

## **Satzung zur Festlegung der Anzahl notwendiger Kraftfahrzeugstellplätze für Wohnungen (Stellplatzsatzung)**

Aufgrund von § 74 Absatz 2 Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1995 (GBl. S. 617) in Verbindung mit § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) in der Fassung vom 3. Oktober 1983 (GBl. S. 578, ber. S 720), zuletzt geändert am 18. Dezember 1995 (GBl. 1996 S. 29) hat der Gemeinderat am 20.02.1997 folgende örtliche Bauvorschrift beschlossen:

### **§ 1 Erhöhung der Zahl der Stellplätze**

Die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen nach § 37 Absatz 1 der Landesbauordnung (LBO) wird auf 1,5 Stellplätze erhöht. Ergibt sich bei der Berechnung der notwendigen Stellplätze eine Bruchzahl, so wird aufgerundet.

### **§ 2 Geltungsbereich**

Diese Satzung gilt für die Plangebiete I bis VI, die in der Anlage zu dieser Satzung (Karten Nr. I bis Nr. VI vom 26.06.1996) gekennzeichnet sind.

Die nachfolgende Begründung ist Bestandteil der Satzung.

### **§ 3 Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt am Tage der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft (§ 74 Abs. 6 LBO in Verbindung mit § 12 Baugesetzbuch).

Mönsheim, den 24.02.1997

gez. Dangel  
Bürgermeister

## BEGRÜNDUNG

### der Satzung zur Festlegung der Anzahl notwendiger Kraftfahrzeugstellplätze für Wohnungen (Stellplatzsatzung)

Diese Begründung ist rechtlicher Bestandteil der "Satzung zur Festlegung der Anzahl notwendiger Kraftfahrzeugstellplätze für Wohnungen (Stellplatzsatzung)" aufgrund von § 74 Absatz 2 Nr. 2 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1995 (GBl. S. 617) in Verbindung mit § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) in der Fassung vom 3. Oktober 1983 (GBl. S. 578, ber. S 720, zuletzt geändert am 18. Dezember 1995 (GBl. 1996 S. 29).

#### Teil I - Rechtsgrundlagen, Erlassverfahren und allgemeine Begründung

##### 1. Rechtsgrundlagen

Die neue Landesbauordnung (LBO) für Baden-Württemberg wurde im Gesetzblatt am 08.09.1995 verkündet und ist nach § 79 LBO am 01.01.1996 in Kraft getreten. Nach altem Recht waren für jede Wohnung ein bis zwei Stellplätze nachzuweisen. Nach der Neufassung der LBO regelt § 37 Abs. 1 Satz 1 seit dem 01.01.1996, dass bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen für jede Wohnung **ein** geeigneter Stellplatz herzustellen ist (notwendiger Stellplatz).

Nach § 74 Abs. 2 Nr. 2 der Landesbauordnung (LBO) kann die Gemeinde - **soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies rechtfertigen** - für das Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets durch Satzung bestimmen, dass die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 37 Abs. 1 LBO) auf bis zu zwei Stellplätze erhöht wird; für diese Stellplätze gilt § 37 LBO entsprechend.

Nach der Rechtsauffassung des Regierungspräsidiums Karlsruhe können **Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe**, die den Erlass einer Stellplatzsatzung rechtfertigen, dann vorliegen, wenn durch die konkreten örtlichen Gegebenheiten verkehrsgefährdende Zustände zu befürchten sind oder aufgrund einer konkreten städtebaulichen Situation oder Planung ein Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen zu erwarten ist.

Der Geltungsbereich der Stellplatzsatzung kann sich auf das gesamte Gemeindegebiet erstrecken oder sich auf genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets, die flächenmäßig nicht zusammenhängen müssen, beschränken. Soll die Stellplatzsatzung für das gesamte Gemeindegebiet (innerhalb der geschlossenen bebauten Ortslage) gelten, dann ist das Gemeindegebiet in einzelne Plangebiete zu unterteilen. Diese Unterteilung ist erforderlich, weil - auch nach Auffassung des Regierungspräsidiums Karlsruhe - die "Gründe des Verkehrs" oder die "städtebaulichen Gründe" für die gesamte Innerortsanlage des Gemeindegebiets nicht völlig gleich sein können.

Die Aufteilung der Innerortsanlage des Gemeindegebietes in einzelne Plangebiete hat insbesondere danach zu erfolgen, ob aufgrund der örtlichen Gegebenheiten verkehrsgefährdende Zustände zu befürchten sind oder aufgrund einer konkreten städtebaulichen Situation oder Planung ein Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen zu erwarten ist. Für jedes einzelne Plangebiet ist die Erhöhung der Anzahl der notwendigen Stellplätze gesondert zu begründen. Eine pauschale Begründung für alle Plangebiete zusammen ist nicht zulässig.

##### 2. Verfahren für den Erlass der Stellplatzsatzung

Nach § 76 Absatz 6 LBO gelten bei dem Erlass der Stellplatzsatzung die Vorschriften des § 2 Abs. 3 und 4, § 3 Abs. 2, § 4, § 9 Abs.7 und des § 13 Baugesetzbuch entsprechend. § 12 BauGB gilt entsprechend mit der Maßgabe, dass die Gemeinde in der Satzung auch einen späteren Zeitpunkt als den Tag der Bekanntmachung für das Inkrafttreten bestimmen kann. Die Stellplatzsatzung bedarf als örtliche Bauvorschrift der Genehmigung der Behörde, die auch für die Genehmigung von Bebauungsplänen zuständig ist.

**Bezüglich des Verfahrens über den Erlass der Stellplatzsatzung ergibt sich somit folgendes:**

1. Der Gemeinderat hat in öffentlicher Sitzung den vorliegenden Satzungsentwurf mit Begründung und den zeichnerisch abgegrenzten Plangebieten - gegebenenfalls unter Abänderungen - zu beraten und zu beschließen.

**Satzungsentwurf vom Gemeinderat beschlossen am:**

2. Der vom Gemeinderat beschlossene Entwurf der Stellplatzsatzung mit Begründung und den zeichnerisch abgegrenzten Plangebieten ist auf die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. Ort und Dauer der Auslegung sind mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekanntzumachen mit dem Hinweis darauf, dass Bedenken und Anregungen während der Auslegungsfrist vorgebracht werden können (§ 3 Abs. 2 BauGB).

Gleichzeitig sollen die Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind und vom Erlass der Stellplatzsatzung in ihrer Planung berührt werden können, beteiligt werden (§ 4 BauGB). Sie werden rechtzeitig vor dem Beginn der Auslegungsfrist benachrichtigt und ihnen wird Gelegenheit gegeben, innerhalb der Auslegungsfrist eine Stellungnahme abzugeben. Äußern sie sich nicht fristgemäß, so kann die Gemeinde davon ausgehen, dass die von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Belange nicht berührt werden.

**Bekanntmachung der Auslegungsfrist am:**

**Satzungsentwurf wurde ausgelegt vom                    bis**  
**Träger öffentlicher Belange wurden angeschrieben am:**

3. Nach Ablauf der Auslegungsfrist hat der Gemeinderat die Stellplatzsatzung - gegebenenfalls unter Berücksichtigung von eingegangenen Bedenken und Anregungen - zu beschließen.

**Beschluss der Stellplatzsatzung durch den Gemeinderat am:**

4. Die vom Gemeinderat beschlossene Stellplatzsatzung ist dem Landratsamt Enzkreis zur Genehmigung vorzulegen (§ 74 Abs. 6 Satz 3 LBO in Verbindung mit § 1 Abs. 1 DVO zum BauGB).

**Genehmigung der Stellplatzsatzung durch das Landratsamt am:**

5. Die Stellplatzsatzung ist mit der Begründung und der zeichnerischen Darstellung der Plangebiete zusammen mit der Genehmigung des Landratsamtes Enzkreis öffentlich bekanntzumachen. Sofern die zeichnerischen Darstellungen der Plangebiete nicht in geeigneter Weise veröffentlicht werden können, ist in der Bekanntmachung darauf hinzuweisen, dass sie auf dem Bürgermeisteramt eingesehen werden können. Der Gemeinderat kann bestimmen, dass die Stellplatzsatzung am Tage der Bekanntmachung oder zu einem genau zu bestimmenden späteren Zeitpunkt in Kraft tritt (§ 74 Abs. 6 Satz 2 LBO in Verbindung mit § 12 BauGB). Eine rückwirkende Inkraftsetzung der Stellplatzsatzung ist nicht möglich.

**Öffentliche Bekanntmachung der Stellplatzsatzung im Mitteilungsblatt am:**

**Inkrafttreten der Stellplatzsatzung am:**

**3. Allgemeine Begründung**

**a) Allgemeine Gründe des Verkehrs**

Nach den Angaben der Kraftfahrzeugzulassungsstelle Enzkreis waren zum 11.06.1996 in Mönshheim 1.881 Kraftfahrzeuge zugelassen. Der Kraftfahrzeugbestand setzt sich wie folgt zusammen:

Personenkraftwagen	1.432 Stück	76,13 %
Kraftomnibusse	--- Stück	0,00 %
Lastkraftwagen	69 Stück	3,67 %
Zugmaschinen	83 Stück	4,41 %
Krafträder	117 Stück	6,22 %
Arbeitsmaschinen	--- Stück	0,00 %
Anhänger	157 Stück	8,35 %
Sonstige Kfz	23 Stück	1,22 %
<b>Gesamtsumme</b>	<b>1.881 Stück</b>	<b>100,00 %</b>
davon stillgelegte Fahrzeuge	156 Stück	8,29 %

Setzt man die Gesamtzahl der vorhandenen Kraftfahrzeuge von 1.881 Stück ins Verhältnis zur Einwohnerzahl von 2.462 Einwohnern (Stand der Fortschreibung des Einwohnermeldeamtes zum 01.01.1996), so sind derzeit rund 764 Kraftfahrzeuge pro 1.000 Einwohner zugelassen (im Vergleich zum ländlichen Raum - landesweit 652 Kfz pro 1.000 Einwohner, Ballungsraum 567 Kfz pro 1.000 Einwohner).

Wenn man nur die Personenwagen von 1.432 Stück ins Verhältnis zur Einwohnerzahl von 2.462 Einwohnern setzt, ergibt sich, dass auf 1.000 Einwohner 582 Personenkraftwagen entfallen. Das ergibt einen Schnitt von 1,7 Personenwagen pro Einwohner. Dabei ist unberücksichtigt, dass von der Einwohnerzahl diejenigen Personen abgezogen werden müssen, die rechtlich oder altersbedingt kein Fahrzeug halten bzw. nicht fahren dürfen. Der bundesweite Durchschnitt liegt derzeit bei rund 480 Personenkraftwagen pro 1.000 Einwohner.

Weiter unberücksichtigt sind bei dieser Berechnung die auswärtig zugelassenen Kraftfahrzeuge, so unter anderem Firmenfahrzeuge, die private Stellplätze blockieren und die Tatsache, dass ein Kfz mehr als einen Stellplatz benötigt, weil es bewegt wird und folglich an mehreren Stellen abgestellt werden muss (Start und Ziel).

Auch die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch verschiedene Buslinien vermag die Zahl der Kraftfahrzeuge in Mönshheim nicht wesentlich zu verringern, obwohl die Busverbindungen in Richtung Pforzheim und Leonberg relativ gut sind. Zudem wird der öffentliche Personennahverkehr überwiegend von Jugendlichen und Senioren ohne PKW, weniger dagegen von den übrigen Bürgern über 18 Jahren genutzt. Der öffentliche Personennahverkehr hat nur sehr geringe Auswirkungen auf die Entscheidung eines Führerscheininhabers, ob ein PKW angeschafft wird oder nicht.

Somit kann festgestellt werden, dass eine angestrebte und durchaus noch mögliche Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs nicht zwangsläufig zu einer Reduzierung des Kfz-Bestandes führt.

Für die Gemeinde Mönshheim gilt - wie anderen Orts auch - dass der öffentliche Verkehrsraum (Straßen, Wege, Plätze) vom ruhenden Verkehr entlastet werden soll, damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird. Hinzu kommt, dass in den sechziger und siebziger Jahren teilweise Bebauungspläne mit relativ breiten Straßen erstellt worden sind, nicht zuletzt im Hinblick auf den Fahrzeugverkehr. In der letzten Zeit sind die Gemeinden dazu übergegangen, die Straßen wohnlicher und ökologischer auszubauen (z. B. Grünbuchten in den Straßen, um den fließenden Verkehr abzubremsen). Die damit teilweise enger gewordenen Straßen sind somit nicht mehr in der Lage den zunehmenden gesamten ruhenden und fließenden Verkehr aufzunehmen.

Auch in naher und ferner Zukunft wird aus ökologischen Gründen ein schonender Landschafts- bzw. Flächenverbrauch notwendig sein und die Reduzierung öffentlicher Parkflächen zur Folge haben. So wird die Priorität des Umweltschutzes die Parkmöglichkeiten auf den öffentlichen Verkehrsflächen weiter einschränken.

Diese ökologische Ausrichtung des Straßenbaus, mit der Folge der Verringerung der Straßenflächen findet zudem in einer Zeit statt, wo von den Arbeitnehmern eine zunehmende Mobilität und Flexibilität verlangt wird. Hierdurch ist eine Zunahme des Individualverkehrs voraussehbar und unabwendbar. Ohne Gegensteuerung wird somit auch eine vermehrte Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsflächen erfolgen. Hieraus folgt, dass der mit der Wohnnutzung verbundene ruhende Verkehr der Wohnungsinhaber und deren Besucher bei genereller Festlegung eines Stellplatzes pro Wohnung nicht mehr innerhalb privater Stellplatzflächen aufzunehmen ist. Durch ein Blockieren der öffentlichen Verkehrsflächen und den damit verbundenen Dauerparkern können die öffentlichen Verkehrsflächen den sonstigen allgemeinen Verkehr nicht mehr ausreichend aufnehmen und es entstehen dadurch erhebliche Beeinträchtigungen und Einschränkungen für den Straßenverkehr.

Ein weiteres Problem beim Nachweis von nur einem Stellplatz je Wohnung ist, dass es bei der Durchführung des gemeindlichen Winterdienstes vermehrt zu Beeinträchtigungen kommen wird. So können beispielsweise Straßenabschnitte mit großer Wohndichte aufgrund der am Fahrbahnrand abgestellten Fahrzeuge nur noch unter schwierigen Bedingungen geräumt und gestreut werden.

Eine weitere Ausweisung öffentlicher Parkierungsflächen durch die Gemeinde ist nur noch eingeschränkt möglich. Selbst die vorhandenen öffentlichen Parkflächen können vielerorts schon heute den Besucher-, Kunden- und Abstellverkehr für die vorhandenen Einrichtungen nicht mehr vollständig aufnehmen. Parkverstöße, z. B. Gehwegparken, Parken vor Ausfahrten, Parken im Halteverbot etc. haben in unverhältnismäßigen Maße zugenommen. Eine weitere Ausweisung von Stellplätzen für Wohnungen auf öffentlichen Verkehrsflächen würde die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs unverhältnismäßig beeinträchtigen. Eine weitere Einschränkung gibt es durch die Vielzahl freizuhaltender Grundstückszufahrten in den Wohngebieten.

## **b) Allgemeine städtebauliche Gründe**

Die Entwicklung in den letzten Jahren hat gezeigt, dass die Bebauungsdichte zunimmt. Dies wird durch steigende Baulandpreise und durch das Wohnbauleichterungsgesetz gefördert. Dies hat eine Zunahme der Wohnungszahl durch Neubauten, aber auch durch Ausbauten, Anbauten, Aufstockungsmaßnahmen und Wohnungsteilungen sowie Nutzungsänderungen zur Schaffung von Wohnraum zur Folge. Der Trend zum Geschosswohnungsbau und der Schaffung von Eigentumswohnungen ist erkennbar und vorhanden. Angesichts dieser Entwicklung ist bei einem Verzicht auf die Möglichkeit der Erhöhung der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen in der Gemeinde Mönshheim absehbar, dass der ruhende Verkehr für die ständigen Benutzer und Besucher der Wohnungen nicht auf privaten Flächen (Wohnbaugrundstück oder öffentlich rechtlich gesicherte Ersatzfläche in zumutbarer Entfernung, § 37 Abs. 4 LBO) Aufnahme finden kann, sondern sich im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen entlastet. Hiermit verbunden sind Behinderungen und negative Einflüsse auf die Sicherheit und Leichtigkeit des allgemeinen Verkehrs.

Durch den zunehmenden Druck des ruhenden Verkehrs für Wohnungen auf öffentlichen Verkehrsflächen ist absehbar, dass öffentliche Straßen, Wege und Plätze als Ort der menschlichen Begegnung und Kommunikation durch den ruhenden Parkverkehr unverhältnismäßig beeinträchtigt werden. Die allgemeine Verkehrsstatistik weist nicht zuletzt durch die Zunahme parkender Fahrzeuge auf öffentlichen Verkehrsflächen eine erhöhte Zahl von teilweise schweren Unfällen, bei denen in großem Maße Kinder beteiligt sind, aus.

Bei zunehmender Bebauungsdichte und bei gleichzeitigem Zuwachs des Individualverkehrs (z. B. durch Zweitwagen) ist voraussehbar, dass durch mangelnde Kapazität von privaten Stellplätzen ein Parksuchverkehr entsteht, der entlang den betroffenen Straßen eine Immissionsbelastung durch Lärm und Abgase hervorrufen wird, die mit den anzustrebenden gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen im Sinne des § 1 Abs. 5 Nr. 1 BauGB nicht zu vereinbaren sein dürfte. Die zu erwartende Zunahme des Parksuchverkehrs führt auch in zunehmenden Maße zu einer Verringerung der Wohnqualität.

## Teil II - Besondere ortsbezogene Begründung für die einzelnen Plangebiete

### 1. Ausschluss von Plangebieten aus dem räumlichen Geltungsbereich der Stellplatzsatzung

#### a) Gewerbe- und Industriegebiet Rotweg und Langer Graben (§§ 8 und 9 BauNVO)

Das Gewerbe- und Industriegebiet in Mönshheim wird durch den "Rotweg" und "Langen Graben" erschlossen. Es liegt im räumlichen Geltungsbereich des qualifizierten Bebauungsplans "Langer Graben", der als Art der baulichen Nutzung teilweise ein Gewerbegebiet (§ 8 Baunutzungsverordnung (BauNVO)) und teilweise ein Industriegebiet (§ 9 BauNVO) festsetzt.

Nach § 8 Abs. 3 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) sind Wohnungen in Gewerbegebieten für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter ausnahmsweise zulässig. Dasselbe gilt für Industriegebiete nach § 9 Abs. 3 BauNVO. Wegen dieser Sonderstellung reicht hier die neue gesetzliche Vorschrift aus, wonach pro Wohneinheit nur ein Stellplatz nachzuweisen ist.

Das Gewerbe- und Industriegebiet Mönshheim wird daher vom räumlichen Geltungsbereich der Stellplatzsatzung ausgeschlossen.

#### b) Sondergebiete, die der Erholung dienen (§ 10 BauNVO)

Die durch qualifizierten Bebauungsplan festgesetzten Gartenhausgebiete "Buigen" und "Heimsheimer Steige" sind Sondergebiete, die der Erholung dienen und bei denen eine dauerhafte wohnliche Nutzung nicht zulässig ist (§ 10 BauNVO).

Der Bereich des Freibadgeländes (Grundstück Wimsheimer Straße 24 - Flst. 3406) wird durch den qualifizierten Bebauungsplan "Seewiesen" erfasst. Eine wohnliche Nutzung findet derzeit hier nicht statt. Sie wäre allenfalls im Rahmen einer Hausmeisterfunktion denkbar.

Die oben genannten Sondergebiete werden aus dem räumlichen Geltungsbereich der Stellplatzsatzung herausgenommen, weil eine dauerhafte wohnliche Nutzung nicht zulässig oder nur in Ausnahmefällen in untergeordneter Weise möglich ist.

### **c) Öffentliche Einrichtungen mit untergeordneter wohnlicher Nutzungsmöglichkeit**

Die Sporthalle mit Feuerwehrhaus und DRK Räumen sowie die baulichen Anlagen, die dem Schulgelände der Appenbergschule Mönshcim zuzuordnen sind (Festhalle, Kegelbahn) werden aus dem räumlichen Geltungsbereich der Stellplatzsatzung herausgenommen, da eine wohnliche Nutzung im Verhältnis zum Schulbetrieb nur in untergeordneter Weise möglich ist.

## **2. Räumlicher Geltungsbereich der Stellplatzsatzung**

Der räumliche Geltungsbereich der Stellplatzsatzung umfaßt die Plangebiete I bis VI, die aus den beiliegenden Lageplänen ersichtlich sind. Nachfolgend wird die Notwendigkeit der Stellplatzsatzung im Hinblick auf die "Gründe des Verkehrs" und "städtebaulicher Gründe" nach den örtlichen Gegebenheiten in den einzelnen Plangebieten besonders begründet.

### **PLANGEBIET I** **Ortsmitte**

Das Plangebiet I umfaßt die Ortsmitte und ihre unmittelbare Umgebung. Es hat nach der Baunutzungsverordnung den Charakter eines Dorfgebietes und im räumlichen Randbereich den Charakter eines Mischgebietes. Es liegt innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile und somit im unbeplanten Innenbereich nach § 34 Baugesetzbuch.

Das Plangebiet I ist räumlich folgendermaßen begrenzt:

- im Westen durch den Verlauf des in diesem Bereich unverdolten Grenzbachs
- im Süden durch die Grenze zwischen der im Zusammenhang bebauten Ortsteile und dem Außenbereich
- im Südosten durch die Grenze zum räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans "Herrenwiese"
- im Osten durch den Verlauf der Grundstücke, die von der Leonberger Straße erschlossen sind und
- im Norden durch die Begrenzung zum Außenbereich, Alte Wiernsheimer Straße und Iptinger Straße

Das Plangebiet I beinhaltet das im Rahmen der seit 1978 durchgeführten Ortskernsanierung förmlich durch Sanierungssatzung festgelegte Sanierungsgebiet. Die Sanierungsmaßnahmen sind zwischenzeitlich fast vollständig abgeschlossen. Zum Abschluss der Sanierung ist noch der Abbruch der Gebäude Bachstraße 3 (Wohnhaus), Bachstraße 5 (Scheune) und Bachstraße 6 (Waschhaus) geplant. Die Gemeinde hat für diese Gebäude bereits die erforderlichen Abbruchgenehmigungen. Mittelfristig ist auch noch der zusätzliche Abbruch der Gebäude Bachstraße 2 und Bachstraße 4 vorgesehen. Die durch den Abbruch dieser Gebäude geschaffene Freifläche soll überwiegend für die Ausweisung öffentlicher Verkehrsflächen (Bushaltestelle, Fußgängerüberweg, eventuell Verbreiterung der Pforzheimer Straße, öffentliche Parkplätze) sowie zur Schaffung öffentlicher Grünflächen verwendet werden.

Das Plangebiet I umfasst mit zwei Metzgereien, einer Bäckerei, einem Gemischtwarenmarkt, einem Frisörgeschäft, einer Drogerie und diversen Läden mit Gebrauchsgüterartikeln die wesentlichen Einrichtungen des täglichen Bedarfs. Hinzu kommen drei Gaststätten, von denen zwei Fremdenzimmer vermieten, eine Getreidemühle mit Postagentur, ein großes Schmuckunternehmen, ein Malergeschäft mit Schreibartikeln und eine Sparkasse. Das Plangebiet I umfasst auch mit dem Rathaus, dem Notariat, der Kirche, dem Evangelischen Gemeindehaus, der Alten Kelter und der Diakoniestation zahlreiche öffentliche Einrichtungen. Unmittelbar westlich außerhalb des Plangebietes I befindet sich der Kindergarten mit dem Kindertagesplatz.

Der Marktplatz, die Schulstraße, die Burgstraße und der Teil der Bachstraße, der vom Marktplatz aus angefahren werden kann (Sackgasse) ist als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen. Der restliche Teil der Bachstraße sowie die gesamte Friezheimer Straße und die Brunnenstraße sind als Tempo 30 Zone ausgewiesen. Die Schul-, Burg-, Bach- und Brunnenstraße sind teilweise nur bis 4 Meter breit. Bei der Burgstraße und teilweise bei der Schul- und Brunnenstraße sind keine ausgewiesenen Gehwege vorhanden. Auf den übrigen Straßen bzw. Straßenabschnitten in diesem Bereich sind sie mit ca. nur einem Meter relativ schmal.

Durch die enge Tallage von Mönshheim, dem nahen Autobahnanschluss zur Autobahnanschlussstelle A8 Heimsheim und dem hohen Anteil an Landesstraßen, die unmittelbar durch Mönshheim gehen (Landesstraße L1177 Richtung Weissach und Wurmberg, Landesstraße L1134 Richtung Wiernsheim und Heimsheim) ist vor allem die Ortsmitte von Mönshheim sehr stark vom Durchgangsverkehr belastet. Morgens und abends kommt auch noch ein starker Berufsverkehr in den Großraum Stuttgart hinzu.

Aus städtebaulicher Sicht kann allgemein festgestellt werden, dass die meisten älteren Häuser - vor allem im Rahmen der durchgeführten Ortskernsanierung - durch Umnutzungen, Umbauten, Ausbauten und Anbauten und sonstigen Modernisierungs- bzw. Renovierungsmaßnahmen und teilweise auch durch völlige Neubauten wohnlich wesentlich intensiver als vor der Ortskernsanierung genutzt werden. Hinzu kommen noch neugebaute Mehrfamilienhäuser in der Leonberger Straße 19 und 21 sowie in der Friolzheimer Straße 19. In Zukunft wird sich die Tendenz zur Schaffung von neuem Wohnraum und stärkerer Wohndichte fortsetzen. Die meisten Haushalte haben bereits heute einen Zweitwagen.

Aufgrund der oben beschriebenen örtlichen Gegebenheiten besteht bereits heute eine starke Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität. Im Begegnungsverkehr kommt es zu ständigem Anfahren und Anhalten. Hierdurch leidet die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere bei engeren und steileren Straßen. Neben dem starken Durchgangsverkehr findet auch in erhöhtem Maße ein Parksuchverkehr statt. Die öffentlichen Parkplätze und Straßen werden vermehrt als private Abstellplätze benutzt. Durch das ständige Abbremsen und Anfahren steigen die Schadstoffemissionen und die Unfallgefahr. Die Wohnqualität ist daher bereits heute, vor allem bei den Gebäuden, die unmittelbar an die Landesstraßen angrenzen, eingeschränkt.

Die Fußgänger müssen den zunehmend parkenden Fahrzeugen auf den Straßen und teilweise auch auf den Gehwegen ausweichen und insbesondere bei fehlenden oder schmalen Gehwegen auf die Straßenfläche zur Straßenmitte hin ausweichen. Die Unfallgefahr für die Fußgänger, insbesondere für Kinder, steigt dadurch erheblich. Hinzu kommt, dass das Plangebiet I von vielen Kindern als Schulweg benutzt wird. Auch der Weg zum Kindergarten führt für viele Kinder durch das Plangebiet I.

Sowohl für den Zulieferverkehr (z. B. Möbelauto), die Feuerwehr, dem Rettungswagen als auch für den Streu- und Winterdienst stellen die zunehmend auf den öffentlichen Straßen abgestellten Fahrzeuge eine stetig zunehmende Beeinträchtigung dar.

Es ist daher unverzichtbar, angemessen und auch für die Grundstückseigentümer zumutbar, künftig pro Wohneinheit 1,5 Stellplätze herzustellen und zu unterhalten.

#### **PLANGEBIET II**

**Sonnenrainweg, In den Steiggärten, Gartenstraße, Dammstraße, Bei der Ölschläge, Alte Wiernsheimer Straße, Iptinger Straße**

Das Plangebiet II umfasst den räumlichen Geltungsbereich der nach § 30 Absatz 1 BauGB qualifizierten Bebauungspläne (Inkrafttreten nach dem 29. Juni 1961) "In den Steiggärten I" und "In den Steiggärten II" mit den Straßen Sonnenrainweg, In den Steiggärten und Gartenstraße sowie des qualifizierten Bebauungsplans "Bei der Ölschläge" mit der gleichnamigen Straße. Als Art der baulichen Nutzung ist ein allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO festgesetzt. Der übrige Bereich, der die Dammstraße, die Iptinger Straße und die Alte Wiernsheimer Straße umfasst, liegt im unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB. Auch dieser Bereich hat den Charakter eines allgemeinen Wohngebietes nach § 4 BauNVO.

An der Iptinger Straße (Kreisstraße K 4578) wurde im Jahre 1992 eine Apartmentwohnanlage mit drei Gebäuden auf den Grundstücken Iptinger Straße 38 bis 42 mit 67 Apartmentwohnungen errichtet. Auf dem Grundstück Spreuerbergstraße 37 wurde im Jahre 1993 ein Wohngebäude mit 8 Wohnungen errichtet. Die Zufahrt zum Gebäude Spreuerbergstraße 37 erfolgt von der Iptinger Straße aus. In der Iptinger Straße besteht - vor allem seit der Errichtung der Gebäude Iptinger Straße 38 bis 42 ein sehr starker Besucherverkehr und damit verbunden ein Parksuchverkehr. Die öffentlichen Stellplätze, die die Gemeinde bei der Trafostation unterhalb des Gebäudes Iptinger Straße 44 geschaffen hat, reichen bei der Vielzahl der Besucher nicht aus. Die Situation hat sich in diesem Bereich der Iptinger Straße derart verkehrsgefährdend gesteigert, dass die Fahrzeuge immer wieder in großem Umfang auf dem Gehweg abgestellt werden, sodass Fußgänger, insbesondere Kinder und Frauen mit Kinderwagen den Gehweg nicht mehr passieren können und auf die stark befahrene Iptinger Straße, von der aus unter anderem auch in das Gewerbe- und Industriegebiet zugefahren wird, betreten müssen.

Im Gewann Angerstal hat die Gemeinde einen neuen Spielplatz errichtet. Das Anlegen von Parkplätzen in unmittelbarer Nähe des Spielplatzes war nicht möglich, da südlich des Spielplatzes die Wohnbebauung und nördlich des Spielplatzes die Wasserschutzzone beginnt. Die meisten Eltern fahren leider ihre Kinder mit dem Fahrzeug zum Spielplatz und benutzen dabei die Gartenstraße und die Dammstraße. In der Gartenstraße befindet sich noch eine Gärtnerei. Würde hier die gesetzliche Regelung weiter gelten, wonach pro Wohneinheit nur ein Stellplatz nachzuweisen ist, dann würde sich auch hier die Anzahl der parkenden Fahrzeuge - insbesondere im Bereich der Gartenstraße - erhöhen und zu einer nicht zu verantwortenden Gefährdung von Fußgängern und vor allem der Kinder, die den Spielplatz besuchen, führen.

Das Wohngebiet im Bereich der Straßen "In den Steiggärten" und im "Sonnenrainweg" weist eine Hanglage auf. Die Straße "In den Steiggärten" hat ein Gefälle von bis zu 10 Prozent. Der Sonnenrainweg ist eine Sackgasse. Eine Verminderung der Stellplatzzahl würde die Anzahl der Straßenparker erhöhen. Die Alte Wiernsheimer Straße weist ebenfalls ein starkes Gefälle von stellenweise bis zu 10 Prozent aus.

Wenn die Ortsdurchfahrt von Mönshheim auf der Pforzheimer Straße wegen Baumaßnahmen (zuletzt bei den Tiebauarbeiten im Bereich der Wimsheimer Straße / Pforzheimer Straße im Zusammenhang mit dem Bau des Regenüberlaufbeckens Jahnstraße) oder wegen Verkehrsunfälle gesperrt werden muss, dient die Alte Wiernsheimer Straße als Verkehrsumleitung in Richtung Wurmberg und Wiernsheim. Die Alte Wiernsheimer Straße wird häufig von landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Bussen befahren, weil am Ende der Alten Wiernsheimer Straße die Zufahrt zu den Aussiedlerhöfen ist. Nicht zuletzt wird auch der Winterdienst durch zunehmend parkende Fahrzeuge am Straßenrand behindert.

Es ist daher unverzichtbar, angemessen und auch für die Grundstückseigentümer zumutbar, künftig pro Wohneinheit 1,5 Stellplätze herzustellen und zu unterhalten.

### **PLANGEBIET III**

#### **Lindenstraße, Buigenrainstraße und Spreuerbergstraße**

Der Bereich der Lindenstraße und Spreuerbergstraße wird größtenteils durch den einfachen Bebauungsplan "Lindenstraße" erfasst. Dieser trat vor dem 29.06.1961 in Kraft und es handelt sich somit um keinen qualifizierten Bebauungsplan nach § 30 Absatz 1 Baugesetzbuch. Lediglich durch die nachträglichen Änderungen des Bebauungsplanes Lindenstraße, die nach dem 29.06.1961 in Kraft getreten sind, liegen Teile des Bereichs der Spreuerbergstraße und der Lindenstraße im Geltungsbereich eines qualifizierten Bebauungsplanes. Das Plangebiet III liegt somit zum größten Teil im unbeplanten Innenbereich, der den Charakter eines allgemeinen Wohngebietes hat.

Die Buigenrain- und Lindenstraße wurde Ende der achtziger und Anfang der neunziger Jahre "zurückgebaut". Dadurch wurde der vorherige, teilweise starke Durchgangsverkehr und die damit verbundenen Geschwindigkeitsüberschreitungen unterbunden. Viele ortskundige Autofahrer benutzten vor dem Rückbau die Linden- und Buigenrainstraße als "Abkürzung" in Richtung Weissach und Heimsheim zur Autobahn. Durch den Einbau der Grünbuchten als Tempobremsen wurde dieser Durchgangsverkehr nun weitestgehend unterbunden. Durch Wohnungsanbauten und Umnutzungen entstanden im Bereich der Lindenstraße und Buigenrainstraße mehr Wohneinheiten. Die Anzahl der auf der Fahrbahn abgestellten Fahrzeuge nahm weiter zu. Durch die vorhandenen Grünbuchten, der nicht allzu breiten Fahrbahn und der zunehmend auf den Straßen abgestellten Fahrzeuge und unter Berücksichtigung des Straßengefälles in der Lindenstraße besteht heute bereits ein verkehrsgefährdender Zustand. Die Fahrzeuge der Anlieger und deren Besucher müssen ständig - insbesondere bei Begegnungsverkehr - abbremsen und wieder anfahren. Für die Fußgänger und Radfahrer stellt dies ein vermehrtes Unfallrisiko dar, weil die Gefahr, dass beispielsweise ein Kind hinter einem parkenden Auto hervorkommt, ständig wächst.

Dieselben Probleme sind in der Spreuerbergstraße vorhanden. Diese hat zwar keine Grünbuchten, ist dafür aber schmaler als die Linden- und Buigenrainstraße.

Es ist daher unverzichtbar, angemessen und auch den Grundstückseigentümern zuzumuten, künftig pro Wohneinheit 1,5 Stellplätze herzustellen und zu unterhalten.

### **PLANGEBIET IV**

#### **Herrenwiese, Weissacher Straße, Südlicher Teil der Leonberger Straße nach Zufahrt zur Herrenwiese**

Das Plangebiet IV umfasst den räumlichen Geltungsbereich des qualifizierten Bebauungsplanes "Herrenwiese", der als Art der baulichen Nutzung ein Mischgebiet ausweist. Der übrige Teil des Plangebietes IV liegt im unbeplanten Innenbereich.

Das Plangebiet IV ist vom sehr starken Durchgangsverkehr auf der Landesstraße L 1134 (Leonberger Straße) Richtung Heimsheim zur Autobahnanschlussstelle A8 und auf der Landesstraße L 1177 (Weissacher Straße) Richtung Weissach zum Forschungs- und Entwicklungszentrum der Firma Porsche betroffen. Der Verkehrsknotenpunkt der Leonberger Straße mit der Weissacher Straße ist daher insbesondere in den morgendlichen und abendlichen Berufsverkehrszeiten sehr stark belastet. Die Weissacher Straße hat von Mönshheim in Fahrtrichtung Weissach eine Steigung bis zu 10 Prozent und in Weiterfahrt in Richtung Weissach stellenweise noch mehr. Die Weissacher Straße und der südliche Teil der Leonberger Straße werden zudem vom naheliegenden Friedhof tangiert, da bei Bestattungen die Friedhofbesucher ihre Fahrzeuge auf der Straße parken und ein Parksuch-verkehr größeren Umfangs stattfindet. Durch parkende Fahrzeuge auf dem südlichen Teil der Leonberger Straße und auf der Weissacher Straße treten - angesichts des starken Verkehrs - in immer größeren Umfang verkehrgefährdende Situationen auf. Der Verkehrsfluss wird durch das ständige Abbremsen und Anfahren gehemmt. Dies trifft vor allem auf die Fahrzeuge zu, die von Weissach nach Mönshheim fahren und auf der Gefällstrecke der Weissacher Straße parkenden Fahrzeugen ausweichen und abbremsen müssen. Der Zulieferverkehr zur Firma Porsche, der von der Autobahnanschlussstelle Heimsheim kommt, muss - um auf die Weissacher Straße zu gelangen - eine Rechtskurve um 180 Grad bewältigen, wobei dann anschließend die Weissacher Straße gleich ansteigt. Bei diesem exponierten Kreuzungsbereich kam es schon öfters vor, dass LKWs aufgrund parkender Fahrzeuge steckengeblieben sind und einen Umweg fahren mussten, um nach Weissach zu gelangen (z. B. Wendemöglichkeit erst beim Freibad).

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplangebietes "Herrenwiese" wurde in den letzten Jahren mit Ausnahme eines großen Firmengrundstücks bebaut. Es befindet sich dort eine Fliesen- und Plattenlegerfirma und mit dem Neubau einer Zahnarztpraxis mit Wohngebäude wurde begonnen. Das Plangebiet IV wird auch direkt vom Berufsverkehr von und zur Firma Binder beeinflusst.

Es ist daher unverzichtbar, angemessen und auch den Grundstückseigentümern zuzumuten, künftig pro Wohneinheit 1,5 Stellplätze herzustellen und zu unterhalten.

#### **PLANGEBIET V**

**Jahnstraße, Bergstraße, Badstraße, Teil der Pforzheimer Straße bis Brücke Grenzbach, Grenzbachstraße, Wimsheimer Straße, Dobelweg, Hoffmann-, Mittelal- und Mühlgrabenstraße**

Das Gebiet der Jahnstraße und der Bergstraße liegt im räumlichen Geltungsbereich des qualifizierten Bebauungsplanes "Jahnstraße". Als Art der baulichen Nutzung ist ein allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

Die Gebäude der Badstraße liegen im räumlichen Geltungsbereich des einfachen Bebauungsplanes "Badstraße" (Bebauungsplan wurde vor dem 29. Juni 1961 rechtskräftig). Beim einfachen Bebauungsplan "Badstraße" ist die Umgebungsbebauung maßgebend. Auch hier handelt es sich um ein allgemeines Wohngebiet.

Die Gebäude der Wimsheimer Straße liegen im räumlichen Geltungsbereich des qualifizierten Bebauungsplanes "Südlich der Wimsheimer Straße" und die Gebäude in der Hoffmann-, Mittelal- und Mühlgrabenstraße liegen im unbeplanten Innenbereich. Das Gebiet ist nach der Baunutzungsverordnung als allgemeines Wohngebiet einzustufen.

In diesem Plangebiet liegt der Kindergarten der Gemeinde Mönshheim, eine Kleiderreinigungs- und Toto Lotto Annahmestelle, die Raiffeisenbank Wimsheim-Mönshheim, ein Schuhfachgeschäft und ein Autohaus mit Tankstelle. Dieses Plangebiet V wird zudem beeinflusst vom Freibad in Richtung Wimsheim und der Grund- und Hauptschule Appenberg mit Turn- und Festhalle sowie Kegelbahn. Innerhalb dieses Plangebietes liegt somit der größte Teil des Schulweges, der Weg zum Kindergarten und es findet dort der Großteil des Schulbusverkehrs statt.

Die Appenberghauptschule ist eine Nachbarschaftsschule, die auch von Kindern der Nachbargemeinden Wimsheim und Friolzheim besucht wird. Die von Wimsheim kommenden Schulbusse biegen von der Wimsheimer Straße in die Jahnstraße ein, die an einer Buswendeplatte endet. Die ca. 5 Meter breite Jahnstraße weist eine starke Kurvenführung und eine Steigung im oberen Teil von ca. 10 Prozent aus. Durch vermehrt am Straßenrand parkende Fahrzeuge wird der Schulbusverkehr behindert. Vor allem im Winter ist bei Glatteisbildung ein Befahren der Jahnstraße mit Schulbussen teilweise nicht mehr möglich. Auch der

Winterdienst wird wesentlich erschwert. Neben den Fahrzeugen der Anlieger, der Besucher der Anlieger und der Schulbusse wird die Jahnstraße durch die Fahrzeuge der Lehrer und der Eltern, die ihre Kinder zur Schule fahren, der Besucher von Veranstaltungen in der Turn- und Festhalle sowie der Kegelbahn zusätzlich mit starkem Verkehrsaufkommen belastet. In der Jahnstraße befindet sich auch noch ein Polizeiposten des Polizeireviers Mühlacker sowie eine Arztpraxis.

Die mit ca. 15 Prozent ansteigende Bergstraße, die eine Sackgasse ist, wird vorwiegend von den Mönzheimer Schülerinnen und Schüler benutzt, die zu Fuß zur Schule gehen. Von der Ortsmitte kommend, befindet sich vor dem Kreuzungsbereich der Bergstraße mit der Jahnstraße auf der stark befahrenen Wimsheimer Straße (Kreisstraße K 4568) ein Zebrastreifen, der von Schülerlotsen abgesichert wird.

Die Badstraße ist mit ca. 4 Metern besonders schmal und sie kann durch die zunehmende Anzahl parkender Fahrzeuge fast nicht mehr durchfahren werden. Es ist nur ein sehr schmaler Fußweg vorhanden, der wegen den auf der Fahrbahn parkenden Fahrzeuge nicht benutzbar ist bzw. nicht benutzt wird. Die Fußgänger gehen vorwiegend auf der Fahrbahn. Die Badstraße, die von Kindern zunehmend als Spielstraße und als Fußweg zum Freibad benutzt wird, stellt damit eine zunehmende Gefährdung für Fußgänger und insbesondere für Kinder dar.

Wegen der Knappheit von Wohnungen und der ansteigenden Grundstückspreise ist damit zu rechnen, dass durch Anbauten und Umnutzungen zusätzliche Wohnungen geschaffen werden. Ein Großteil der Haushalte hat bereits heute schon zwei Fahrzeuge und diese Entwicklung wird sich sicherlich nicht umkehren. Aufgrund der oben geschilderten örtlichen Verhältnisse ist es deshalb unerlässlich, vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit die erforderliche Anzahl von Stellplätzen von 1 Stellplatz je Wohneinheit auf künftig 1,5 Stellplätze je Wohneinheit zu erhöhen.

## **PLANGEBIET VI**

### **Wohngebiet Appenberg**

**(Gödelmanngebiet wird im laufenden Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.)**

Dieses Plangebiet VI umfasst das gesamte Wohngebiet Appenberg. Dieses liegt im räumlichen Geltungsbereich der qualifizierten Bebauungspläne "Appenberg I", "Appenberg II" und "Appenberg III" mit ihren jeweiligen Panteilen und Änderungen. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Appenberg I" weist überwiegend als Art der baulichen Nutzung nach der Baunutzungsverordnung ein reines Wohngebiet aus. Die übrigen Gebiete sind allgemeine Wohngebiete.

Das Wohngebiet Appenberg ist von der stark befahrenen Pforzheimer Straße (Landesstraße L 1134) über die Appenbergstraße erschlossen. Auch hier nimmt die Anzahl der auf der Fahrbahn der Waldstraße als Haupteinfahrstraße sowie der Ulmenstraße parkenden Kraftfahrzeuge zu. Durch die vermehrt parkenden Fahrzeuge und die Ringnetzerschließung im südlichen Appenberggebiet wird die Leichtigkeit des Verkehrs und der Verkehrsfluss durch vermehrtes Abbremsen und Anfahren gehemmt. Die Schadstoffemissionen und der Verkehrslärm nimmt dadurch zu. Der Busverkehr und der Winterdienst wird durch die zunehmender Zahl der auf der Fahrbahn parkenden Kraftfahrzeuge erschwert.

Der nördliche Teil des Appenberggebietes grenzt an das neue Bebauungsplangebiet "Gödelmann" an, welches eine Gesamtfläche von ca. 13,8 Hektar und eine Nettobaulandfläche von ca. 8,5 Hektar hat. Beim jetzt noch bestehenden Wendehammer am Ende der Ulmenstraße soll das zukünftige Neubaugebiet "Gödelmann" mit dem nördlichen Teil des Appenberggebietes, dem Baugebiet Appenberg III, verbunden werden. Die Baugebiete Appenberg und Gödelmann können damit von der Appenbergstraße und zukünftig von der Landesstraße L 1177 angefahren werden. Für das Neubaugebiet "Gödelmann" ist bereits im Bebauungsplanentwurf eine Festsetzung von 1,5 Stellplätzen je Wohnung vorgesehen und es weist als Art der baulichen Nutzung zum überwiegenden Teil allgemeine Wohngebiete aus. Der Neubau eines Kindergartens ist vorgesehen.

Beim bestehenden Appenberggebiet sind noch einige Baulücken vorhanden. Es ist auch zu erwarten, dass bei den bestehenden Gebäuden neuer Wohnraum durch Anbauten, Umbauten bzw. Umnutzungen geschaffen wird. Die Kinder der geburtenstarken Jahrgänge kommen nun in das Alter, wo sie sich bei Erreichen der Volljährigkeit gleich ein Kraftfahrzeug zulegen. Die Entwicklung, wonach der Großteil der Haushalte bereits jetzt schon zwei Fahrzeuge hat, wird sich in Zukunft sicherlich weiter fortsetzen.

Es ist daher unverzichtbar, angemessen und auch für die Grundstückseigentümer zumutbar, künftig pro Wohneinheit 1,5 Stellplätze herzustellen und zu unterhalten.

**Anlagen:**

- Lageplan zu Plangebiet I
- Lageplan zu Plangebiet II
- Lageplan zu Plangebiet III
- Lageplan zu Plangebiet IV
- Lageplan zu Plangebiet V
- Lageplan zu Plangebiet VI