

Stellplatzsatzung der Gemeinde Überherrn

mit Begründung

ENTWURF



Quelle: © KI: Kernplan GmbH

10.12.2025

Stellplatzsatzung der Gemeinde Überherrn

Im Auftrag:



Gemeinde Überherrn
Rathausstraße 101
66802 Überherrn

IMPRESSUM

Stand: 10.12.2025, Entwurf

Verantwortlich:

Geschäftsführende Gesellschafter
Dipl.-Ing. Hugo Kern, Raum- und Umweltplaner
Dipl.-Ing. Sarah End, Stadtplanerin AKS

Projektleitung:

Lisa Detzler, M.Sc. Umweltplanung und Recht

Projektbearbeitung:

Jessica Sailer, M.Sc. Umweltplanung und Recht

Hinweis:

Inhalte, Fotos und sonstige Abbildungen sind geistiges Eigentum der Kernplan GmbH oder des Auftraggebers und somit urheberrechtlich geschützt (bei gesondert gekennzeichneten Abbildungen liegen die jeweiligen Bildrechte/Nutzungsrechte beim Auftraggeber oder bei Dritten).

Sämtliche Inhalte dürfen nur mit schriftlicher Zustimmung der Kernplan GmbH bzw. des Auftraggebers (auch auszugsweise) vervielfältigt, verbreitet, weitergegeben oder auf sonstige Art und Weise genutzt werden. Sämtliche Nutzungsrechte verbleiben bei der Kernplan GmbH bzw. beim Auftraggeber.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

INHALT

Vorwort	4
Erster Teil - Allgemeine Rahmenbedingungen	5
Zweiter Teil - Begründung der Regelungen	10
§ 1 Geltungsbereich	10
§ 2 Herstellungspflicht und Begriffe	10
§ 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze	10
§ 4 Ablösung der Stellplatzverpflichtung	13
§ 5 Abweichungen und Ausnahmen	14
§ 6 Ordnungswidrigkeiten	14
§ 7 Inkrafttreten	14
Dritter Teil - Überblick über die Richtzahlen im Einzelnen	15
Fazit	23

Anlage: Satzung der Gemeinde Überherrn über die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen oder Garagen (Stellplatz-Satzung)

VORWORT

Mit dem Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung des Saarlandes und weiterer Rechtsvorschriften vom 19. Februar 2025 wurde die bisherige landesrechtliche Regelung zur Herstellungspflicht von Stellplätzen grundlegend reformiert.

Die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen für Wohnungen und Wohnheime besteht künftig nur noch dann, wenn sie durch eine örtliche Bauvorschrift in einer kommunalen Satzung ausdrücklich festgelegt wird. Damit wurde die Zuständigkeit bewusst auf die kommunale Ebene verlagert.

Bislang bestand im Saarland – insbesondere bei Wohngebäuden mit bis zu zwei Wohneinheiten – keine generelle Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen. In der Gemeinde Überherrn galten bereits lokale Regelungen im Rahmen einer Stellplatzsatzung für Teilbereiche des Kernorts. Diese bezogen sich nicht nur auf Wohnnutzungen, sondern auch auf weitergehende bauliche Nutzungen, etwa im gewerblichen oder öffentlichen Bereich. Mit dem Inkrafttreten der neuen Gesetzeslage ist jedoch eine Neufassung erforderlich, um einen rechts-sicheren und einheitlichen Rahmen für das gesamte Gemeindegebiet zu schaffen.

Die nun vorgelegte Stellplatzsatzung verfolgt das Ziel, einer geordneten städtebaulichen Entwicklung Rechnung zu tragen und zugleich den öffentlichen Straßenraum nachhaltig zu entlasten. Ohne ausreichende Stellplatzangebote auf privaten Grundstücken drohen Verkehrsbehinderungen und Nutzungskonflikte, insbesondere zum Nachteil von Fußgängern und Radfahrern. Die Satzung soll dem entgegenwirken.

Zudem leistet sie einen wichtigen Beitrag zur Planungs- und Investitionssicherheit – für Bauherren, Eigentümer, Architekten sowie kommunale Entscheidungsträger. Der künftig ortswelt verbindlich geregelte Stellplatzbedarf orientiert sich am tatsächlichen Nutzungsverhalten und trägt so zu einem ausgewogenen Verhältnis zwischen privaten Interessen und dem Allgemeinwohl bei. Die Möglichkeit einer Stellplatzablöse eröffnet dabei zusätzliche Flexibilität.

Die Regelungen der Stellplatzsatzung gelten ausschließlich für Neubauten sowie für wesentliche Änderungen an bestehenden baulichen Anlagen. Für genehmigte Bestandsgebäude besteht keine Verpflichtung zur nachträglichen Herstellung von Stellplätzen.

Mit der Erstellung der Stellplatzsatzung inkl. zugehöriger Begründung ist die Kernplan Gesellschaft für Städtebau und Kommunikation mbH, Kirchenstraße 12, 66557 Illingen beauftragt.

Erster Teil - Allgemeine Rahmenbedingungen

Gesetzliche Grundlagen

§ 12 des Kommunalselbstverwaltungsgesetzes (KSVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Juni 1997 (Amtsbl. S. 682), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04. Dezember 2024 (Amtsbl. I S. 1086, 1087) i.V.m. § 47 Abs. 1 S. 4 und § 85 Abs. 1 Nr. 7 Landesbauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.02.2004 (Amtsbl. 2004, 822), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 19.02.2025, ermächtigt Kommunen durch Satzung örtliche Bauvorschriften über die Zahl der notwendigen Stellplätze und Garagen nach Art und Maß der baulichen Nutzung unter Berücksichtigung der verkehrlichen, wirtschaftspolitischen oder städtebaulichen Gründe zu erlassen.

Anlass, Ziele und Inhalt der Stellplatzsatzung

Mit der vorliegenden Stellplatzsatzung, die für alle Ortsteile der Gemeinde Überherrn Anwendung findet und verschiedene Zonen unterscheidet, wird das Ziel verfolgt, den öffentlichen Verkehrsraum von ruhendem Verkehr zu entlasten, indem eine Mindestanzahl an Stellplätzen für PKW (notwendige Stellplätze) direkt und zwingend denjenigen baulichen Anlagen zugeordnet werden, die den Verkehr verursachen.

Die Satzung enthält Regelungen zur Anzahl der notwendigen Stellplätze für Personenkraftfahrzeuge. In diesem Zusammenhang listet die Anlage zur Stellplatzsatzung Richtzahlen für unterschiedliche Nutzungen auf (u.a. Wohnungen und Wohnheime, Büros, Verkaufs-, Versammlungs-, Sport-, Gast- und Vergnügungsstätten, Einrichtungen der medizinischen Versorgung).

Die Gemeinde Überherrn sieht im Rahmen der vorliegenden Stellplatzsatzung bewusst davon ab, Vorgaben zur Herstellung von Fahrradabstellanlagen festzulegen. Dieser Verzicht beruht auf einer Abwägung der örtlichen Gegebenheiten und Bedarfe:

Im Gemeindegebiet Überherrn handelt es sich überwiegend um ländlich geprägte Strukturen mit vergleichsweise geringer Bevölkerungsdichte und weit gestreuter Siedlungsstruktur. Der Alltagsradverkehr spielt

Steckbrief - Gemeinde Überherrn

- Die Gemeinde Überherrn liegt mit ca. 12.100 Einwohnern (Stand: 31.12.2024) im Südwesten des Saarlandes im Landkreis Saarlouis. (Quelle: Statistisches Landesamt Saarland, Stand: 21.05.2025), abgerufen am 25.06.2025 unter: www.saarland.de)
- unmittelbare Nachbarschaft zu Frankreich (Grenzlage) und zur Kreisstadt Saarlouis
- Ortsteile: Altforweiler, Berus, Bisten, Felsberg, Überherrn und Wohnstadt
- B269 und B269 neu führen durch die Gemeinde, damit auch gute Anbindung an die BAB 620 gewährleistet (nächste Anschlussstellen "AS 3 Saarlouis-Mitte" sowie "AS 4b Emsdorf" je nach Ortsteil ca. 5 Fahrminuten entfernt)
- dadurch schnelle Erreichbarkeit der Zentren der Saarschiene (Saarlouis, Dillingen, Völklingen, Saarbrücken, Merzig) sowie von Luxemburg und Frankreich
- Die Gemeinde Überherrn zählt zur Raumkategorie: Randzone des Verdichtungsraumes

bislang eine untergeordnete Rolle im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Die Inanspruchnahme von Fahrrädern für Arbeitswege, Einkäufe oder sonstige regelmäßig wiederkehrende Wege ist – auch aufgrund topografischer und infrastruktureller Rahmenbedingungen – derzeit gering.

Vor diesem Hintergrund erscheint eine generelle Verpflichtung zur Errichtung von Fahrradstellplätzen im gesamten Gemeindegebiet zum jetzigen Zeitpunkt nicht sachgerecht. Die Gemeinde verfolgt jedoch unabhängig davon weiterhin das Ziel, die Nahmobilität zu stärken und wird Entwicklungen im Bereich des Radverkehrs auch im Zuge künftiger Mobilitäts- oder Verkehrskonzepte berücksichtigen. Sollte sich der Bedarf an gesicherten Fahrradabstellanlagen erhöhen, behält sich die Gemeinde vor, entsprechende Regelungen zu einem späteren Zeitpunkt in die Satzung aufzunehmen oder ergänzende Maßnahmen zu treffen.

Gemeinde Überherrn – Eckdaten

Überherrn ist eine Gemeinde im Landkreis Saarlouis im Südwesten des Saarlandes, unmittelbar an der Grenze zu Frankreich gelegen (etwa 40 Kilometer bis Metz; die Nachbargemeinde auf französischer Seite ist Creutzwald).

Die Gemeinde gliedert sich in sechs Ortsteile, von denen der gleichnamige Ortsteil

Überherrn als wirtschaftliches Zentrum fungiert. Hier konzentrieren sich neben zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten auch Handwerksbetriebe, Dienstleister und mittelständische Unternehmen, was den Ortsteil zu einem bedeutenden Standort für Handel und Gewerbe macht. Zudem verfügt die Gemeinde über Gewerbegebiete mit größeren Unternehmen (u. a. Gewerbegebiet "Häuserfeld").

Ein weiterer Aspekt, der die Entwicklung der Gemeinde Überherrn prägt, ist der hohe Motorisierungsgrad. Laut Statistischem Bundesamt lag die durchschnittliche Pkw-Dichte in Deutschland im Jahr 2024 bei 580 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner. Im Saarland wurde mit 655 Pkw je 1.000 Einwohner der höchste Wert bundesweit verzeichnet. (Quelle: „Pkw-Dichte 2024 leicht gestiegen“, Pressemitteilung Nr. N051 vom 08. Oktober 2024, abgerufen am 25.06.2025 unter: www.destatis.de)

Besonders auffällig ist die Situation im Landkreis Saarlouis, wo die Pkw-Dichte bereits im Jahr 2022 mit 694 deutlich über dem Landes- und Bundesdurchschnitt lag. Innerhalb des Landkreises zählt die Gemeinde Überherrn mit über 725 Pkw pro 1.000 Einwohner zu den Spitzenreitern. Diese Zahlen verdeutlichen die starke individuelle Mobilität in der Region. (Quelle: Nahverkehrsplan Landkreis Saarlouis 2024 (Stand: 21.03.2024), abgerufen am 25.06.2025 unter: www.zps-online.de)

Gleichzeitig weist die Gemeinde Überherrn mit durchschnittlich 114,3 m² je Wohnung eine überdurchschnittlich große Wohnfläche auf, was über dem saarländischen Durchschnitt von 107,1 m² und dem bundesweiten Mittelwert von 94,4 m² liegt. Diese Struktur spiegelt den vorherrschenden Siedlungscharakter mit Ein- und Zweifamilienhäusern wider und unterstreicht den erhöhten Bedarf an privaten Stellplätzen.

In der Folge erscheint eine zeitgemäße Anpassung der Stellplatzverpflichtung im Rahmen der örtlichen Planung und Entwicklung dringend geboten.



Blick in den Kernbereich des Hauptortes Überherrn mit hohem Durchgangs- und Publikumsverkehr

Der **Hauptort Überherrn** bildet das administrative und infrastrukturelle Zentrum der Gemeinde. Hier befinden sich das Rathaus sowie zentrale Einrichtungen wie Grundschule, Kindertagesstätten, Einzelhandel, medizinische Versorgung und Sportstätten. Die Siedlungsstruktur ist überwiegend durch reine und allgemeine Wohngebiete geprägt, ergänzt durch gemischt genutzte Zonen entlang der Hauptverkehrsachsen mit Dienstleistungen, Gastronomie und kleineren Gewerbebetrieben sowie dem Gewerbegebiet "Langwies" am östlichen Siedlungsrand von Überherrn (hier findet sich u. a. ein größeres Logistik-Unternehmen). Die Wohnbebauung reicht von Einfamilienhäusern in ruhigen Lagen bis hin zu dichteren Siedlungsstrukturen im Ortszentrum.

Ein besonderes Merkmal ist zudem der zentrale Versorgungsbereich, wie er im Integrierten Gemeindeentwicklungskonzept der Gemeinde Überherrn (Stand 2009) definiert ist. Dieser umfasst insbesondere die Hauptstraße und die Alleestraße als zentrale Achse, die Kirche St. Bonifacius sowie das Umfeld des alten Bahnhofs. Es handelt sich hierbei um die Haupteinkaufslage der Gemeinde, die sich durch eine hohe Passantenfrequenz und eine starke Einzelhandelsnutzung auszeichnet. Die Lage fungiert als identitätsstiftendes Zentrum mit hoher funktionaler Bedeutung für die gesamte Gemeinde. Aufgrund des hohen Durchgangs- und Publikumsverkehrs besteht in diesem Bereich ein erheblicher Parkdruck, was städtebaulich und verkehrsplanerisch besondere Herausforderungen mit sich bringt.

Der Ort ist gut an das regionale Busnetz angebunden, mit regelmäßigen Verbindungen nach Saarlouis, Bous und

Völklingen. Mehrere Haltestellen gewährleisten eine gute fußläufige Erreichbarkeit. Die Stellplatzsituation ist in den Wohngebieten überwiegend entspannt, im zentralen Versorgungsbereich jedoch durch hohen Parkdruck gekennzeichnet.

Altforweiler ist ein traditionell gewachsener Ort mit dörflichem Charakter und kompaktem Ortskern, der durch kleinteilige Wohnbebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern (vereinzelt auch Mehrfamilienhäusern) geprägt ist. Während sich in den Randlagen überwiegend reine Wohngebiete befinden, weist der zentrale Bereich vereinzelt Mischnutzungen auf – etwa durch Gastronomie, Dienstleistungen und kleinere Ladeneinheiten.

Der frühere Grundschulstandort wurde geschlossen; die Kinder besuchen heute die Grundschule im benachbarten Berus. Eine Kindertagesstätte ist jedoch weiterhin im Ort vorhanden und sichert die Betreuung jüngerer Kinder.

Trotz der dörflichen Struktur ist Altforweiler gut mit Einrichtungen der Grundversorgung ausgestattet. Neben einer Apotheke und einer Tankstelle mit angeschlossenem Shop befindet sich am nordöstlichen Siedlungsrand ein Edeka-Markt, der die wohnortnahe Lebensmittelversorgung sicherstellt. Damit verfügt Altforweiler – im Vergleich zu anderen Ortsteilen – über eine bemerkenswert stabile Versorgungsinfrastruktur.

Von wirtschaftlicher Bedeutung ist zudem das Gewerbegebiet „Häsfeld“ östlich des Ortskerns. Hier haben sich verschiedene Be-

triebe aus den Bereichen Handwerk, Produktion und Dienstleistung angesiedelt. Es stellt einen wichtigen lokalen Arbeits- und Wirtschaftsstandort dar.

Die Anbindung an Überherrn sowie nach Saarlouis erfolgt über das regionale Busnetz, hauptsächlich entlang der Hauptverkehrsstraßen (Montag bis Freitag stündliche Taktung; am Wochenende eingeschränkt). Die Stellplatzsituation ist insgesamt unkritisch; durch die überwiegend kleinparzellierte Wohnbebauung mit privaten Stellmöglichkeiten besteht kein nennenswerter Parkdruck.

Berus ist ein historisch geprägter Ortsteil mit markanter Höhenlage und eindrucks voller Aussicht über das Saartal bis ins benachbarte Frankreich. Der Ort hat einen besonderen identitätsstiftenden Charakter innerhalb der Gemeinde Überherrn, sowohl durch seine bauliche Struktur als auch durch seine symbolische und touristische Bedeutung.

Im alten Ortskern, insbesondere entlang der Kirchenstraße und Burgstraße, zeigt sich eine dichte Bebauungsstruktur mit überwiegend zweigeschossiger, geschlossener Bauweise. Diese engmaschige Bebauung spiegelt die historische Entwicklung des Ortes wider und prägt das Ortsbild maßgeblich. In den westlichen und südlichen Siedlungs bereichen hingegen dominiert eine lockerere Bebauung mit freistehenden Ein- und Zweifamilienhäusern, oft auf größeren Grundstücken. Hier zeigt sich eine eher auf modernes Wohnen ausgerichtete Entwicklung mit offenerem Charakter.

Eine wichtige Bildungseinrichtung vor Ort ist die Grundschule Berus, die aktuell von knapp 200 Schülern besucht wird. Sie fungiert als zentraler Schulstandort für mehrere Ortsteile und wird vor allem von Kindern aus Berus, Felsberg und Altforweiler genutzt. Die Schule erfüllt damit eine wichtige Versorgungsfunktion im nördlichen Bereich der Gemeinde.

Neben der schulischen Infrastruktur befindet sich in Berus auch die Orannaklinik, eine Fachklinik mit überregionaler Bedeutung im Bereich Rehabilitation, die nicht nur medizinische Versorgung, sondern auch wohnortnahe Arbeitsplätze bietet.

Von besonderer Bedeutung ist zudem der Standort des Europadenkmals, das als Zeichen der deutsch-französischen Aussöhnung weithin sichtbar auf dem Höhenrücken liegt. Es zieht zahlreiche Besucher an und unterstreicht die symbolische Rolle von Berus als Ort der Geschichte, des Ausblicks und der europäischen Idee. Auch der nahe gelegene Aussichtspunkt „Saarlouis-er Hof“ trägt zur touristischen Attraktivität des Ortsteils bei.

Die Nahversorgung im Ort ist begrenzt, jedoch über benachbarte Ortsteile sicher gestellt. Insgesamt verbindet Berus hohe landschaftliche und kulturelle Qualitäten mit wohnfunktionalen und sozialen Strukturen.

Berus ist ebenfalls an das örtliche Busnetz angeschlossen, allerdings mit eingeschränkter Taktung. Die Hanglage erschwert zudem in Teilbereichen den fußläufigen Zugang zu Haltestellen.

Die Stellplatzsituation im alten Ortskern ist aufgrund der dichten, geschlossenen Bebauung teilweise eingeschränkt, während in den locker bebauten Randbereichen ausreichend private Stellflächen vorhanden sind.

Bisten ist ein kleiner, überwiegend wohnfunktional geprägter Ortsteil der Gemeinde Überherrn, der unmittelbar an den Hauptort Überherrn angrenzt. Durch diese Lage profitiert Bisten besonders von der Nähe zu den zentralen Einrichtungen, Versorgungsangeboten und Verkehrsachsen des Hauptortes.

Die Siedlungsstruktur ist vorwiegend durch freistehende Einfamilienhäuser mit großzügigen Grundstücken geprägt. Das Ortsbild vermittelt eine ruhige, ländliche Wohnatmosphäre mit hoher Aufenthaltsqualität. Ergänzend dazu befindet sich am südlichen / südwestlichen Ortsrand das kleine gewerblich geprägte Gebiet „Im Häuserfeld“, in dem sich mehrere Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt haben. Es stellt einen funktionalen Übergangsreich zwischen Wohnen und Gewerbe dar und bietet wohnortnahe Arbeitsplätze.

Trotz seiner geringen Größe besitzt Bisten eine gewisse zentrale Bedeutung innerhalb der Gemeinde, da sich hier das Rathaus der Gemeinde Überherrn befindet – unmittelbar an der Ortseinfahrt - vom Hauptort kommend - gelegen.

Ein wichtiger Impuls für die soziale Infrastruktur ist zudem die kürzlich eröffnete neue Kindertagesstätte, die die Betreuungssituation in Bisten und der Umgebung

deutlich verbessert und das familienfreundliche Profil des Ortsteils stärkt.

Die Nahversorgung ist im Ort selbst begrenzt, durch die unmittelbare Anbindung an Überherrn aber leicht erreichbar. Die naturnahe Umgebung, die Nähe zur französischen Grenze und die direkte Erreichbarkeit der zentralen Gemeindeeinrichtungen machen Bisten zu einem attraktiven, ruhigen Wohnstandort mit funktionalen Ergänzungen im Bereich Verwaltung, Bildung und kleinteiligem Gewerbe.

Bisten ist an das Busnetz Richtung Überherrn und Saarlouis angebunden. Die zentrale Haltestelle ist gut erreichbar (Montag bis Freitag stündliche Taktung; am Wochenende eingeschränkt).

Die Stellplatzsituation ist im gesamten Ortsteil entspannt; großzügige Grundstücke und geringe Dichte ermöglichen meist ausreichende private Stellflächen. Lediglich im Umfeld des Rathauses kann es zu Spitzenzeiten zu kurzfristigen Engpässen kommen.

Felsberg ist ein ländlich geprägter Ortsteil der Gemeinde Überherrn mit lockerem Siedlungsgefüge und ausgeprägt wohnfunktionalem Charakter. Der Ort gliedert sich in zwei räumlich und topografisch voneinander getrennte Bereiche – Unterfelsberg und Oberfelsberg – mit einer überwiegenden Ein- und Zweifamilienhausbebauung. Zur Ortslage zählt zudem der Bereich Neuhof. Die Struktur ist insgesamt durch eine geringe bauliche Dichte und eine naturnahe Umgebung geprägt.

Trotz seiner überschaubaren Größe verfügt Felsberg über einzelne Nahversorgungsangebote, darunter eine Bäckerei sowie einen Imbiss, die wichtige Grundbedürfnisse der Bevölkerung decken und zugleich als Treffpunkte im Alltag dienen.

Eine besondere Bedeutung für den Ort und die Gemeinde insgesamt hat die Teufelsburg, eine Burgruine nördlich des Ortsteils, die als touristische Attraktion und beliebtes Ausflugsziel fungiert. Sie ist landschaftlich reizvoll gelegen, bietet Ausblicke über das Saartal und ist über Wanderwege gut erschlossen. Die Teufelsburg trägt zur Identität des Ortsteils bei und bietet Potenziale für eine stärkere touristische Profilierung. Die öffentliche Infrastruktur ist insgesamt begrenzt, jedoch sind die nächstgelegenen zentralen Einrichtungen in Überherrn und der benachbarten Kreisstadt Saarlouis in kurzer Fahrzeit erreichbar. Die naturnahe Lage, das ruhige Wohnumfeld sowie der touristische Wert machen Felsberg insbe-



Blick in den alten Ortskern von Berus (Kirchenstraße)

sondere als Wohnstandort mit Naherholungsqualitäten attraktiv.

Felsberg ist durch eine Buslinie an Saarlouis und den Saargau angebunden. Die Erreichbarkeit ist eingeschränkt (keine stündliche Taktung), insbesondere außerhalb der Schulzeiten sowie am Wochenende.

Die Stellplatzsituation ist unproblematisch; durch die lockere Bebauung mit überwiegender Nutzung durch Einfamilienhäuser bestehen in der Regel genügend Stellmöglichkeiten auf privaten Flächen.

Die **Wohnstadt** stellt innerhalb der Gemeinde Überherrn einen eigenständigen, funktional geplanten Ortsteil dar, der in den späten 1950er Jahren / frühen 1960er-Jahren als Wohnsiedlung konzipiert wurde. Sie weist eine vergleichsweise hohe Bevölkerungsdichte auf und verfügt über mehrere soziale Infrastruktureinrichtungen (Schule am Warndtwald; kath. Kindergarten; KiTa Klabautermann).

Die Wohnnutzung steht in diesem Ortsteil klar im Vordergrund, ist jedoch differenziert ausgeprägt: Der westliche Teilbereich – u. a. entlang der Albrecht-Dürer-Straße und der Schillerstraße – ist durch eine dichte Bebauungsstruktur mit ein- bis zweigeschossiger Reihen- und Gruppenhausbebauung geprägt. Diese Bereiche weisen eine eher homogene bauliche Struktur mit geringer Grundstücksgröße und enger Erschließung auf.

Im östlichen Teil der Wohnstadt, u. a. entlang der Otto-Hahn-Straße, finden sich dagegen vermehrt freistehende Einfamilienhäuser, ebenfalls in ein- bis zweigeschossiger Bauweise, auf vergleichsweise größeren Grundstücken. Diese Bereiche wirken insgesamt offener und durchgrünter, mit einem stärker auf individuelles Wohnen ausgerichteten Charakter.

So ergibt sich innerhalb der Wohnstadt ein differenziertes Wohnbild mit unterschiedlichen Dichten und Wohnformen. Die zentrale Erschließung, gute Erreichbarkeit und vorhandene Einrichtungen machen die Wohnstadt zu einem wichtigen Wohnstandort innerhalb der Gemeinde.

Die Wohnstadt ist in das Busnetz eingebunden, jedoch mit unregelmäßigen Verbindungen nach Saarlouis und Überherrn (keine stündliche Taktung; weitere Einschränkung am Wochenende).

Die Stellplatzsituation ist differenziert zu betrachten: Während im westlichen Teil mit dichter Reihenhausbebauung teils Engpässe auftreten können, bieten die östlichen

Bereiche mit Einfamilienhäusern meist ausreichend private Stellplätze.

Fazit

Die Analyse der Ortsteile der Gemeinde Überherrn macht eine klare funktionale und räumliche Differenzierung im Gemeindegebiet deutlich, die eine abgestufte Regelung der Stellplatzanforderungen sachlich rechtfertigt. Insbesondere die Gegenüberstellung des zentralen Versorgungsbereichs im Hauptort Überherrn und der übrigen, überwiegend wohnfunktional und gewerblich geprägten Bereiche zeigt erhebliche Unterschiede in der Nutzungsdichte, der Stellplatznachfrage sowie in der städtebaulichen Zielsetzung. Der hohe Motorisierungsgrad betrifft alle Ortsteile.

Der zentrale Versorgungsbereich im Hauptort Überherrn – wie im Integrierten Gemeindeentwicklungskonzept (2009) definiert – stellt das funktionale Zentrum der Gemeinde dar. Entlang der Hauptstraße und Alleestraße konzentrieren sich Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen, Gastronomie, Verwaltungseinrichtungen, kirchliche Gebäude und das Umfeld des alten Bahnhofs. Diese Lage bildet die Haupteinkaufslage der Gemeinde, ist identitätsstiftend, stark frequentiert und geprägt durch eine hohe bauliche Dichte sowie intensiven Publikumsverkehr. Hier besteht ein erheblicher Parkdruck, der den öffentlichen Raum stark beansprucht und spezifische städtebauliche Lösungen erforderlich macht.

Im Gegensatz dazu umfasst das übrige Siedlungsgebiet von Überherrn – insbesondere die Ortsteile Altforweiler, Berus, Bisten, Felsberg und Wohnstadt sowie die nicht zentralen Bereiche des Hauptortes Überherrn – überwiegend Wohn- und Mischgebiete mit deutlich geringerer Bebauungsdichte, kleinteiliger Struktur und meist ausreichenden privaten Stellmöglichkeiten auf Grundstücken. Ergänzt werden diese durch mehrere eigenständige Gewerbegebiete wie z. B. das Gewerbegebiet „Häsfeld“ in Altforweiler, „Im Häuserfeld“ in Bisten oder „Langwies“ in Überherrn (außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs). Auch in diesen Bereichen ergibt sich ein anderer Charakter der Stellplatznachfrage: Während in Wohngebieten dauerhafte Stellplätze für Anwohner dominieren, konzentriert sich der Bedarf in den Gewerbegebieten auf Beschäftigte, Lieferverkehre und Kunden, jedoch in der Regel ohne vergleichbaren Parkdruck wie im zentralen Versorgungsbereich.

Aus dieser differenzierten Bestandsanalyse ergibt sich eine sachgerechte Zweiteilung des Gemeindegebiets in zwei Zonen:

- Zone 1: Kernbereich des Hauptortes Überherrn
 1. Hohe bauliche Dichte, Mischnutzung mit Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen
 2. Erhöhter Parkdruck, starker Durchgangs- und Zielverkehr
 3. Ziel: Flexible Stellplatzbemessung mit Berücksichtigung der Flächenknappheit und Förderung multimodaler Mobilität
- Zone 2: Übriges Regelungsgebiet der Stellplatzsatzung Überherrn
 1. Geringere Dichte, ausreichende Grundstücksflächen, wohn- und arbeitsplatzbezogener Stellplatzbedarf
 2. In Gewerbegebieten funktional eigenständige Stellplatzanforderungen (z. B. Kunden- und Lieferverkehr), jedoch ohne innenstadtnähliche Engpasssituation
 3. Ziel: Sicherstellung bedarfsgerechter, praktikabler Stellplatzvorgaben unter Wahrung eines geordneten Ortsbildes

Die Einteilung in diese beiden Zonen ermöglicht eine zielerichtete, ortsspezifische und rechtssichere Regelung der Stellplatzanforderungen, die sowohl den spezifischen Gegebenheiten im zentralen Versorgungsbereich als auch den strukturellen Besonderheiten in den übrigen Bereichen der Gemeinde Überherrn Rechnung trägt.

Sie trägt zur Stärkung der Funktionsfähigkeit des Ortszentrums, zur Entlastung des öffentlichen Raums und zur geordneten Entwicklung der gesamten Gemeinde bei.

Relevante Begriffsbestimmungen	
Stellplätze und Garagen	<p>Gem. § 2 Abs. 9 S. 1 LBO sind Stellplätze Flächen, die dem Abstellen von Kraftfahrzeugen außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen auf Grundstücken dienen.</p> <p>Gem. § 2 Abs. 9 S. 2 LBO sind Garagen ganz oder teilweise umschlossene Räume zum Abstellen von Kraftfahrzeugen und überdachte Stellplätze.</p> <p>Ausstellungs-, Verkaufs-, Werk- und Lagerplätze und -räume für Kraftfahrzeuge sind gem. § 2 Abs. 9 S. 3 keine Stellplätze oder Garagen.</p>
Betreutes Wohnen bzw. Service-Wohnen	Hierbei handelt es sich um in sich abgeschlossene Wohnungen, die in Anlage, Ausstattung und Einrichtung den besonderen Bedürfnissen von älteren Menschen und Menschen mit körperlichen und/ oder geistigen Einschränkungen Rechnung trägt und sie in die Lage versetzt, möglichst lange ein selbstständiges Leben zu führen. Neben der zweckgerechten baulichen Ausgestaltung können die Bewohner Betreuungs-, Unterstützungs-, Versorgungs- und Pflegeleistungen in Anspruch nehmen. Bestandteil des Betreuten Wohnens und des Service-Wohnens ist i. d. R. ein Betreuungs- bzw. ein Servicevertrag.
Pflege-/ Seniorenwohnheime, Wohnheime für Menschen mit Behinderungen	Hierbei handelt es sich um Einrichtungen, in der Menschen mit Pflege-, Betreuungs- und Hilfebedarf ganztägig versorgt werden. Eine Unterbringung erfolgt i.d.R. in Einzel- oder Doppelzimmern.
Sonder- / Bestellpraxen	Sonderpraxen sind z.B. Heilpraktiker, Psychologen oder Ähnlichem mit reiner Bestellpraxis. Eine (Fach-)Arztpraxis fällt auch bei Behandlung nur nach Terminvereinbarung grundsätzlich unter die Kategorie „Einrichtungen der ambulanten Versorgung“.
Verkaufsfläche	Verkaufsfläche ist die Fläche, die dem Verkauf dient einschließlich der Gänge, Treppen in den Verkaufsräumen, Standflächen für Einrichtungsgegenstände, Kassenzonen, Schaufenster und sonstige Flächen, soweit sie dem Kunden zugänglich sind. Es findet keine Unterscheidung zwischen Innen- und Außenverkaufsflächen statt.
Nutzfläche	<p>Bei der Berechnung von Nutzflächen (NF) ist die DIN 277 heranzuziehen. In dieser ist erklärt, welche Arten von Flächen zur Nutzfläche gezählt werden müssen.</p> <p>Beispiele für mögliche Bereiche der Nutzfläche sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wohnen und Aufenthalt: Wohnräume, Gemeinschaftsräume, Pausenräume, Warteräume, Speiseräume • Büroarbeit: Büoräume, Großraumbüros, Besprechungsräume, Konstruktionsräume, Schalterräume, Bedienungsräume, Aufsichtsräume, Bürotechnikräume • Produktion, Experimente, Arbeit: Werkhallen, Werkstätten, technologische Labors, Physikal-, elektrotechnische Labors, chemisch-, bakteriologische Labors, Räume für die Tierhaltung, Räume für die Pflanzenzucht, Küchen, Sonderarbeitsräume • Lagern, Verteilen, Verkaufen: Lagerräume, Sammlungsräume, Archive, Kühlräume, Annahme- und Ausgaberäume, Verkaufsräume, Ausstellungsräume • Bildung, Kultur und Unterricht: Unterrichtsräume mit fester Bestuhlung, allgemeine und besondere Unterrichts- und Übungsräume ohne feste Bestuhlung, Bibliotheksräume, Sporträume, Versammlungsräume, Bühnen- und Studioräume, Schauräume, Sakralräume • Heilen und Pflegen: Räume mit allgemeiner oder besonderer medizinischer Ausstattung, Räume für operative Eingriffe, Räume für Strahlendiagnostik, Räume für Strahlentherapie, Räume für Physiotherapie und Reha, allgemeine und besondere Bettenräume, sonstige Pflegeräume • Sonstige Nutzflächen: Sanitärräume, Garderoben, Abstellräume, Fahrzeugabstellflächen, Fahrgastflächen, Räume für zentrale Technik, Schutzzäume
Nettogastraumfläche	Nettogastraumfläche in diesem Sinne ist die Fläche, die zum Verzehr von Speisen und/oder Getränken bestimmt ist, auch wenn die Fläche außerdem für Veranstaltungen oder sonstige Zwecke (z.B. Tanzen) bestimmt ist. Der Thekenbereich ist nicht mit einzuberechnen.

Zweiter Teil - Begründung der Regelungen

§ 1 Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich umfasst, gemäß **§ 1 S. 1 der Satzung**, die in den beiliegenden Übersichtsplänen ersichtlichen Bereiche der Gemeinde Überherrn (vgl. hierzu auch Übersichtsplan Geltungsbereich Stellplatzsatzung Gemeinde Überherrn).

Die Stellplatzsatzung kommt somit folglich sowohl im Geltungsbereich von rechtskräftigen Bebauungsplänen als auch im unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) zur Anwendung und gilt somit für alle baurechtlich bebaubaren Grundstücke innerhalb der Gemeinde Überherrn. Hierzu zählen ausdrücklich auch außerhalb zusammenhängender Ortslagen gelegene Aussiedlerhöfe, sofern diese baurechtlich bebaubar sind. Dabei werden die folgenden beiden Zonen unterschieden:

- Zone 1: Kernbereich des Hauptortes Überherrn
- Zone 2: Übriges Regelungsgebiet der Stellplatzsatzung Überherrn

Der Kernbereich des Hauptortes Überherrn (Zone 1) entspricht im Wesentlichen dem zentralen Versorgungsbereich gemäß dem Integrierten Gemeindeentwicklungskonzept der Gemeinde Überherrn (Stand 2009). Er umfasst insbesondere die Haupt- und Alleestraße als zentrale Achse, die Kirche St. Bonifacius sowie das Umfeld des alten Bahnhofs. Bei diesem Gebiet handelt es sich um die Haupteinkaufslage der Gemeinde Überherrn mit entsprechend hohem Durchgangs- und Publikumsverkehr und dementsprechend hohem Parkdruck.

Das übrige Siedlungsgefüge der Gemeinde Überherrn (bezogen auf alle Ortsteile) ist dem gegenüber der Zone 2 zugeordnet. Hierzu zählen alle strukturell geprägten Bereiche, die dauerhaft genutzt werden und Teil der bestehenden Siedlungsstruktur sind einschl. aller baurechtlich bebaubaren Aussiedlerhöfe. Die Zone erfasst damit den Großteil des Siedlungskörpers des Gemeindegebiets und bildet den allgemeinen Geltungsbereich außerhalb der zentralen Versorgungsstruktur.

Bzgl. der Begründung zur Einteilung in diese beiden Zonen wird auf die Ausführungen

zur Analyse der Ortsteile verwiesen (vgl. S. 6 - 8).

Entsprechend der Konkurrenzregelung in **§ 1 S. 2 der Satzung** werden abweichende Regelungen zur Anzahl von Pkw-Stellplätzen in Bebauungsplänen und sonstigen Satzungen durch die vorliegende Stellplatzsatzung nicht berührt. Dies bedeutet, dass die in Bebauungsplänen und sonstigen Satzungen getroffenen, spezifischen Festsetzungen den Regelungen der Stellplatzsatzung vorgehen. Damit ist gewährleistet, dass Regelungen in Bebauungsplänen weiterhin Bestand haben bzw. im Einzelfall auch spezifischere Regelungen getroffen werden können.

§ 2 Herstellungspflicht und Begriffe

Mit Verweis auf § 47 Abs. 1 LBO wird in **§ 2 Abs. 1 S. 1 der Satzung** festgehalten, dass die Errichtung baulicher und anderer Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, eine Stellplatzpflicht auslöst. Abweichend von § 47 Abs. 1 S. 5 1. Hs. LBO regelt **§ 2 Abs. 1 S. 2 der Satzung**, dass die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen oder Garagen – nach Maßgabe der vorliegenden Stellplatzsatzung – auch für Wohnungen und Wohnheime gilt. Die Ermächtigungsgrundlage hierfür ergibt sich aus § 47 Abs. 1 S. 5 2. Hs. i.V.m. S. 4 und § 85 Abs. 1 Nr. 7 LBO. Diese Festlegung trägt dem Umstand Rechnung, dass auch Wohnnutzungen – insbesondere im ländlich geprägten Raum wie in Überherrn – regelmäßig einen Stellplatzbedarf erzeugen. Die Möglichkeit zur differenzierten Festlegung des Umfangs der Stellplatzverpflichtung in der Satzung ermöglicht eine situationsgerechte, ortsbegrenzte Steuerung, die sowohl städtebauliche Belange als auch Mobilitätsanforderungen berücksichtigt.

Auch **§ 2 Abs. 2 der Satzung** nimmt Bezug auf die LBO (§ 47 Abs. 1 S. 3 LBO), wonach bei der Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen nach Absatz 1 der vorliegenden Satzung nur der durch die Änderung verursachte Mehrbedarf an Stellplätzen und Garagen zu decken ist. Diese Regelung dient der Verhältnismäßigkeit und soll vermeiden, dass bei baulichen oder funk-

tionalen Änderungen bestehender Anlagen eine vollständige Neuausstattung mit Stellplätzen erforderlich wird. Stattdessen ist nur derjenige Mehrbedarf auszugleichen, der durch die Änderung oder Nutzungsänderung tatsächlich neu entsteht.

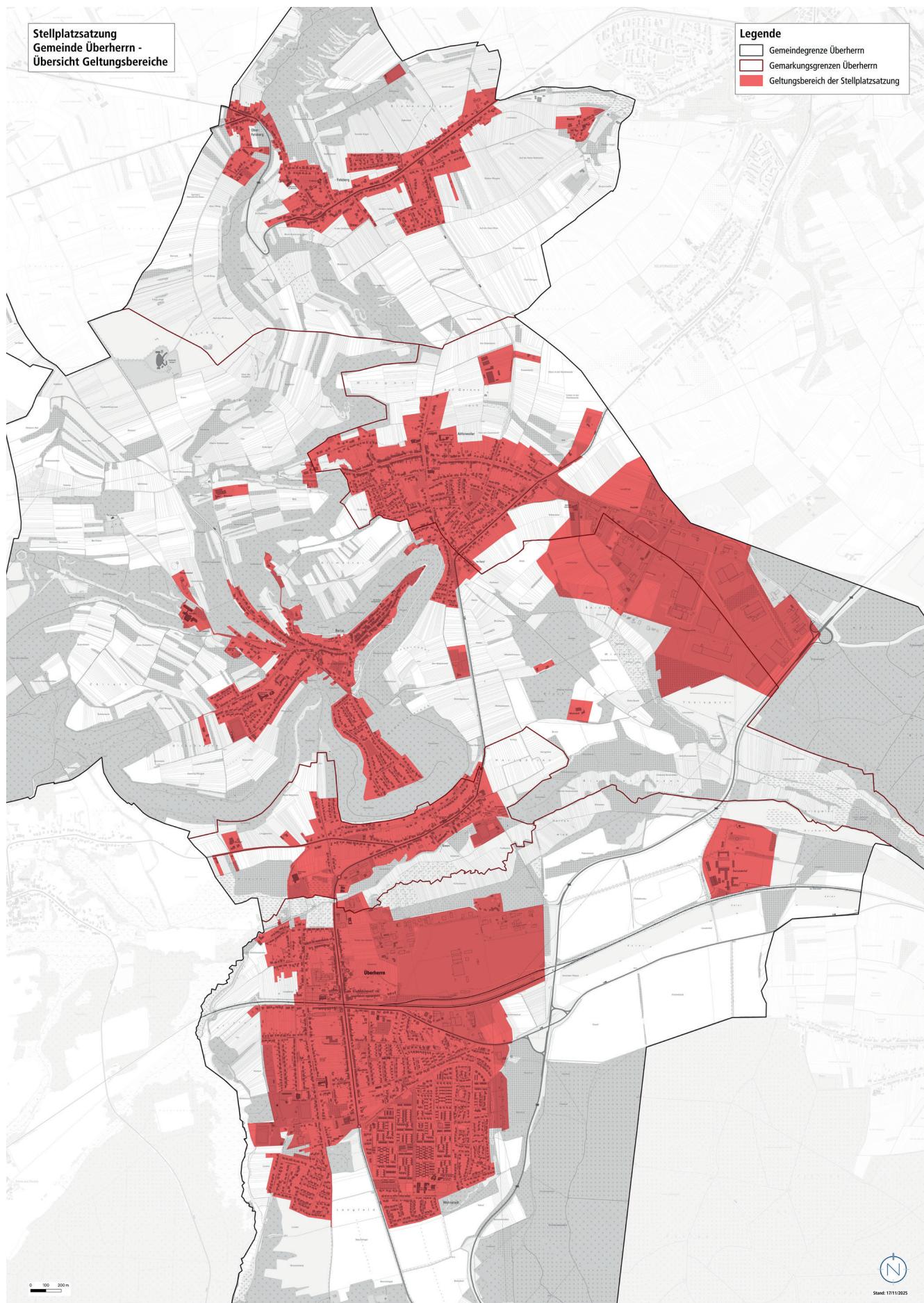
In **§ 2 Abs. 3 der Satzung** wird zur Klärung Bezug auf die in § 2 Abs. 9 LBO enthaltenen Begriffsdefinitionen „Stellplätze“ und „Garagen“ genommen. Die darin angeführten Definitionen können der Tabelle "Relevante Begriffsdefinitionen" entnommen werden.

§ 2 Abs. 4 S. 1 der Satzung legt den Zeitpunkt fest, ab wann die notwendigen Stellplätze hergestellt sein müssen und stellt sicher, dass der Stellplatzbedarf nicht zeitverzögert, sondern zeitgleich mit der Nutzungsaufnahme gedeckt wird. Die Regelung trägt somit unmittelbar zur geordneten städtebaulichen Entwicklung und zur Vermeidung von Parkraummangel im Umfeld des Bauvorhabens bei.

In **§ 2 Abs. 4 S. 2 der Satzung** wird in diesem Zusammenhang deklaratorisch klargestellt, dass Stellplätze auch in Form von Garagen nachgewiesen werden können. Diese Klarstellung dient der Rechtsanwendungssicherheit, da Garagen funktional gleichwertige Stellplatzangebote darstellen. Auslegungsspielräume werden damit verhindert.

Mit **§ 2 Abs. 5 der Satzung** wird auf die neue Regelung des § 47 Abs. 1 S. 6 LBO verwiesen, wonach für Wohnungen, die uneingeschränkt mit dem Rollstuhl nutzbar sind, je Wohnung ein Stellplatz herzustellen ist. Von der in § 47 Abs. 1 S. 6 LBO enthaltenen Mindestanforderung können keine abweichenden Regelungen getroffen werden, da es an einer Ermächtigungsgrundlage fehlt. Dies bedeutet, dass die Regelung des § 47 Abs. 1 S. 6 LBO den getroffenen Regelungen der vorliegenden Stellplatzsatzung vorgeht.

Der explizite Verweis auf § 47 Abs. 1 S. 6 LBO dient dabei der Klärung und Transparenz für Vorhabenträger und Genehmigungsbehörden. Er verdeutlicht, dass im Fall von rollstuhlgerechten Wohnungen unabhängig von der sonstigen Stellplatzbemessung nach Satzung stets



Übersichtsplan Geltungsbereich Stellplatzsetzung Gemeinde Überherrn; Quelle: ZORA, LVGL; Bearbeitung: Kernplan

Abschläge für bestimmte Wohnungen

Die Gemeinde Überherrn sieht bei Vorhaben des öffentlich geförderten Wohnungsbaus sowie bei Betreutem Wohnen bzw. Service-Wohnen eine Reduzierung von der regulär geltenden Stellplatzverpflichtung vor. Während eine Minderung der Stellplatzanzahl bei Vorhaben des öffentlich geförderten Wohnungsbaus in § 3 Abs. 2 der Satzung geregelt wird, wird die verringerte Stellplatzzahl bei Betreutem Wohnen bzw. Service-Wohnen in der Anlage 1 zur Satzung geregelt.

Nicht möglich ist in diesem Zusammenhang eine Kumulierung von Abminderungen.

mindestens ein Stellplatz je Wohnung erforderlich ist. Zugleich stellt die Regelung sicher, dass die Stellplatzsatzung nicht im Widerspruch zur Landesbauordnung ausgelegt wird, sondern diese in vollem Umfang berücksichtigt und ergänzt. Dies erhöht die Rechtssicherheit bei der Anwendung und unterstützt die Zielsetzung der LBO, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit Behinderung im Rahmen der Bauleitplanung und Bauordnung angemessen zu berücksichtigen.

§ 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze

In **§ 3 Abs. 1 der Satzung** wird auf die als **Anlage 1** zur Satzung beigelegte Tabelle verwiesen. Der Tabelle ist die Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze für nachfolgende Nutzungsarten zu entnehmen:

- Wohnungen und Wohnheime
- Gebäude mit Büro- und Verwaltungsräumen
- Verkaufsstätten
- Versammlungsstätten, Kirchen
- Einrichtungen für Kinder und Jugendliche
- Sportstätten
- Gaststätten, Beherbergungsbetriebe und Vergnügungsstätten
- Gewerbliche Anlagen
- Einrichtungen der medizinischen Versorgung

Einen Überblick über die einzelnen Nutzungen mit den festgelegten Richtzahlen gibt Teil C des vorliegenden Berichtes (ab S. 15).

Auf die Vorgabe von Richtzahlen für Nutzungen, wie z.B. Kinder- und Jugendheime, Studierendenwohnheime und sonstige Wohnheime, wurde verzichtet, da derartige Nutzungen in der Gemeinde Überherrn nicht vorzufinden und auch in absehbarer Zeit nicht geplant sind bzw. kein Bedarf besteht. Auch Nutzungen, die sich regelmäßig im Eigentum der Gemeinde befinden (z.B. Rathaus, Freibäder) bleiben außer Acht, da

die Gemeinde Überherrn in diesen Fällen selbst unmittelbar über die Anzahl notwendiger Stellplätze entscheiden kann.

Für den Fall, dass einzelne Nutzungen nicht der beigefügten Anlage zur Satzung zu entnehmen sind, gilt **§ 3 Abs. 1 S. 2 und 3 der Satzung**, wonach sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf richtet. Dabei sind die in der Anlage für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Orientierungswerte heranzuziehen. Damit ist sichergestellt, dass auch hier ausreichend Stellplätze nachzuweisen sind.

In **§ 3 Abs. 2 der Satzung** wird geregelt, dass die Zahl der notwendigen Stellplätze bei **Vorhaben des öffentlich geförderten Wohnungsbaus** um 20 % gemindert wird (siehe auch Infobox, S. 12). Die Verringerung der Anzahl an herzustellenden Stellplätzen bei öffentlich gefördertem Wohnungsbau resultiert aus dem geringeren Motorisierungsgrad einkommensschwächerer Haushalte. Gleichzeitig wird mit dieser Regelung die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum gezielt unterstützt, da Bau- und Erschließungskosten gesenkt und Flächen effizienter genutzt bzw. der Flächen- und Ressourcenverbrauch reduziert werden können.

In diesem Zusammenhang erfolgt klarstellend ein Verweis auf die geltenden Verwaltungsvorschriften über die Gewährung von Zuwendungen zur sozialen Wohnraumförderung im Saarland bzw. vergleichbare Vorschriften. Soweit und sobald die Miet- und Belegungsbindung als Voraussetzung für die Reduzierung der Stellplatzverpflichtung nicht mehr gegeben sind, tritt die abschlagsfreie Stellplatzverpflichtung wieder in Kraft. Ausgenommen davon ist das bloße Ablauen einer Bindungsfrist. Begründet wird dies mit der Annahme, dass sich – angesichts des hohen Bedarfs an bezahlbarem Wohnraum – z.B. die Dauer der Miet- und Belegungsbindung zukünftig ändern kann. Mit der mindestens 25-jährigen Bin-

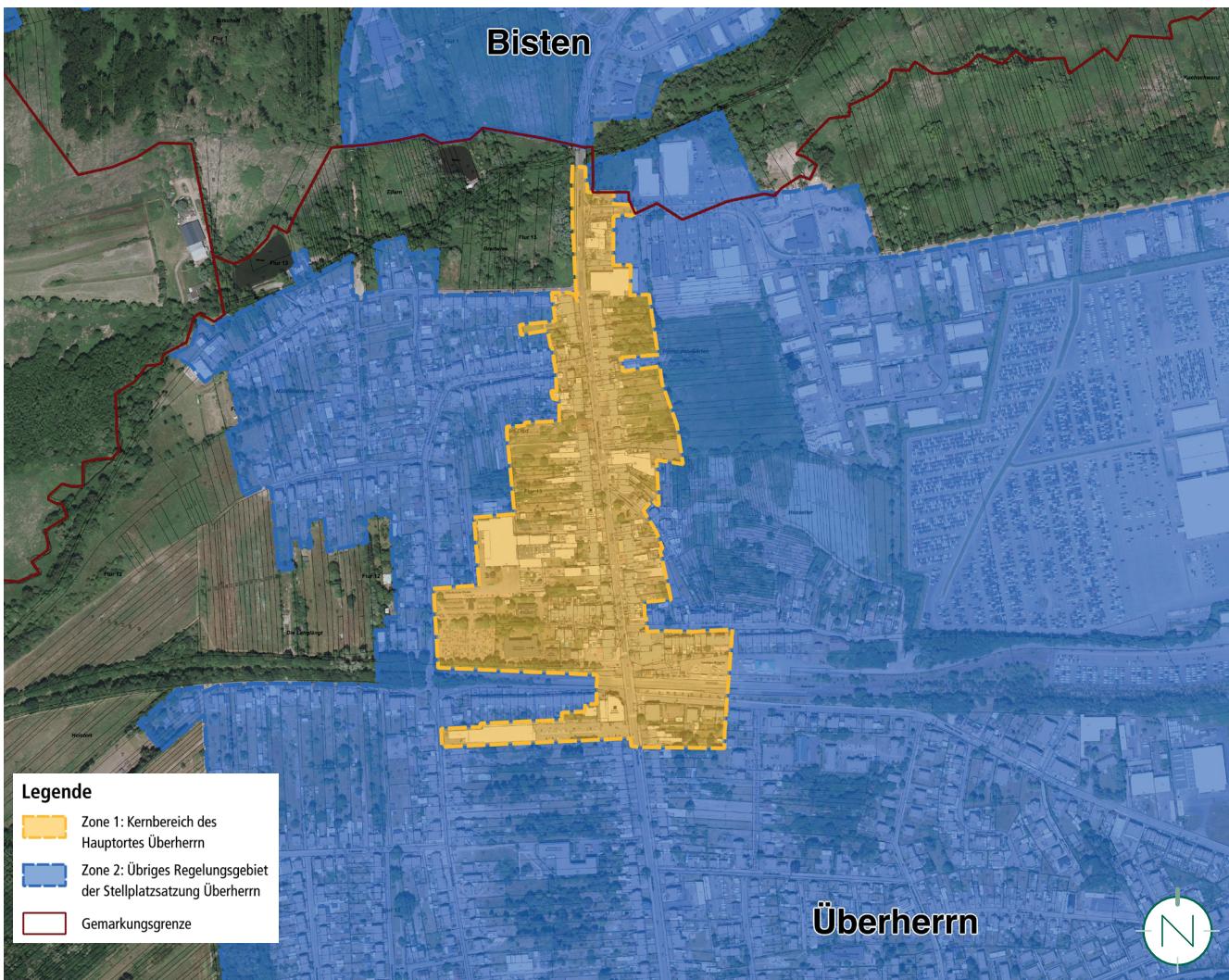
dungsfrist sollen Anreize geschaffen werden, um dauerhaft bezahlbaren Wohnraum zu schaffen.

Konkret sieht § 3 Abs. 2 der Satzung eine Reduzierung der Stellplatzpflicht um 20 % bei öffentlich gefördertem Wohnungsbau vor. Gestützt wird dies durch Erfahrungswerte in der Gemeinde Überherrn sowie landes- und bundesweite Praxisbeispiele.

§ 3 Abs. 3 S. 1 der Satzung enthält Regelungen zum Stellplatzbedarf bei baulichen und anderen Anlagen, die auf einem Grundstück verschiedenenartige Nutzungen vereinen (z.B. Büros im Obergeschoss und Gaststätte im Erdgeschoss). Demgegenüber stellt **§ 3 Abs. 3 S. 2 der Satzung** auf den Stellplatzbedarf bei verschiedenen Vorhaben ab, die sich in zumutbarer Entfernung zueinander befinden (z.B. Diskothek in zumutbarer Entfernung zu einem Lebensmitteldiscounter). Diese vorgenannten Erleichterungen in § 3 Abs. 3 S. 1 und 2 der Satzung gelten ausschließlich für den **Kernbereich des Hauptortes Überherrn** und sollen zu einer effizienten und bedarfsgerechten Planung von Stellplätzen beitragen. Die genauen **Grenzen des Geltungsbereichs** des Kernbereiches des Hauptortes Überherrn sind dem beigefügten Lageplan zu entnehmen (siehe hierzu den Lageplan "Stellplatzsatzung Gemeinde Überherrn - Gemarkung Überherrn", Zone 1).

Die Regelung gilt dabei ausschließlich für den Kernbereich des Hauptortes Überherrn, da hier eine besonders dichte bauliche Struktur, eine hohe Nutzungsvielfalt und ein begrenzter Raum für Stellplätze vorliegen. Um die vorhandenen Flächen effizient zu nutzen und eine übermäßige Anzahl an Stellplätzen zu vermeiden, wird in diesem Bereich die wechselseitige Nutzung von Stellplätzen ermöglicht. Dies trägt zur städtebaulichen Verträglichkeit, Flächenschonung und besseren Integration unterschiedlicher Nutzungen bei, ohne die Erreichbarkeit oder Funktionsfähigkeit der Vorhaben zu beeinträchtigen.

- Mit **§ 3 Abs. 3 S. 1 der Satzung** wird für den Kernbereich des Hauptortes Überherrn die Möglichkeit eröffnet, sich – bezogen auf die Anzahl an notwendigen Stellplätzen – am größten gleichzeitigen Bedarf zu orientieren, sofern die Nutzer der baulichen Anlage sich mit ihren Pkws dort zu unterschiedlichen Zeiten aufzuhalten, denn bei getrennt betrachteter Berechnung aller Nutzungen könnte sich ansonsten ein unrealistisch hoher Stellplatzbedarf ergeben,



Abgrenzung des Kernbereiches des Hauptortes Überherrn; Quelle: LVGL; Bearbeitung: Kernplan

- der in der Praxis in den seltensten Fällen gleichzeitig bestehen wird.
- Andererseits erlaubt **§ 3 Abs. 3 S. 2 der Satzung** – ebenfalls bezogen auf den Kernbereich des Hauptortes Überherrn –, dass verschiedene Vorhaben, die sich in zumutbarer Entfernung zueinander befinden, Stellplätze gemeinsam nutzen können – sofern die wechselseitige Nutzung von Stellplätzen, entsprechend § 47 Abs. 2 S. 1 LBO, öffentlich-rechtlich gesichert wird (z.B. durch Eintrag einer Baulast). Als zumutbar wird eine Entfernung von bis zu 300 m angenommen. Dieser Wert ist beispielsweise auch § 5 Abs. 2 S. 1 der Musterverordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW) vom 14. März 2022 zu entnehmen. Im Einzelfall ist die Zumutbarkeit jedoch insbesondere in Abhängigkeit vom jeweiligen Nutzerkreis und den Gegebenheiten vor Ort zu bestimmen. Hierbei gilt: „In zumutbarer Entfernung zum Baugrundstück liegen Stellplätze, wenn nach den jeweiligen Umständen

des Einzelfalles gewährleistet erscheint, dass die Personen, für die sie bestimmt sind, sie tatsächlich nutzen [...].“ ovg Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 31. Januar 2012 – 3 M 40/11, juris. Die Möglichkeit, Stellplätze gemeinschaftlich zu nutzen, ist dabei für den Kernbereich des Hauptortes Überherrn als angemessen zu betrachten. In diesem innerörtlichen Bereich mit oftmals kleinteiligen Grundstücksstrukturen, begrenzten Flächen und vielfältigen Nutzungen (Einzelhandel, Dienstleistungen, Wohnen) kann die individuelle Herstellung von Stellplätzen häufig nur eingeschränkt erfolgen. Die gemeinschaftliche Nutzung – bei öffentlich-rechtlicher Sicherung und zumutbarer Entfernung – ermöglicht eine effizientere Nutzung vorhandener Stellflächen, reduziert Flächenversiegelung und unterstützt eine nachhaltige Innenentwicklung, ohne die Funktionsfähigkeit der Erschließung zu beeinträchtigen.

In **§ 3 Abs. 4 der Satzung** wird geregelt, dass bei einem offensichtlichen Miss-

verhältnis zwischen der errechneten Stellplatzanzahl und dem tatsächlichen Bedarf Anpassungen bei der Anzahl notwendiger Stellplätze vorgenommen werden können. Das offensichtliche Missverhältnis muss durch objektiv belegbare Umstände nachgewiesen werden. Eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs ist z.B. bei Vorlage eines qualifizierten Mobilitätskonzeptes möglich, sofern der Kfz-Stellplatzbedarf durch mobilitätsverbessernde Maßnahmen reduziert und dessen Umsetzung durch schriftliche Erklärung oder eine vertragliche Vereinbarung verbindlich zugesagt wird. Ob für ein konkretes Vorhaben mehr oder weniger Stellplätze hergestellt werden müssen, kann beispielsweise auch durch ein Verkehrsgutachten belegt werden. Insgesamt wird hierdurch gewährleistet, auf den individuellen Einzelfall angemessen reagieren zu können und überzogene Stellplatzanforderungen zu vermeiden.

Mit der Regelung in **§ 3 Abs. 5 der Satzung** wird klargestellt, in welchen Fällen auf- bzw. abzurunden ist, da Anteile

von Stellplätzen nicht hergestellt werden können.

§ 4 Ablösung der Stellplatzverpflichtung

Die Möglichkeit zur Ablösung stellt ein bewährtes Instrument dar, um pragmatische Lösungen in Fällen zu finden, in denen die Herstellung von Stellplätzen objektiv nicht oder nur unter erheblichen Schwierigkeiten möglich ist. In **§ 4 der Satzung** wird daher – unter Bezugnahme auf die Ermächtigungsgrundlage in § 47 Abs. 3 LBO – geregelt, dass die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze unter bestimmten Voraussetzungen (z.B. Flächenverfügbarkeit, Topografie) durch die Zahlung eines Geldbetrages an die Gemeinde Überherrn abgelöst werden kann.

In diesem Zusammenhang wird auf die geltende Stellplatzablösesatzung der Gemeinde Überherrn vom 06. September 2012 verwiesen, wonach der Bauherr für jeden nicht hergestellten Stellplatz einen Ablösebetrag an die Gemeinde Überherrn zu zahlen hat. Die Stellplatzablösesatzung der Gemeinde gilt für das gesamte Gebiet der Gemeinde Überherrn.

Gemäß § 47 Abs. 3 S. 3 LBO ist der Geldbetrag für die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen oder die Herstellung von Ladestationen für Elektromobilität (Nr. 1) oder für sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen von ruhendem Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Fahrradverkehrs (Nr. 2) zu verwenden.

Die Bauaufsichtsbehörde entscheidet im Einvernehmen mit der Gemeinde über die Ablösung. Ein Rechtsanspruch auf Ablösung besteht nicht.

§ 5 Abweichungen und Ausnahmen

Die Regelung in **§ 5 der Satzung** erlaubt es, atypische oder unzumutbare Einzelfälle sachgerecht berücksichtigen zu können. Demnach können in begründeten Fällen auf Antrag Abweichungen von den Regelungen der vorliegenden Stellplatzsatzung zugelassen werden, wenn die örtlichen Verhältnisse und öffentlichen Belange nicht entgegenstehen oder die Einhaltung der Anforderungen der vorliegenden Stellplatz-

satzung zu einer nicht beabsichtigten Härte führt und die Gemeinde Überherrn der Abweichung zustimmt. Dies ist wichtig, da mit einer Satzung nie alle erdenklichen Fälle geregelt werden können.

teiles Überherrn der Gemeinde Überherrn (Stellplatzsatzung Überherrn) vom 06. September 2012.

§ 6 Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig handelt gemäß § 87 Abs. 1 Nr. 1 LBO, wer vorsätzlich oder fahrlässig einer nach § 85 LBO erlassenen Örtlichen Bauvorschrift zuwiderhandelt, sofern die Satzung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist. Dem wird mit **§ 6 Abs. 1 der Satzung** entsprochen; mit Verweis auf § 87 Abs. 1 Nr. 1 LBO und § 2 Abs. 1 der vorliegenden Stellplatzsatzung wird der Ordnungswidrigkeitsttatbestand bestimmt. Die Herstellung von Stellplätzen entsprechend der vorliegenden Stellplatzsatzung ist von öffentlichem Interesse. Die Ordnungswidrigkeitsregelung dient der Durchsetzbarkeit der Satzungsvorgaben; sie ist erforderlich, um Verstöße sanktionieren zu können.

Nach § 87 Abs. 3 LBO kann die Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße bis zu 250.000 Euro geahndet werden, wobei die Bedeutung der Ordnungswidrigkeit und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten ist. Hinzu kommt, dass die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Stellplätze unverändert bestehen bleibt.

Dementsprechend wird in **§ 6 Abs. 2 der Satzung** im vorliegenden Fall eine Geldbuße bis zu 25.000 Euro festgelegt. Dies entspricht etwa den Kosten für die Herstellung von bis zu fünf ebenerdigen, offenen Stellplätzen und wird beispielsweise auch im Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW (2017) als angemessen erachtet, wobei festzuhalten ist, dass für die Bemessung der Geldbuße im konkreten Einzelfall insbesondere das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) – § 17 OWiG – zu beachten ist.

§ 7 Inkrafttreten

Mit **§ 7 der Satzung** wird das Inkrafttreten der vorliegenden sowie das Außerkrafttreten der bislang geltenden Stellplatzsatzung der Gemeinde Überherrn vom 06. September 2012 geregelt.

Demnach tritt die Satzung am Tag nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft und ersetzt gleichzeitig die bisherige Satzung über die Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen in Teilbereichen des Orts-

Dritter Teil - Überblick über die Richtzahlen im Einzelnen

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die für die Gemeinde Überherrn relevanten Nutzungen mit den zugehörigen, festgelegten Richtzahlen.

Die Richtzahlen berücksichtigen die Lage der Gemeinde Überherrn, die Erreichbarkeiten und den hohen Motorisierungsgrad. Herangezogen werden u.a. auch Erfahrungswerte und empfohlene Richtzahlen, insbesondere der Bundesländer.

Zudem reagiert die Gemeinde Überherrn mit den festgelegten Richtzahlen auf festgestellte Handlungserfordernisse wie z.B. die Parkplatzprobleme im Umfeld von Arztpraxen.

Festgelegte Richtzahlen	Begründung/ Erläuterung
Wohnungen und Wohnheime <p><u>Ein-, Zwei- und Mehrfamilienhäuser</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Stellplatz je Wohneinheit (≤ 50 qm Wohnfläche) - 1,5 Stellplätze je Wohneinheit (> 50 qm und ≤ 80 qm Wohnfläche) - 2 Stellplätze je Wohneinheit (> 80 qm Wohnfläche) - zuzüglich 1 Besucherstellplatz ab und je 3 Wohneinheiten 	<p>Die Richtzahlen berücksichtigen die Lage der Gemeinde Überherrn, die Erreichbarkeiten und den hohen Motorisierungsgrad. Herangezogen werden u.a. auch Erfahrungswerte und empfohlene Richtzahlen, insbesondere der Bundesländer.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Pkw-Besitz korreliert stark mit der Haushaltsgröße und dem Wohnort. - Während Einpersonenhaushalte seltener mehr als ein Auto besitzen, steigt die Wahrscheinlichkeit eines Pkw-Besitzes mit zunehmender Haushaltsgröße. Die Differenzierung anhand der Wohnungsgröße spiegelt den realen Bedarf wieder und verhindert sowohl ein Überangebot an als auch eine Unterversorgung mit Stellplätzen (z.B. kleine Einliegerwohnungen in Einfamilienhäusern). In diesem Zusammenhang wird z.B. auf das Urteil vom 07.10.2015 - 8 C 10371/15 des OVG Rheinland-Pfalz verwiesen. (Fundstelle: openJur 2020, 23424, abgerufen am 03.07.2025 unter: https://openjur.de/u/2221440.html) - Wohnungen mit einer Wohnfläche von bis zu 50 m^2 werden überwiegend von Ein- bis Zwei-Personen-Haushalten genutzt, die im Schnitt einen geringeren Motorisierungsgrad aufweisen. Die Festsetzung von 1 Stellplatz je Wohneinheit $\leq 50 \text{ m}^2$ berücksichtigt dies und vermeidet eine übermäßige Flächeninanspruchnahme für kleine, meist preisbewusste Wohnungen. - Der Bereich $> 50 \text{ m}^2$ bis $\leq 80 \text{ m}^2$ bildet das heutige Angebot an kompakten Zwei- bis Drei-Zimmer-Wohnungen für Paare und kleine Familien ab. Da hier erfahrungsgemäß häufiger ein zweites Fahrzeug vorhanden ist, stellt die Festsetzung von 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit eine angemessene Mittelstufe zwischen kleinen und großen Wohnungen dar. - Wohnungen mit über 80 m^2 entsprechen typischerweise familienorientierten Grundrissen mit drei und mehr Zimmern, in denen regelmäßig mindestens zwei Pkw je Haushalt genutzt werden. Mit der Festsetzung von 2 Stellplätzen je Wohneinheit $> 80 \text{ m}^2$ wird eine ausreichende Versorgung sichergestellt und die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsflächen durch Ausweichparken verringert. - Hinzu kommt, dass die Pkw-Besitzquote in ländlich geprägteren Gebieten höher ist als beispielsweise in Städten. Dies liegt insbesondere in einem dünnen bzw. schlecht ausgebauten ÖPNV-Netz und den größeren Entfernung, die zurückgelegt werden müssen, begründet. - Eine Notwendigkeit zur Herstellung von Besucherparkplätzen (z.B. für Familienangehörige/ Freunde, Handwerker, Pflegedienste) ergibt sich erst für Gebäude ab 3 Wohneinheiten.
<p><u>Wochenend- und Ferienhäuser</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Stellplatz je Wohneinheit 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufgrund der Lage und verkehrlichen Anbindung der Gemeinde Überherrn (u.a. kein aktiver Bahnhof) ist davon auszugehen, dass Gäste i.d.R. mit dem Pkw anreisen; zudem wird die in der Gemeinde Überherrn vorhandene durchschnittliche Wohnunggröße i. d. R. nicht überschritten - Der gewählte Wert entspricht dabei den Richtzahlen in zahlreichen Bundesländern (u.a. Verwaltungsvorschrift über die Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge Rheinland-Pfalz, Garagen- und Stellplatzverordnung Bayern, Stellplatzverordnung NRW, Garagen- und Stellplatzverordnung Niedersachsen).

Festgelegte Richtzahlen	Begründung/ Erläuterung
Wohnungen und Wohnheime (Fortsetzung)	
<u>Betreutes Wohnen bzw. Service-Wohnen</u> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Stellplatz je Wohneinheit - zuzüglich 1 Stellplatz für das Betreuungs- bzw. Serviceangebot < 8 Wohneinheiten - zuzüglich 2 Stellplätze für das Betreuungs- bzw. Serviceangebot ≥ 8 Wohneinheiten - zuzüglich 1 Besucherstellplatz je 3 Wohneinheiten 	<ul style="list-style-type: none"> - Betreutes Wohnen bzw. Service-Wohnen als besondere Form des Wohnens, welche in den letzten Jahren eine deutliche Bedeutungszunahme erfahren hat. - Angesichts der Nutzergruppe ist hinsichtlich des notwendigen Stellplatzbedarfs gegenüber herkömmlichen Wohnungen ein niedrigerer Wert anzunehmen. Dies liegt insbesondere darin begründet, dass mit zunehmendem Alter sowie zunehmenden körperlichen und/ oder geistigen Einschränkungen das Führen eines eigenen Pkws abnimmt. - Berücksichtigt wird zudem der Stellplatzbedarf für das Betreuungs- bzw. Serviceangebot. - Hinsichtlich der Notwendigkeit zur Herstellung von Besucherparkplätzen (z.B. für Familienangehörige/ Freunde) wird nicht zwischen Mehrfamilienhäusern und Gebäuden mit Betreutem Wohnen bzw. Service-Wohnen unterschieden, da eine Änderung im Besuchsverhalten nicht begründbar ist
<u>Pflege-/ Seniorenwohnheime, Wohnheime für Menschen mit Behinderungen</u> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Stellplatz je 6 Betten, mindestens jedoch 3 Stellplätze - zuzüglich 1 Besucherstellplatz je 10 Betten 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Bewohner verfügen aufgrund ihres körperlichen und/ oder geistigen Zustandes und dem damit einhergehenden Pflege- und Betreuungsbedarf i.d.R. über keinen eigenen Pkw. - Bei den herzustellenden Stellplätzen handelt es sich um Stellplätze für das Personal. - Anhand der im Rahmenvertrag gemäß § 75 SGB XI für die Leistungen der Vollstationären Pflege gemäß § 43 SGB XI für das Saarland aufgeführten Mindestpersonalwerte je nach Pflegegrad und der Anzahl an Pflegebedürftigen im Saarland in vollstationärer Pflege (Dauer- und Kurzzeitpflege) je nach Pflegegrad für das Jahr 2021 ergibt sich durchschnittlich 1 Pflegekraft auf etwa 3 Pflegebedürftige. In Anlehnung hieran und unter Berücksichtigung der Muster-Stellplatzsatzung (Stand: 28.03.2025) des Saarländischen Städte- und Gemeindetags (1 Stellplatz je 3 bis 12 Betten) wird 1 Stellplatz je 6 Betten festgelegt. (Quellen: Rahmenvertrag gemäß § 75 SGB XI für die Leistungen der Vollstationären Pflege gemäß § 43 SGB XI für das Saarland, abgerufen am 25.06.2025 unter: www.vdek.de; Statistische Berichte - Pflegestatistik im Saarland 2021, Pflegebedürftige im Saarland am 15. Dezember 2021, ausgegeben im Mai 2023, Statistisches Landesamt, abgerufen am 25.06.2025 unter: www.saarland.de) - Hinzu kommen Besucherstellplätze. Im Gegensatz zu Besucherstellplätzen bei Mehrfamilienhäusern und Gebäuden mit Betreutem Wohnen bzw. Service-Wohnen ist davon auszugehen, dass tendenziell Besuche von kürzerer Aufenthaltsdauer überwiegen. Angesichts der Lebensumstände und Wohnverhältnisse ist zudem anzunehmen, dass ein Bewohner weniger Besucher gleichzeitig empfängt.
Gebäude mit Büro- und Verwaltungsräumen	
<u>Büro- und Verwaltungsräume allgemein</u> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Stellplatz je 35 qm Nutzfläche, mindestens jedoch 1 Stellplatz 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Nutzfläche von 35 qm entspricht etwa einem vollwertigen Arbeitsplatz unter anteiliger Berücksichtigung von Flächen wie Besprechungs-, Technik- und Sozialräumen. - Abgedeckt wird hierdurch sowohl der Stellplatzbedarf für Beschäftigte als auch z.B. des Kundenverkehrs. Bei der Festlegung der Richtzahl werden u.a. auch Homeoffice-Effekte berücksichtigt.
<u>Räume mit erheblichem Besucherverkehr (z.B. Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume)</u> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Stellplatz je 25 qm Nutzfläche, mindestens jedoch 3 Stellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> - Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume sind durch eine höhere Besucherdichte bei tendenziell kürzerer Verweildauer gekennzeichnet.

Festgelegte Richtzahlen	Begründung/ Erläuterung
Verkaufsstätten	
<u>Läden und Geschäftshäuser</u> - 1 Stellplatz je 30 qm Verkaufsfläche, mindestens jedoch 1 Stellplatz	Die festgelegten Stellplatzrichtzahlen orientieren sich am typischen Verkehrsaufkommen, das durch die jeweilige Nutzung erzeugt wird. Sie tragen dem tatsächlichen Bedarf sowie den Unterschieden im Flächenverbrauchsverhalten und der Aufenthaltsdauer der Kundschaft Rechnung:
<u>Verbrauchermärkte, Einkaufszentren</u> - 1 Stellplatz je 20 qm Verkaufsfläche (Einzelhandel bis 800 qm Verkaufsfläche) - 1 Stellplatz je 15 qm Verkaufsfläche (Einzelhandel mit mehr als 800 qm Verkaufsfläche)	- Läden und Geschäftshäuser: Diese Nutzung weist in der Regel ein moderates Verkehrsaufkommen mit wechselnder Kundschaft und mittlerer Aufenthaltsdauer auf. Die Vorgabe von 1 Stellplatz je 30 qm spiegelt diesen durchschnittlichen Bedarf wider und sorgt gleichzeitig für Flexibilität bei kleineren Ladengrößen durch die Mindestanforderung. - Verbrauchermärkte und Einkaufszentren (bis 800 qm Verkaufsfläche): Diese Größe entspricht dem typischen Nahversorgungsangebot, das sowohl fußläufig als auch mit dem Pkw aufgesucht wird. Die Relation trägt dem Bedarf an Pkw-Stellplätzen angemessen Rechnung.
<u>Bau- und Gartenmärkte, Getränkemarkte</u> - 1 Stellplatz je 35 qm Verkaufsfläche	- Verbrauchermärkte und Einkaufszentren (über 800 qm Verkaufsfläche): Größere Verkaufsflächen ziehen in der Regel Kunden aus einem erweiterten Einzugsgebiet an, wodurch der Pkw-Anteil steigt. Die dichtere Stellplatzvorgabe sichert ausreichende Kapazitäten zur Vermeidung von Parkdruck und Fehlverkehren. (mit 800 qm Verkaufsfläche wird die Schwelle zur Großflächigkeit überschritten) - Bau- und Gartenmärkte, Getränkemarkte: Trotz großflächiger Verkausbereiche ist der Kundenwechsel häufig geringer und die Verweildauer kürzer. Zudem nehmen Lager- und Aufstellflächen oft großen Raum ein, der nicht publikumswirksam ist. Die reduzierte Stellplatzanforderung trägt dieser Nutzungsspezifität Rechnung.
<u>Kioske, straßengebundene Verkaufswagen</u> - 1 Stellplatz	- Kioske, straßengebundene Verkaufswagen: Diese Verkaufsformen sind typischerweise kleinflächig, mit geringer Verweildauer und hohem Anteil an Laufkundschaft. Der pauschale Stellplatzbedarf genügt zur Absicherung einer Mindeststellplatzverfügbarkeit, ohne übermäßigen Flächenverbrauch zu erzeugen.
Versammlungsstätten, Kirchen	
<u>Versammlungsstätten (z.B. Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhallen)</u> - 1 Stellplatz je 5 Sitzplätze	- Der Stellplatzbedarf bei Versammlungsstätten richtet sich maßgeblich nach der Zahl der Besucher, die regelmäßig gleichzeitig an Veranstaltungen teilnehmen. Da der Großteil des Verkehrs durch Besucher verursacht wird, dient die Sitzplatzanzahl als geeignete Bemessungsgrundlage. Für größere Versammlungsstätten wie Theater, Konzerthäuser oder Mehrzweckhallen wird eine Relation von 1 Stellplatz je 5 Sitzplätze festgelegt. Diese Einrichtungen ziehen meist ein überörtliches Publikum an, das häufig mit dem Pkw anreist und auch in kleineren Gruppen als Fahrgemeinschaft Veranstaltungen besucht. Zudem finden Veranstaltungen häufig in den Abendstunden oder am Wochenende statt – zu Zeiten mit eingeschränktem ÖPNV-Angebot – was den motorisierten Individualverkehr zusätzlich erhöht.
<u>Sonstige Versammlungsstätten (z.B. Lichtspieltheater, Vortragssäle)</u> - 1 Stellplatz je 7,5 Sitzplätze	- Für sonstige Versammlungsstätten wie Lichtspieltheater oder Vortragssäle wird ein geringerer Stellplatzbedarf von 1 Stellplatz je 7,5 Sitzplätze angesetzt. Diese Nutzungen sind in der Regel durch eine höhere Sitzplatzauslastung bei kürzerer Verweildauer und häufig wechselndem Publikum geprägt. Gleichzeitig ist bei diesen Einrichtungen auch tendenziell mit einer stärkeren Nutzung von Fahrgemeinschaften oder fußläufiger Erreichbarkeit (insbesondere im innerörtlichen Bereich) zu rechnen. - Insgesamt sorgen die abgestuften Richtzahlen für eine bedarfsgerechte und städtebaulich verträgliche Stellplatzversorgung, ohne eine Überdimensionierung zu riskieren.
<u>Kirchen</u> - 1 Stellplatz je 15 Sitzplätze	- Gottesdienste beschränken sich i.d.R. auf wenige Wochenstunden. - Erfahrungsgemäß kommen Gottesdienst-Besucher oftmals aus dem jeweiligen Ort zu Fuß, mit dem Rad oder in einer Fahrgemeinschaft, sodass tendenziell von einem geringeren Stellplatzbedarf auszugehen ist.

Festgelegte Richtzahlen	Begründung/ Erläuterung
Einrichtungen für Kinder und Jugendliche	
Kindertageseinrichtungen	
<ul style="list-style-type: none"> - 1 Stellplatz je 15 Kinder, mindestens jedoch 3 Stellplätze - zuzüglich 1 Stellplatz je 20 Kinder für Bring- und Abholvorgänge, mindestens jedoch 2 Stellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Stellplatzanforderungen für Kindertageseinrichtungen berücksichtigen sowohl den Bedarf des Personals als auch den besonderen Verkehrsaufwand durch den Bring- und Abholverkehr. Für das pädagogische und verwaltungstechnische Personal wird daher eine Grundquote von 1 Stellplatz je 15 Kinder, mindestens jedoch 3 Stellplätze, festgelegt. Diese Zahl spiegelt typische Personalschlüssel wider und berücksichtigt darüber hinaus gelegentliche Besucher wie Therapeuten, Praktikanten oder externe Dienstleister. - Da Kindertagesstätten in der Regel nicht fußläufig von allen Familien erreicht werden können – insbesondere in ländlich geprägten Gebieten wie in der Gemeinde Überherrn – verursacht der Bring- und Abholverkehr ein hohes, zeitlich konzentriertes Verkehrsaufkommen. Um die Verkehrssicherheit im direkten Umfeld der Einrichtungen zu erhöhen und den öffentlichen Straßenraum zu entlasten, wird ein zusätzlicher Stellplatzbedarf von 1 Stellplatz je 20 Kinder, mindestens jedoch 2 Stellplätzen, eigens für diesen Zweck ausgewiesen. - Die getrennte Betrachtung von Personal- und Kurzzeitstellplätzen sorgt für eine bedarfsgerechte Ausgestaltung und stellt sicher, dass sowohl die täglichen Anforderungen als auch verkehrliche Spitzenzeiten zuverlässig abgedeckt werden. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit und geordneten städtebaulichen Entwicklung geleistet.
Grundschulen	
<ul style="list-style-type: none"> - 1 Stellplatz je 20 Schüler, mindestens jedoch 3 Stellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Stellplatzvorgaben für Schulen orientieren sich am typischen Verkehrsaufkommen, das durch Lehrkräfte, Mitarbeitende, Eltern sowie ggf. Besucher verursacht wird. Die Schüler selbst stellen in der Regel keine Nutzer von Stellplätzen dar, da sie meist zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem öffentlichen Nahverkehr oder durch Elterntaxis zur Schule gelangen. Die Differenzierung nach Schularzt trägt dem jeweils unterschiedlichen Mobilitätsverhalten und Betreuungsbedarf Rechnung:
Allgemein bildende Schulen	
<ul style="list-style-type: none"> - 1 Stellplatz je 25 Schüler, mindestens jedoch 3 Stellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> - Grundschulen: Weisen einen vergleichsweise geringen Stellplatzbedarf auf, da jüngere Kinder überwiegend wohnortnah unterrichtet werden und meist zu Fuß oder durch Erziehungsberechtigte gebracht werden. Der wesentliche Stellplatzbedarf entsteht durch das schulische Personal sowie gelegentliche Besucher. Die festgelegte Relation von 1 Stellplatz je 20 Schüler bildet diesen Bedarf realistisch ab und orientiert sich zugleich an der durchschnittlichen Klassengröße saarländischer Grundschulen (liegt bei rund 20 Schülern) – sodass rechnerisch pro Klasse ein Stellplatz vorgesehen wird. - Allgemein bildende Schulen: Bei weiterführenden Schulen steigt die Zahl der Beschäftigten, und es gibt häufig mehr Besucher. Gleichzeitig nutzen ältere Schüler häufiger Bus, Bahn oder Fahrrad. Die etwas großzügigere Relation von 1 Stellplatz je 25 Schüler berücksichtigt diese Faktoren und wirkt einer Überdimensionierung entgegen, da an größeren Schulen Synergieeffekte bei der Stellplatznutzung auftreten. - Förderschulen und Sonderschulen für Behinderte: Diese Schulen erfordern in der Regel eine intensivere Betreuung und bringen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen mit sich – etwa durch Fahrdienste, Sondertransporte oder eine größere Anzahl an Betreuungspersonen. Die engere Stellplatzquote stellt sicher, dass dieser besondere Bedarf abgedeckt werden kann.
Förderschulen, Sonderschulen für Behinderte	
<ul style="list-style-type: none"> - 1 Stellplatz je 15 Schüler, mindestens jedoch 3 Stellplätze 	

Festgelegte Richtzahlen	Begründung/ Erläuterung
Sportstätten	
<u>Spiel- und Sporthallen</u> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Stellplatz je 50 qm Sportfläche - zuzüglich 1 Stellplatz je 12,5 Besucherplätze 	<ul style="list-style-type: none"> - Hierbei handelt es sich um einen bewährten Stellplatzschlüssel, bei dem beispielsweise auch ein Hallenwechsel oder z.B. die Tatsache berücksichtigt wird, dass insbesondere Kinder und Jugendliche oftmals zu Fuß, mit dem Rad oder ÖPNV kommen. - Sofern die betreffenden Spiel- und Sporthallen über Besucherplätze verfügen, sind Besucherstellplätze nachzuweisen.
<u>Sportplätze</u> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Stellplatz je 250 qm Sportfläche - zuzüglich 1 Stellplatz je 12,5 Besucherplätze 	<ul style="list-style-type: none"> - Stellplatzanforderungen für Sportplätze berücksichtigen sowohl den Flächenbedarf für aktive Sporttreibende als auch das potenzielle Besucheraufkommen bei Veranstaltungen oder Wettkämpfen - Die Festsetzung von 1 Stellplatz je 250 qm Sportfläche deckt den Bedarf für aktive Nutzer (Sportler, Trainer, Betreuer) im Regelbetrieb ab. - Zusätzlich werden 1 Stellplatz je 12,5 Besucherplätze gefordert, um bei Veranstaltungen und Wettkämpfen den erhöhten Besucherverkehr zu berücksichtigen.
<u>Kegel-, Bowlingbahnen</u> <ul style="list-style-type: none"> - 4 Stellplätze je Bahn 	<ul style="list-style-type: none"> - Der Stellplatzbedarf resultiert aus der maximalen Spielerzahl pro Bahn; diese beträgt i.d.R. 8 Personen.
<u>Fitnesscenter, Saunaanlagen</u> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Stellplatz je 25 qm Nutzfläche (ohne Umkleiden) 	<ul style="list-style-type: none"> - Im Gegensatz zu Fitnesscentern sind Saunaanlagen i.d.R. durch geringere Besucherzahlen aber eine tendenziell längere Verweildauer gezeichnet. - Erfahrungsgemäß werden die höchsten Besucherzahlen zumeist nach Feierabend, am Abend und an Wochenenden verzeichnet. Insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende ist davon auszugehen, dass der motorisierte Individualverkehr dominiert, da es zu diesen Zeiten keine bis kaum ÖPNV-Angebote gibt. - Umkleiden werden bei der Ermittlung des Stellplatzbedarfs nicht berücksichtigt, da diese keine Stellplatznachfrage auslösen.
<u>Tennisplätze</u> <ul style="list-style-type: none"> - 1,5 Stellplätze je Spielfeld - zuzüglich 1 Stellplatz je 12,5 Besucherplätze 	<ul style="list-style-type: none"> - Bespielt wird ein Tennisplatz von 2 Personen – unter Berücksichtigung der Annahme, dass ein Teil der Spieler zu Fuß, mit dem Rad oder in einer Fahrgemeinschaft zum Tennisplatz gelangen. - Sofern die betreffenden Tennisplätze über Besucherplätze verfügen, sind Besucherstellplätze nachzuweisen.
<u>Reitanlagen</u> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Stellplatz je 5 Pferdeeinstellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> - Der Stellplatzbedarf resultiert aus der Annahme, dass Pferde in Einstellplätzen i.d.R. täglich von den jeweiligen Pferdebesitzern besucht werden, jedoch nicht zwingend gleichzeitig.

Festgelegte Richtzahlen	Begründung/ Erläuterung
Gaststätten, Beherbergungsbetriebe und Vergnügungsstätten	
<u>Gaststätten, Biergärten</u> - 1 Stellplatz je 10 qm Gastraum- oder Außenbewirtschaftungsfläche, mindestens jedoch 2 Stellplätze	- Es wird nicht zwischen Gastraum- und Außenbewirtschaftungsfläche unterschieden, da von einer ähnlichen Sitzdichte wie in Innenräumen ausgegangen wird. Zudem besteht die Annahme, dass entweder die Innen- oder die Außenflächen belegt sind. - Der Mindestwert verhindert eine Unterdimensionierung des Stellplatzbedarfs bei kleinen Dorfgaststätten.
<u>Imbissbetriebe - mit Bewirtung vor Ort</u> - 1 Stellplatz je 20 qm Gastraum- bzw. Außenbewirtschaftungsfläche, mindestens jedoch 2 Stellplätze	- Angesichts des höheren Take-away-Anteils bei Imbissbetrieben und i.d.R. eher kürzerer Verweildauer wird - verglichen mit Gaststätten und Biergärten - von einem halbierten Stellplatzbedarf ausgegangen.
<u>Speiseherstell- und Speiselerferbetriebe (z.B. Pizza, Kebab) - ohne Bewirtung vor Ort</u> - 1 Stellplatz je 25 qm Küchenfläche - zuzüglich 1 Stellplatz je Betriebsfahrzeug	- Hierbei handelt es sich um reine Herstell- und Lieferbetriebe; die Herstellung von Stellplätzen für die Kundschaft ist demnach nicht erforderlich. Eine Bewirtung vor Ort findet nicht statt. - Die Stellplatzanzahl berücksichtigt sowohl das Küchenpersonal als auch den Stellplatzbedarf der Mitarbeiter, die die Speisen ausliefern. - Hinzu kommen Pkw-Stellplätze für das Abstellen und Beladen der Betriebsfahrzeuge. Stellplätze für Kleinkraft-, Kraft- und Leichtkrafträder sowie Kraftomnibusse, Lastkraftwagen, etc. sind von dieser Regelung ausgenommen; geeignete Flächen für das Abstellen, Aus- und Beladen derartiger Betriebsfahrzeuge sind gesondert zu berücksichtigen.
<u>Hotels, Pensionen und andere Beherbergungsbetriebe</u> - 1 Stellplatz je 2 Betten - zuzüglich Zuschlag für zugehörige Gaststätte - zuzüglich 1 Stellplatz je 35 qm Nutzfläche für zugehörige Tagungs-/ Veranstaltungsräume	- Aufgrund der Lage und verkehrlichen Anbindung der Gemeinde Überherrn (u.a. kein aktiver Bahnhof) ist davon auszugehen, dass Gäste zumeist mit dem Pkw anreisen. - Der Stellplatzbedarf für eine zum Beherbergungsbetrieb zugehörige Gaststätte ist gesondert zu berechnen, da auch für sonstige externe Besucher. Das Gleiche gilt für Tagungs-/ Veranstaltungsräume.
<u>Tanzlokale, Diskotheken</u> - 1 Stellplatz je 6 qm Nutzfläche	- Der hohe Stellplatzbedarf resultiert aus der Tatsache, dass Tanzlokale und Diskotheken i.d.R. in den (späten) Abendstunden besucht werden. Zu diesen Zeiten gibt es keine bis kaum ÖPNV-Angebote, der motorisierte Individualverkehr dominiert.
<u>Wettbüros</u> - 1 Stellplatz je 7 qm Nutzfläche, mindestens jedoch 3 Stellplätze	- Der hohe Stellplatzbedarf resultiert aus der hohen Kundenfrequenz, wobei der Besuch in einem Wettbüro zumeist durch eine kurze Verweildauer gekennzeichnet ist. - Der Mindestwert deckt Kleinstbetriebe ab.
<u>Spielhallen, Automatenhallen und vergleichbare Vergnügungsstätten</u> - 1 Stellplatz je 7 qm Nutzfläche, mindestens jedoch 3 Stellplätze	- Der hohe Stellplatzbedarf resultiert aus der hohen Kundenfrequenz. Wie auch bei Wettbüros ist eine niedrige Pkw-Besetzung anzunehmen. - In den (späten) Abendstunden gibt es keine bis kaum ÖPNV-Angebote, der motorisierte Individualverkehr dominiert. - Der Mindestwert deckt Kleinstbetriebe ab.
<u>Privatclubs, Bordelle, Erotikbetriebe und Ähnliches</u> - 1 Stellplatz je 20 qm Nutzfläche, mindestens jedoch 3 Stellplätze	- Aufgrund hoher Diskretion dominiert eine 1-Personen-Pkw-Besetzung. - In den (späten) Abendstunden gibt es keine bis kaum ÖPNV-Angebote, der motorisierte Individualverkehr dominiert.
Gewerbliche Anlagen	
<u>Handwerks- und Gewerbebetriebe</u> - 1 Stellplatz je 60 qm Nutzfläche, mindestens jedoch 1 Stellplatz oder 1 Stellplatz je 3 Beschäftigte	- Der Stellplatzbedarf ist i.d.R. nach der Nutzfläche (NF) zu berechnen. Er ergibt sich dabei jedoch ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Stellplatzbedarf, so ist die Zahl der Beschäftigten zugrunde zu legen. Hierdurch wird die stark variiierende Flächenproduktivität (z.B. Großschreinerei vs. IT-Start-up) berücksichtigt.
<u>Lagerräume, Lagerplätze</u> - 1 Stellplatz je 90 qm Nutzfläche, mindestens jedoch 1 Stellplatz	- Lagerräume und -plätze haben eine geringe Personaldichte und kaum Publikumsverkehr. Der Stellplatzbedarf entsteht primär durch Beschäftigte, nicht durch Kunden. Die Relation von 1 Stellplatz je 90 m ² NF, mindestens 1 Stellplatz, stellt eine angemessene, flächensparende Lösung dar und berücksichtigt gleichzeitig betriebliche Anforderungen. - Ladezonen sind gesondert zu behandeln.

Festgelegte Richtzahlen	Begründung/ Erläuterung
Gewerbliche Anlagen (Fortsetzung)	
<u>Ausstellungs- und Verkaufsplätze</u> - 1 Stellplatz je 80 qm Nutzfläche	- Im Gegensatz zum Einzelhandel verzeichnen Ausstellungs- und Verkaufsplätze eine geringere Kundenfrequenz, jedoch bei längerer Aufenthaltsdauer.
<u>Kfz-Werkstätten</u> - 6 Stellplätze je Wartungs- und Reparaturstand	- Die festgelegten Richtzahlen sind nicht auf bloße Reparaturannahmestände (nur Fahrzeugannahme; keine Wartungsarbeiten und Reparaturen) anzuwenden. - Der Wartungs- oder Reparaturstand selbst ist kein notwendiger Stellplatz. - Die Stellplatzanzahl berücksichtigt sowohl den Stellplatzbedarf der Beschäftigten als auch den der Kundschaft (u.a. Kunden mit und ohne Termin, Stellplätze für Abholfahrzeuge).
<u>Kfz-Handel</u> - 1 Stellplatz je 50 qm Ausstellungsfläche, mindestens jedoch 2 Stellplätze	- Als Ausstellungsfläche wird die Fläche, auf welcher die zum Verkauf angebotenen Fahrzeuge ausgestellt werden, in Ansatz gebracht – unabhängig davon, ob die Fahrzeuge innerhalb eines oder außerhalb eines Gebäudes ausgestellt werden. - Der Kfz-Handel zeichnet sich durch eine i.d.R. geringe Kundenfrequenz bei längerer Aufenthaltsdauer aus. Der Mindestwert trägt dazu bei, dass auch Kleinbetriebe über eine angemessene Anzahl an Stellplätzen verfügen.
<u>Tankstellen mit Verkaufsstätte</u> - 1 Stellplatz je 50 qm Verkaufsfläche, mindestens jedoch 3 Stellplätze	- Die nachzuweisenden Stellplätze tragen dazu bei, dass Zapfsäulen nicht durch (reine) Shop-Kunden „blockiert“ werden.
<u>Kfz-Waschanlagen</u> - 2 Stellplätze je Waschanlage	- Abgedeckt wird hierdurch sowohl der Stellplatzbedarf für wartende Kraftfahrzeuge als auch ein Trockenplatz.
<u>Kfz-Waschplätze Selbstbedienung</u> - 4 Stellplätze je Waschplatz	- Berücksichtigt werden hierbei sowohl wartende Kraftfahrzeuge als auch Saug- und Trockenplätze.
<u>Friseursalons, Kosmetikstudios, Nagelstudios oder Ähnliches</u> - 1 Stellplatz je 25 qm Nutzfläche, mindestens jedoch 2 Stellplätze	- Die Stellplatzanzahl berücksichtigt sowohl den Stellplatzbedarf der Beschäftigten als auch den der Kundschaft (Kunden mit und ohne Termin). - Der Mindestwert trägt dazu bei, dass auch kleine Betriebe über eine angemessene Anzahl an Stellplätzen verfügen.
<u>Sonnenstudios</u> - 1 Stellplatz je 2 Sonnenbänke	- In einem Sonnenstudio muss während der Geschäftszeiten mindestens eine Fachkraft anwesend sein; die Anzahl weiterer Mitarbeiter hängt in erster Linie von der Größe des Sonnenstudios ab. - Der Besuch in einem Sonnenstudio ist durch eine kurze Verweildauer gekennzeichnet. Zudem ist die Kundenfrequenz u.a. abhängig von der Jahreszeit; in den Sommermonaten fällt die Nachfrage tendenziell geringer aus.
<u>Transportunternehmen (Taxiunternehmen, Speditionen, Kurierdienste, etc.)</u> - 1 Stellplatz je 30 qm Nutzfläche - zuzüglich 1 Stellplatz je Betriebsfahrzeug	- Die Stellplatzanzahl berücksichtigt sowohl die Beschäftigten im Büro und Ähnliches als auch den Stellplatzbedarf der Fahrer, wobei bei letzteren häufig ein Wechsel von eigenem Pkw in Fahrzeugflotte erfolgt - Hinzu kommen Pkw-Stellplätze für das Abstellen, Aus- und Beladen der Betriebsfahrzeuge. Stellplätze für Kleinkraft-, Kraft- und Leichtkrafträder sowie Kraftomnibusse, Lastkraftwagen, etc. sind von dieser Regelung ausgenommen; geeignete Flächen für das Abstellen, Aus- und Beladen derartiger Betriebsfahrzeuge sind gesondert zu berücksichtigen.

Festgelegte Richtzahlen	Begründung/ Erläuterung
Einrichtungen der medizinischen Versorgung	
<u>Einrichtungen der ambulanten Versorgung (z.B. Arztpraxen, Gemeinschaftspraxen, medizinische Versorgungszentren (MVZ))</u> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Stellplatz je 25 qm Nutzfläche, mindestens jedoch 3 Stellplätze je niedergelassenem Arzt/ ärztlichem Behandler - zuzüglich 1,5 Stellplätze je 2 Mitarbeitende 	<ul style="list-style-type: none"> - Kennzeichnend für derartige Einrichtungen ist ein üblicherweise hohes Patientenaufkommen (Patienten mit und ohne Termin). Berücksichtigt werden hierbei überdies Wartezeiten bei zumeist tendenziell eher kurzer Termindauer. Hinzu kommt, dass Patienten häufig eingeschränkt mobil sind. Demnach wird von einem grundsätzlich hohen Stellplatzbedarf ausgegangen. - Der Mindestwert trägt dazu bei, dass auch kleine Arztpraxen über ein angemessenes Stellplatzangebot verfügen. - Hinzurechnen sind zudem Stellplätze für Mitarbeiter (u.a. für das Assistenzpersonal).
<u>Einrichtungen der stationären Versorgung (z.B. Kliniken, Rehabilitations- und Vorsorgeeinrichtungen)</u> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Stellplatz je 4 Betten - zuzüglich 1,5 Stellplätze je 2 Mitarbeitende - zuzüglich 1 Besucherstellplatz je 10 Betten 	<ul style="list-style-type: none"> - Abgedeckt wird hierdurch der Stellplatzbedarf der Patienten einschließlich des Stellplatzbedarfs für den Bring- und Abholverkehr. - Hinzurechnen sind Stellplätze für den Schichtdienst. - Berücksichtigt wird auch der kurzzeitig gleichzeitige Stellplatzbedarf aufgrund der Patientenübergabe. - Ergänzend hierzu sind Besucherstellplätze nachzuweisen. In diesem Zusammenhang ist anzunehmen, dass der Besucher-Stellplatzbedarf bei psychosomatischen Kliniken tendenziell geringer ausfällt als bei somatischen oder akutmedizinischen Kliniken. Begründet werden kann dies durch eine längere Aufenthaltsdauer von Patienten, eine therapiebedingte bewusste Besuchsreduzierung und die oftmals eher abgelegene Lage psychosomatischer Kliniken oder Rehakliniken.
<u>„Sonder-/Bestellpraxen“</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Bei Sonderpraxen mit reiner Bestellpraxis müssen Patienten vor dem Arztbesuch einen Termin vereinbaren. - Sonderpraxen sind, im Gegensatz zu o.g. Einrichtungen der ambulanten Versorgung, i.d.R. durch kürzere Wartezeiten und längere Sitzungen gekennzeichnet. - Der Mindestwert trägt dazu bei, dass auch 1-Personen-Praxen über ein angemessenes Stellplatzangebot verfügen.

Allgemeine Erläuterungen:

1. Für die Ermittlung der Nutzflächen (NF) ist die DIN 277 maßgeblich, da sie eine einheitliche und nachvollziehbare Systematik zur Flächenermittlung bietet. Sie gewährleistet eine standardisierte Grundlage für die Stellplatzbemessung und schafft Planungssicherheit sowie Vergleichbarkeit zwischen verschiedenen Bauvorhaben.
(Hinweis: Im Unterschied zur bislang geltenden Stellplatzsatzung der Gemeinde Überherrn vom 06. September 2012 wird in der neuen Satzung nicht mehr zwischen Nutzfläche und Hauptnutzfläche unterschieden. Stattdessen wird einheitlich die Nutzfläche gemäß DIN 277 als Berechnungsgrundlage herangezogen. Diese Vereinheitlichung dient der Klarheit und Anwendungsvereinfachung und sorgt für eine konsistente Bemessung der Stellplatzverpflichtung über alle Nutzungsarten hinweg.)
2. Die Ermittlung des Stellplatzbedarfs orientiert sich grundsätzlich an der maßgeblichen Nutzfläche, um eine objektive und flächenbezogene Bemessung zu gewährleisten. Sollte sich aus dieser Berechnung jedoch ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf ergeben – etwa aufgrund spezifischer betrieblicher Strukturen oder einer atypischen Flächennutzung – erfolgt eine realitätsnähere Bemessung auf Grundlage der Anzahl der Beschäftigten. In diesem Fall wird ein Schlüssel von 1 Stellplatz je 3 Beschäftigte zugrunde gelegt, um eine angemessene Versorgung sicherzustellen und zugleich Flächen sparsam sowie bedarfsgerecht zu nutzen. Die Relation von drei Beschäftigten pro Stellplatz berücksichtigt, dass in der Regel nicht alle Mitarbeitenden gleichzeitig auf einen Stellplatz angewiesen sind – etwa durch Schichtbetrieb, Teilzeitmodelle, Fahrgemeinschaften oder die Nutzung alternativer Mobilitätsformen – und stellt somit einen praxistauglichen Durchschnittswert dar.
3. Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit und im Sinne einer inklusiven Mobilitätsinfrastruktur sind bei der Errichtung von Stellplätzen auch entsprechende Behindertenstellplätze vorzusehen. Bei einem Stellplatzbedarf von 10 bis 30 Stellplätzen ist mindestens ein Stellplatz barrierefrei auszuführen. Für je weitere 20 Stellplätze ist ein zusätzlicher Behindertenstellplatz erforderlich. Diese Regelung trägt den Mobilitätsbedürfnissen von Menschen mit Behinderung Rechnung und entspricht den Anforderungen einer diskriminierungsfreien, sozialgerechten Planung. Etwaige speziellere Anforderungen, insbesondere aus den einschlägigen Fachgesetzen oder der Landesbauordnung (LBO), haben dabei Vorrang und sind vorrangig zu berücksichtigen.

Fazit

Die neue Stellplatzsatzung der Gemeinde Überherrn schafft einen rechtskonformen, einheitlichen und planungssicheren Rahmen für das gesamte Gemeindegebiet, mit entsprechender räumlicher Differenzierung.

Sie reagiert auf aktuelle demografische, bauliche und verkehrliche Entwicklungen – insbesondere auf den überdurchschnittlich hohen Motorisierungsgrad in der Gemeinde – und trägt zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums und städtebaulicher Ordnung bei.

Mit einem differenzierten Regelungskonzept wird einerseits eine bedarfsgerechte Stellplatzversorgung sichergestellt und andererseits sozial und städtebaulich begründeten Ausnahmen (z. B. im geförderten Wohnungsbau) flexibel Rechnung getragen. Damit wird ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Individualverkehr, Flächeneffizienz / Raumentwicklung und Verkehrssicherheit gewährleistet.

Folgen für die Eigentümer im Satzungsgebiet

Mit der neuen Stellplatzsatzung wird erstmals eine einheitliche Regelung in der Gemeinde Überherrn geschaffen. Während bislang nur für den Kernbereich des Hauptortes eine entsprechende Satzung existierte, gilt die neue Regelung nun auch für alle weiteren Ortsteile und Siedlungslagen.

Für die betroffenen Grundstückseigentümer bedeutet dies eine stärkere rechtliche Konkretisierung und Vereinheitlichung der Anforderungen an die Herstellung und den Nachweis von Stellplätzen bei Neubau, Nutzungsänderung oder Erweiterung baulicher Anlagen. Diese Verpflichtungen stellen grundsätzlich einen Eingriff in die private Nutzungshoheit dar, sind jedoch unter Berücksichtigung der öffentlichen Belange als gerechtfertigt anzusehen.

Die Gemeinde verfolgt mit der Satzung das Ziel, geordnete städtebauliche Verhältnisse sicherzustellen, Nutzungskonflikte zu vermeiden, die Erreichbarkeit von Nutzungen zu gewährleisten und eine angemessene Steuerung des ruhenden Verkehrs zu ermöglichen. Dies liegt im übergeordneten Interesse der Allgemeinheit.

Zugleich wurden im Rahmen der Satzung flexible Ausnahmeregelungen (z. B. gemeinsame Nutzung von Stellplätzen, Abkömmlinge, Abweichungsmöglichkeiten) geschaffen, um den unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten und den Interessen der Eigentümer angemessen Rechnung zu tragen.

Die Satzung stellt damit eine ausgewogene Balance zwischen dem öffentlichen Interesse an einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und dem Schutz privater Eigentümerinteressen dar.

Hinweis

Bei zukünftigen Neuentwicklungen oder Neuplanungen, die außerhalb des Geltungsbereichs dieser Stellplatzsatzung liegen (z. B. neue Baugebiete), wird empfohlen, die Stellplatzsatzung räumlich auszuweiten oder im jeweiligen Bauleitplanverfahren entsprechende Stellplatzanforderungen durch Festsetzung von Richtzahlen zu regeln.

Dabei sollte sich an den in dieser Satzung festgelegten Richtzahlen und Maßstäben zur Stellplatzbemessung orientiert werden, um eine einheitliche, bedarfsgerechte und städtebaulich verträgliche Stellplatzversorgung im gesamten Gemeindegebiet sicherzustellen.



Quelle: © KI: Kernplan GmbH