dargestellt sind Bereiche mit Nachverdichtungs- und Wohnbauflächenpotenzial. Diese umfassen insbesondere rückwärtige unbebaute oder durch Nebengebäude überbaute Flächen, auf denen eine zukünftige Bebauung bzw. Nachverdichtung möglich ist und welche auf Grund ihrer Größe zu einer zusätzlichen Belastung des öffentlichen Parkens in der Umgebung führen können, z.B. durch zusätzliche Nutzer und/oder zusätzliche Gebiets- oder Grundstückseinfahrten. Die Flächen liegen im Wesentlichen auf Grundstücken, die straßenseitig bebaut sind und rückwärtig große Gärten bzw. Nebengebäude haben, die sich zur Bebauung eignen können.

Die Darstellung schmaler Straßen ohne öffentliches Parken ist wichtig, da durch sie der ruhende Verkehr, der hier im öffentlichen Raum nicht untergebracht werden kann, in die umliegenden Gebieten verlagert wird. Berücksichtigt wird zum einen die Straßen(raum)breite im Hinblick darauf, wie viel Spielraum die Straße potenziell für öffentliche Stellplätze hat (gemäß den Vorgaben der 'Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen - RAST '06); denn bei fehlenden Parkmöglichkeiten vor Ort ist mit Verdrängungseffekten zu rechnen. Zum anderen soll das tatsächliche Verhalten der Anwohner berücksichtigt werden, zumal es in der Praxis zu einer Duldung von Gehwegparken in Straßen kommt, deren Breite auch unter den Vorgaben der 'RASt '06' liegen, welche sich im Wesentlichen auf die Neuanlage von Straßen bezieht.

#### ▪ Bewertung der städtebaulichen Ortsanalyse

Ein Abgleich der Bereiche mit erhöhten Stellplatzverpflichtung durch bestehende Bebauungspläne und der vorgefundenen Stellplatzauslastung im öffentlichen Raum zeigt, dass häufig trotz der erhöhten Stellplatzverpflichtung der Straßenraum häufig hoch belastet ist. Dies zeigt sich z.B. in den größeren Plangebieten der Bebauungspläne "Hochstetten Unterdorf", "Goethestraße" und "Langer Berg". Da für diese Bebauungspläne ein Überarbeitungsbedarf besteht und um die Stellplatzverpflichtung im gesamten Gemeindegebiet einheitlich zu regeln und hierbei auch definierte Ausnahmen (z.B. für betreutes Wohnen) zu ermöglichen, sollen die Vorgaben der Stellplatzsatzung die für die Wohnbebauung getroffenen örtlichen Bauvorschriften der bestehenden Bebauungspläne flächig überlagern. Für die Bereiche 'Hochstetter Straße 40 und 40 a-m' (Flst. 3539) und einen Teil der 'Umlandstraße' werden durch Satzung bzw. örtliche Bauvorschrift bereits 2 Stellplätze je Wohneinheit festgelegt. Dieser erhöhte Regelungsansatz soll in der Konzeption der Regelungsbereiche berücksichtigt werden.

Eine Erhöhung des Stellplatzschlüssels in den Baugebieten ohne maßgeblichen Wohnanteil ist nicht das Ziel der Stellplatzsatzung und soll nicht weiter berücksichtigt werden.

Für die Gebiete mit hoher baulicher Dichte und mit größeren Mehrfamilienhäusern zeigt sich im Abgleich häufig eine erhöhte Auslastung, z.B. im Neubaugebiet 'Dettenheimer Weg', 'Spöcker Weg' und 'Eggensteiner Weg'. Gleichzeitig bestehen Straßenzüge mit geringer Auslastung (z.B. in der Straße 'Rugbiegel' oder 'Umlandstraße'). Häufig wird auch kein Unterschied zu der umliegenden Bebauung ersichtlich, z.B. an der 'Rudolf-Diesel-Straße', in der im Zuge der Bebauung ein erhöhter Anteil öffentlicher Stellplätze bereit gestellt wurde. Diese Bereiche

weisen zudem kaum Erweiterungspotenzial auf, sodass sie zur Konzeption der Regelungsbereiche keine maßgebende Rolle spielen sollen. Anders ist die Lage in den Ortskernlagen zu beurteilen, in denen im rückwärtigen Bereich eine Nachverdichtung durch die Nutzung der rückwärtigen Bebauung erwartet werden und deren Beurteilung daher adäquat zu den Nachverdichtungspotenzialen erfolgen soll (siehe nachfolgend).

Es kann der Erhebung zwar nicht pauschal entnommen werden, dass für ein konkretes Grundstück auf Grund eines Nachverdichtungs- und Wohnbauflächenpotenzials eine konkrete höhere Auslastung des öffentlichen Parkraums zu erwarten ist, es ist aber naheliegend, dass in diesen Bereichen auf Grund des verfügbaren Flächenpotenzials eine Nachverdichtung (mit einhergehenden zusätzlichen Verkehren und Grundstückseinfahrten) stattfindet. Es ist ein wesentliches Ziel der Stellplatzsatzung, dazu beizutragen, dass diese Bauvorhaben nicht zu einer Überlastung oder starken Belastung der öffentlichen Stellplatzflächen führen. Daher ist für diese Bereiche eine Deckung des ruhenden Verkehrs auf den Privatgrundstücken von besonderer Bedeutung, insbesondere, wenn für den Bereich eine angespannte Stellplatzsituation hinzukommt.

Ein Zusammenhang der schmalen Straßen ohne öffentliches Parken und einer erhöhten Parkraumauslastung durch verlagerte Parkverkehre lässt sich insbesondere im Bereich nördlich der 'Hauptstraße' und umliegend zum Rathaus aufzeigen. Hier führt der bestehende Parkdruck auch zu einer erhöhten Anzahl von Falschparkern. Gleichzeitig gibt es insbesondere in den Randlagen der Gemeinde schmale Straßen, die eigentlich nicht zum öffentlichen Parken geeignet sind und in denen dennoch geparkt wird, aber an welche Straßenzüge angrenzen, die über viele freie Parkplätze verfügen. In diesen Straßen kann eine ordnungsrechtliche Maßnahme sinnvoll sein. Zur Konzeption sollen nur die schmalen Straßen dem angrenzenden Gebiet mit erhöhten Stellplatznachweis zugeordnet werden, wenn anzunehmen ist, dass eine Verlagerung der hier bestehenden Falschparker zu einer hohen Belastung der umliegenden Straßen führt. Dies betrifft die schmalen Straßen nördlich der 'Hauptstraße', umliegend des Rathauses und die schmalen Straßen, die von der 'Robert-Koch-Straße' abzweigen. Hier bestehen durch das Schulzentrum zwar zahlreiche freie Stellplätze in der Nähe, welche aber nur bedingt der Wohnlage zugeordnet werden.



### 3. Konzeption der Regelungsbereiche

Plan 7 Es wird aufgezeigt, dass der zunehmende PKW-Bestand je Haushalt bei rund 1,5 PKW pro Wohneinheit liegt. Der benötigte Stellplatzbedarf je Haushalt muss außerdem auch Abstellflächen für sonstige Kfz (insb. Motorräder) und die Bereitstellung von Stellplätzen für Besucherverkehr berücksichtigen (vgl. Begründung zur Stellplatzsatzung unter 2.3 Statistische Einordnung). Damit wird im Bestand die Annahme widerlegt, dass ein Stellplatz pro Wohneinheit gemäß LBO ausreichen kann, denn die überzähligen Pkw müssen statistisch gesehen im öffentlichen Straßenraum parken. Aufgrund der erhobenen Auslastung der öffentlichen Stellplatzflächen kann der überzählige Pkw-Bestand allerdings nicht zusätzlich die öffentlichen Straßen konfliktfrei belegen. Jeder Haushalt sollte vom Grunde her den für ihn erforderlichen Stellplatzbedarf auf dem eigenen Grundstück decken.

Aus diesen Gründen werden zur Deckung des regelmäßigen Bedarfs für jede normale Wohneinheit mindestens 1,5 Stellplätze vorgesehen. Darüber hinaus werden auf Grundlage der verkehrlichen und städtebaulichen Analyse Indikatoren aufgezeigt, in denen der Stellplatznachweis für größere Wohnungen ab 60 m<sup>2</sup> Wohnfläche (nach Wohnbauflächenverordnung) auf einen Wert von 1,75 (Zweckbestimmung '1,75') und 2 (Zweckbestimmung '2') angehoben werden soll. Diese werden folgendermaßen definiert:

#### Indikatoren für Bereiche mit der Zweckbestimmung 1,75:

- ▶ Gebietsbezogene erhöhte Auslastung (siehe Punkt 2.1.2 Bewertung der verkehrlichen Situation)
- ▶ Gebiete mit Nachverdichtungs- und Wohnbauflächenpotenzial, inklusive der Ortskernlagen von Linkenheim und Hochstetten

#### Indikatoren für Bereiche mit der Zweckbestimmung 2:

- ▶ Gebietsbezogene hohe Auslastung (siehe Punkt 2.1.2 Bewertung der verkehrlichen Situation)
- ▶ Hauptsammelstraßen, inkl. der dortigen Bus- und Bahntrassen (siehe Punkt 2.2 Erschließung und ÖPNV)
- ▶ Gebiete mit Nachverdichtungs- und Wohnbauflächenpotenzial, inklusive der Ortskernlagen von Linkenheim und Hochstetten

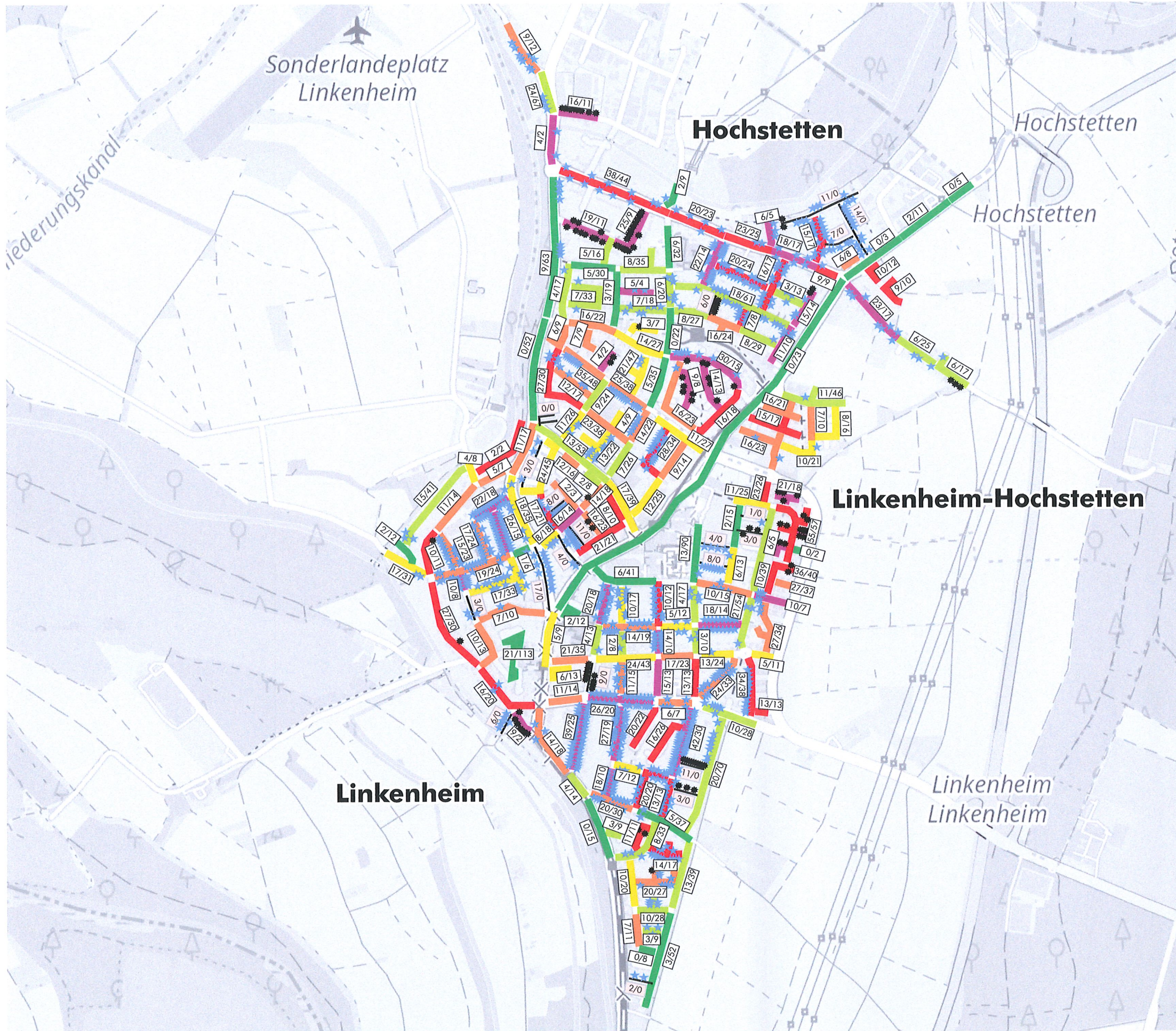
Überschneiden sich in einem Gebiet Indikatoren der beiden Zweckbestimmungen, so gilt die Zweckbestimmung '2'. Dies bedeutet am Beispiel der 'Hauptstraße' in Hochstetten: Das Gebiet ist als Nachverdichtungs- und Wohnbauflächenpotenzial bzw. Ortskernlage dargestellt (Indikatoren für Bereiche mit der Zweckbestimmung 1,75). Gleichzeitig besteht eine gebietsbezogene hohe Auslastung und sie ist

eine Hauptsammelstraße (Indikatoren für Bereiche mit der Zweckbestimmung 2). Der Bereich wird also dem Bereich mit der Zweckbestimmung '2' zugeordnet.

Schmale Straßen sollen dem angrenzenden Gebiet mit erhöhten Stellplatznachweis zugeordnet werden, wenn anzunehmen ist, dass eine Verlagerung der hier bestehenden Falschparker zu einer hohen Belastung der umliegenden Straßen führt (siehe 2.3.1 Bewertung der städtebaulichen Ortsanalyse).

Diese Bereiche werden hierbei nicht straßengenau, sondern in sinnhafte, größere, zusammenhängende Areale zusammengefasst. Eckgrundstücke sollen der Straße zugeordnet werden, der sie gewidmet sind.





Gemeinde Linkenheim-Hochstetten  
**Stellplatzuntersuchung**  
 Bestandsanalyse

**Auslastung der Stellplätze und Falschparker (straßengenau)**

Prozentualer Anteil der besetzten Parkplätze\*

- > 100%
- 80 - 100%
- 60 - 79%
- 40 - 59%
- 20 - 39%
- 0 - 19%

- 15/17 Belegt/Möglich
- Straßenabschnitt, der nicht zum Parken geeignet ist oder in dem Parken nicht zulässig ist
- ★ Falschparker
- ★ Parken auf dem Gehweg

Summe:  
 2.617 Abgestellte Fahrzeuge  
 4.269 Parkmöglichkeiten

\*Inklusive Falschparker  
 Erhebung: 09.10.2022  
 Kartengrundlage: [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org)



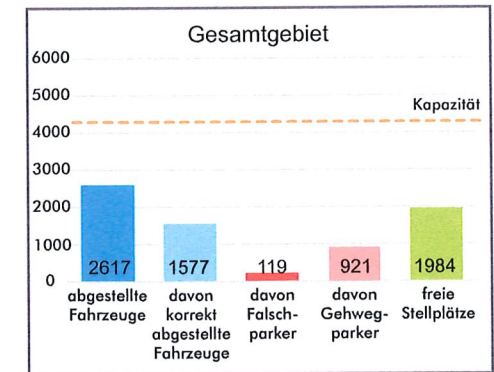
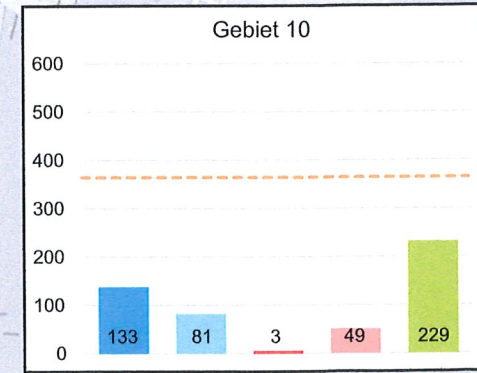
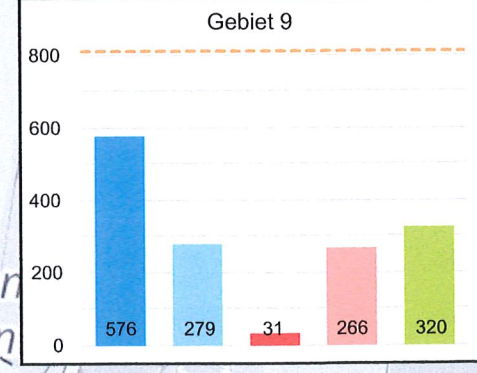
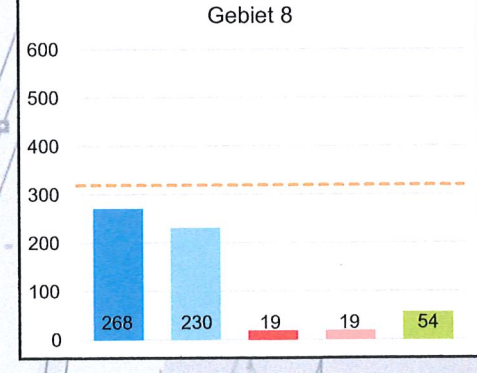
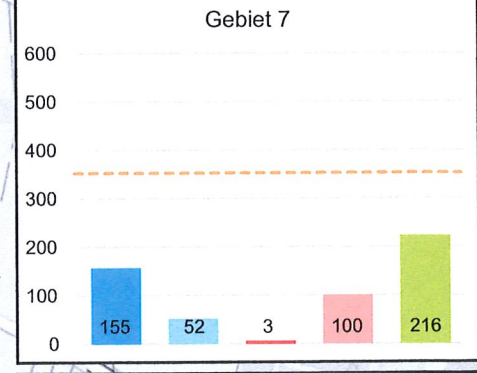
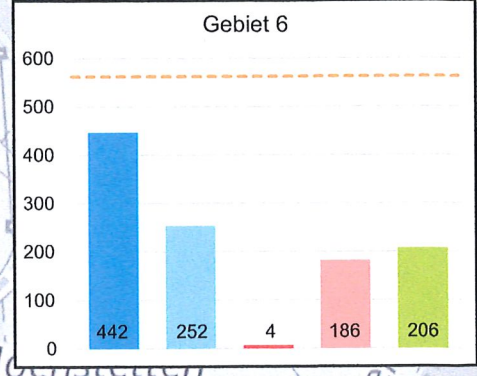
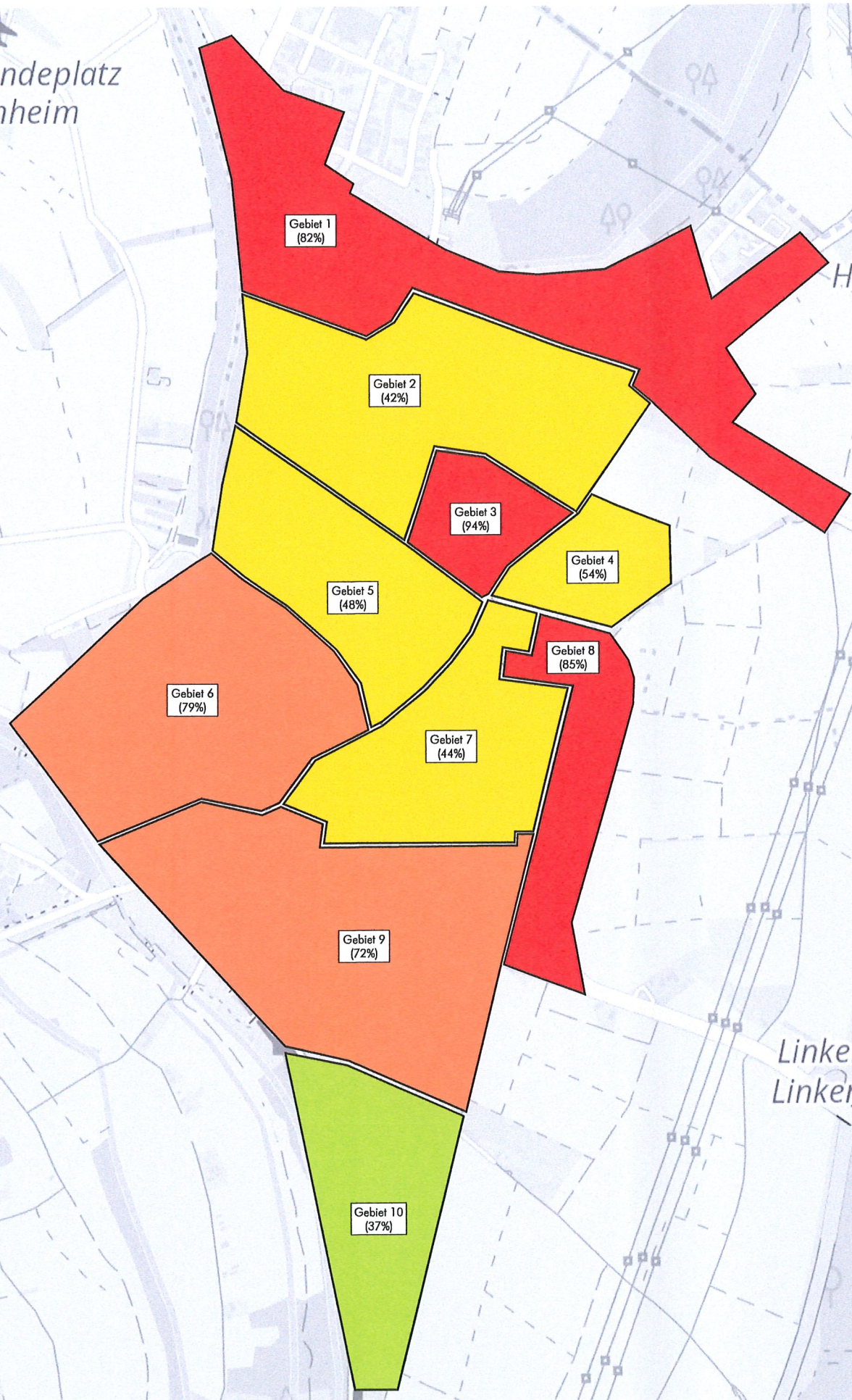
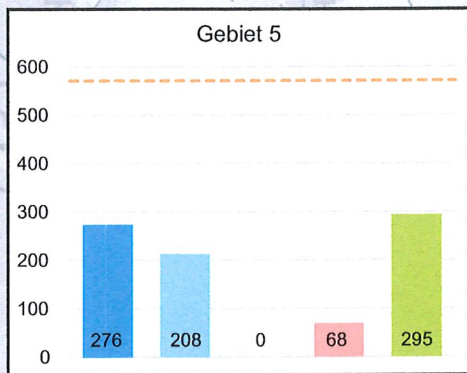
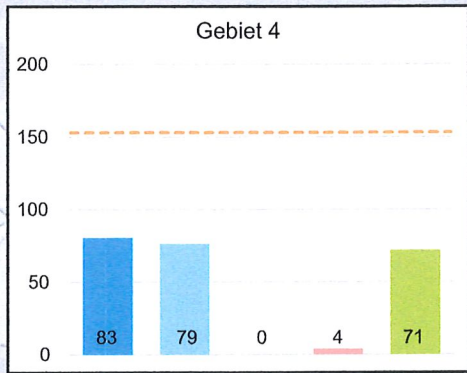
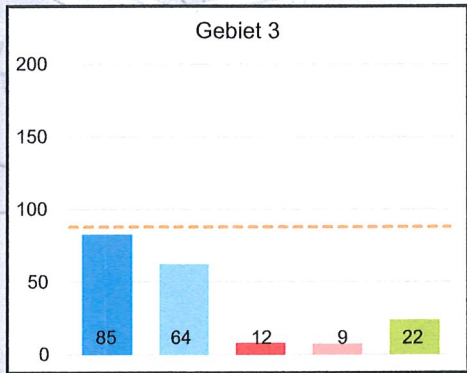
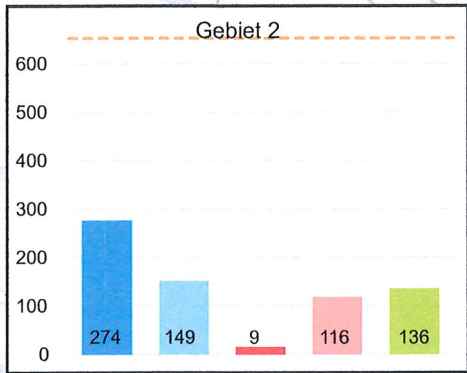
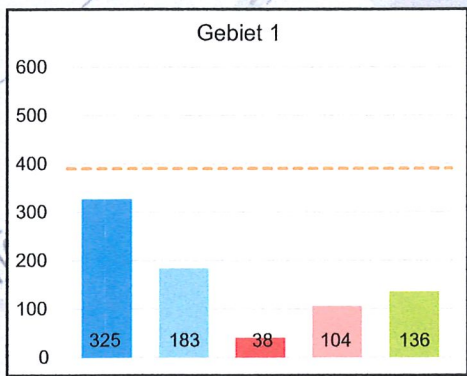
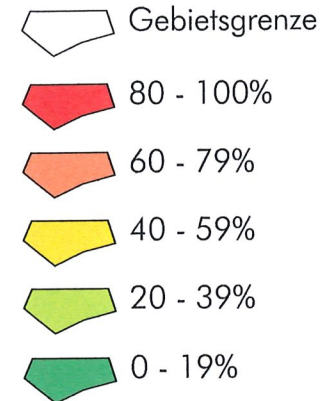


# Stellplatzuntersuchung

Bestandsanalyse

## Belegungsgrad der Gebiete (gemittelt)

Belegungsgrad der zulässigen Stellplätze

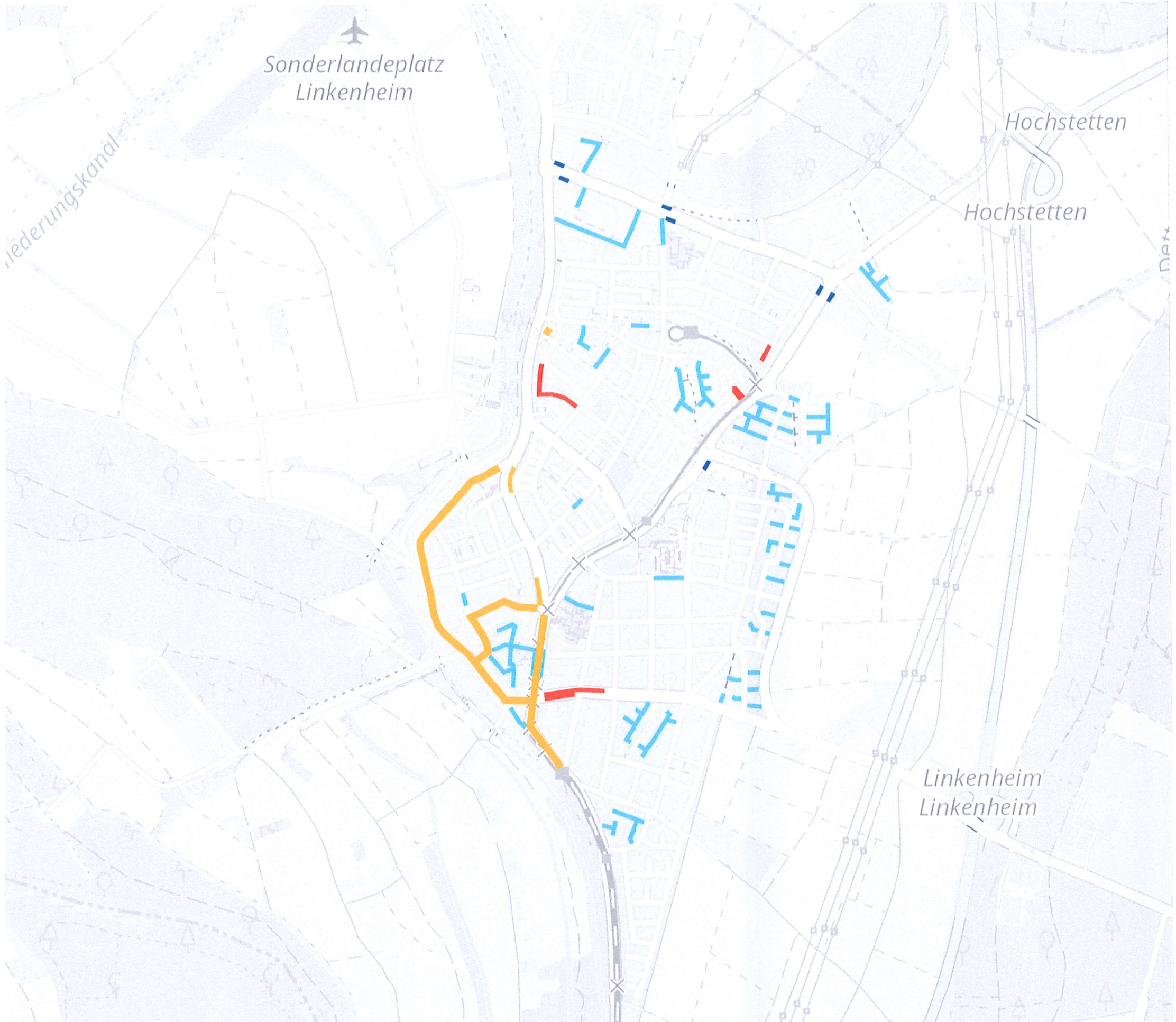


Erhebung: 09.10.2022

Kartengrundlage: www.openstreetmap.org







**Lageplan Halt-/Parkverbot**

- Halteverbot (außer markierte Parkflächen)
- Parkverbot (außer markierte Parkflächen)
- verkehrsberuhigter Bereich
- Haltestellenbereich

Kartengrundlage: [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org)





Erschließung und ÖPNV

- Hauptverkehrsstraße
- Bushaltestelle
- Einzugsbereich der Bus-Haltestellen bei  $r = 300\text{ m}$
- Route der Busse
- S-Bahn-Haltestelle
- Einzugsbereich der S-Bahn-Haltestellen bei  $r = 500\text{ m}$
- Route der S-Bahn



Maßstab: 1:20.000





Plan  
4



# Stellplatzsatzung

Bestandsanalyse

## Rechtskräftige Bebauungspläne mit Stellplatzverpflichtung

-  Bebauungspläne mit Stellplatz-Regelung (2 Stellplätze pro WE)
-  Bebauungspläne mit Stellplatz-Regelung (1,5 Stellplätze pro WE)



Maßstab: 1:20.000









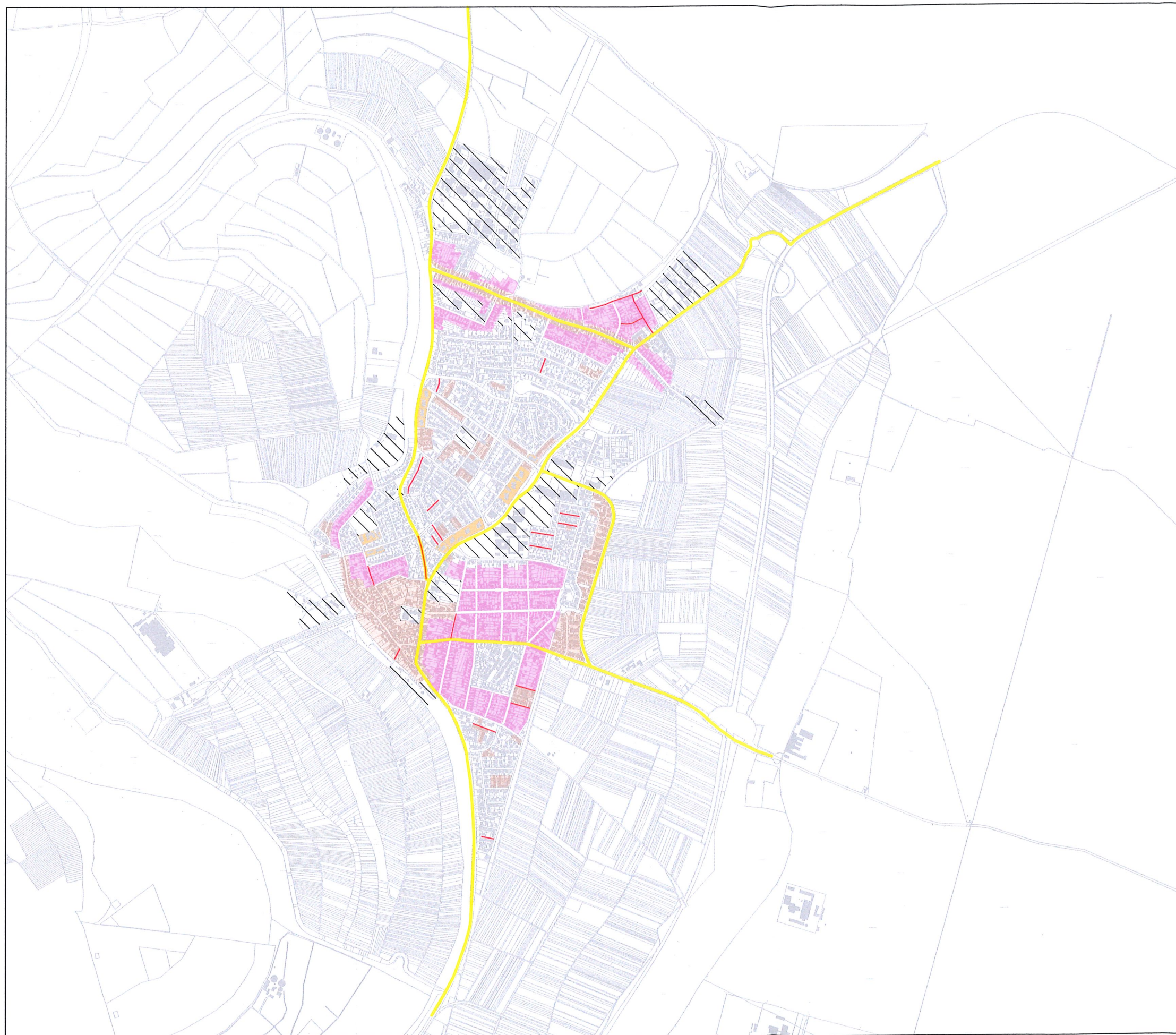
Plan

5



Analyseplan Städtebau

-  Baugebiet/ Nutzung ohne maßgeblichen Wohnanteil
-  Hauptsammelstraßen
-  Schmale Straßen ohne öffentliches Parken
-  Gebiete mit hoher baulicher Dichte (Ortskernlage, schmale Reihenhäuser, kleinere Mehrfamilienhäuser)
-  Gebäudetypologien mit hoher Wohndichte (größere Mehrfamilienhäuser mit mindestens 3 Geschossen)
-  Bereiche mit Nachverdichtungs- und Wohnbauflächenpotenzial



Maßstab: 1:20.000



Plan  
6



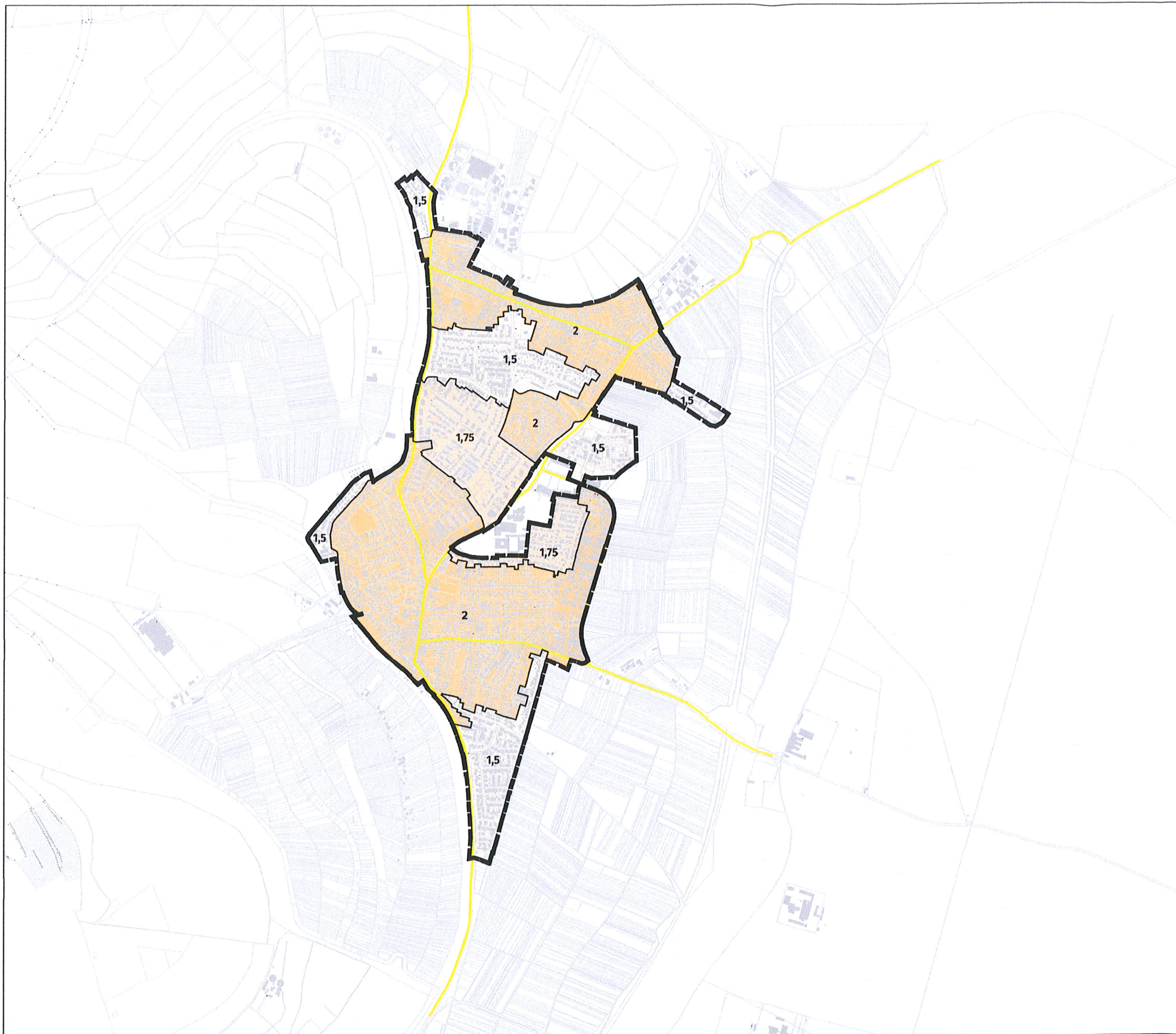
# Stellplatzsatzung

Bestandsanalyse

## Konzeptplan

### Bereiche mit erhöhtem Stellplatznachweis

- Bereich mit der Zweckbestimmung '2'
- Bereich mit der Zweckbestimmung '1,75'
- Bereich mit der Zweckbestimmung '1,5'
- Geltungsbereich
- Hauptverkehrsstraßen



Maßstab: 1:20.000



Plan

7