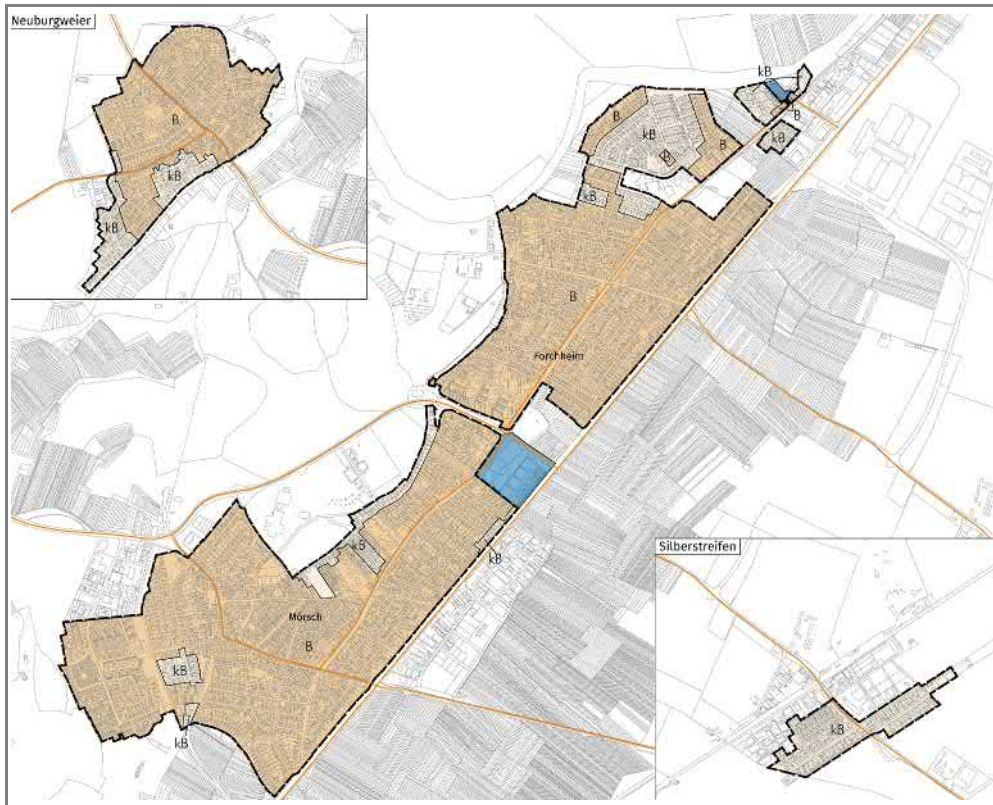


# Teil B - 2 Stellplatzuntersuchung

Stadt Rheinstetten

# Stellplatzuntersuchung

Erläuterungsbericht



Karlsruhe  
Februar 2021

Stadt Rheinstetten

# Stellplatzuntersuchung

## Erläuterungsbericht

### Bearbeiter

Dr. Ing. Frank Gericke (Projektleiter)

Dipl.-Ing. Marc Christmann (Stadtplaner, Rgbm.)

M.Sc. Hannes Trietsch (Stadtplaner)

B.Sc. Marko Celic (Verkehrsplanung)

### Verfasser

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

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721/ 94006-0

Erstellt im Auftrag der Stadt Rheinstetten

im Februar 2021

---

## Inhalt

<b>1. Aufgabenstellung</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Bestandsanalyse</b> .....	<b>4</b>
2.1 Untersuchung der verkehrlichen Situation.....	4
2.2 ÖPNV und Hauptverkehrsstraßen .....	8
2.3 Städtebauliche Ortsanalyse (Analyseplan Städtebau).....	10
<b>3. Konzeption der Belastungsbereiche</b> .....	<b>13</b>

## Pläne

Plan 1	Auslastung der Stellplätze und Falschparker (straßengenau)
Plan 2	Belegungsgrad der Gebiete
Plan 3	Belegungsgrad der Gebiete mit Falschparker (Kreisdiagramme)
Plan 4	Lageplan Halteverbote
Plan 5	Erschließung und ÖPNV
Plan 6	Analyseplan Städtebau
Plan 7	Konzeptplan Belastungsbereiche

Plan ...a: Forchheim und Silberstreifen

Plan ...b: Mörsch

Plan ...c: Neuburgweier

## 1. Aufgabenstellung

Die Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) sieht vor, dass bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen für jede Wohneinheit ein geeigneter Stellplatz für Kfz und Fahrradstellplätze nach dem regelmäßig zu erwartenden Bedarf herzustellen sind. Die LBO orientiert sich dabei bei den KFZ-Stellplätzen nicht an den allgemeinen, bedarfsorientierten Werten der Stellplatzverordnung, sondern beinhaltet für Wohnungen eine eigene Regelung.

Zur Anpassung an die städtebaulichen Erfordernisse hat sie jedoch in § 74 Abs. 2 Nr. 2 LBO die Möglichkeit geschaffen, die Stellplatzverpflichtung auf bis zu zwei Stellplätze für Kfz je Wohneinheit zu erhöhen. Eine Satzung über die Erhöhung der Stellplatzverpflichtung darf jedoch nur beschlossen werden, wenn Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen.

Aus diesem Grund ist eine Bestandserfassung über das derzeitige geltende Baurecht im Gemeindegebiet, über Bereiche mit problematischer Parkraumauslastung und/oder städtebaulichen Mehrbedarf durchgeführt worden, die als Grundlage zur Erhöhung der Stellplatzverpflichtung und Bestimmung des Geltungsbereiches einer Stellplatzsatzung verwendet wird.

## 2. Bestandsanalyse

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

### 2.1 Untersuchung der verkehrlichen Situation

#### Plan 1 Auslastung der Stellplätze und Falschparker (straßengenau)

Zur Erhebung der aktuellen Parkraum-Situation im Gemeindegebiet wurden unter Verwendung von Video-Aufnahmegeräten eine Befahrung mit Erhebung vor Ort durchgeführt. Der Erhebungszeitraum (Sonntag, 12.07.2020) liegt außerhalb der üblichen Arbeitszeiten, nicht in den Schulferien und weist darüber hinaus aufgrund der vorhandenen Wetterbedingungen keine gravierenden verkehrsbeeinflussenden Besonderheiten auf. Es wird davon ausgegangen, dass in diesem Zeitraum die Mehrzahl der Anwohner zu Hause ist.

Bei der Bestandsaufnahme sind alle vorhandenen öffentlichen Stell- und Parkplätze straßengenau erfasst sowie die Anzahl und Standorte der Falschparker. Als Falschparker werden hierbei geparkte Fahrzeuge definiert, welche:

- ▶ im öffentlichen Raum den Verkehrsfluss behindern,
- ▶ im Halteverbot stehen,
- ▶ Ein- und Ausfahrten blockieren,
- ▶ entgegen der Fahrtrichtung parken,
- ▶ auf Stellplatzflächen falsch stehen,
- ▶ auf dem Gehweg parken oder
- ▶ im verkehrsberuhigtem Bereich außerhalb gekennzeichneten Flächen stehen.

Zusätzlich wurden die durch die Internetplattform Google Maps frei verfügbaren Luftbilder ausgewertet. Da die Untersuchung eine möglichst hohe Auslastung der Wohngebiete berücksichtigen soll und der genaue Zeitpunkt der Befliegung nicht ersichtlich ist, werden diesen Daten eine geringere Relevanz für die zur Erhebung zugeschrieben. Sie können aber dazu dienen, die erhobenen Verkehrszahlen besser zu interpretieren, wenn sich erhebliche Abweichungen ergeben, z.B. auf Grund nicht berücksichtigter Events oder Feiern.

#### Pläne 2+3 Belegungsgrad der Gebiete / Belegungsgrad der Gebiete mit Falschparker

Die Teilorte werden in strukturell vergleichbare Gebietszonen gegliedert, um die allgemeine Stellplatzsituation in sinnhaften zusammenhängenden Stadtgebieten zu analysieren (Wie hoch ist der Auslastungsgrad in einzelnen Stadtgebieten? Gibt es dort ein Parkraumproblem im öffentlichen Raum?). Die Einteilung orientiert sich an bestehenden Bebauungsplänen und Baustrukturen sowie der Bodenrichtwertskarte. Hierbei werden aber auch ähnlich strukturierte Gebiete zusammengefasst oder zusammenhängende Gebiete getrennt, wenn dies zu einer gebietsbezogenen Betrachtung in einem größeren Maßstab sinnvoll ist und städtebauliche Sinnzusammenhänge dies rechtfertigen, z.B. eine sich ändernde Baustruktur, eine separierte Erschließung, die Untergliederung großer Gebiete oder das Zusammenlegen kleiner Teilbereiche auf Grund der räumlichen Nähe und möglicher Parksuchverkehr aus der Umgebung.

Entsprechend der Verortung in der Bodenrichtwertkarte werden auch die Geschäftslagen der Stadt dargestellt. Hier kann es auf Grund der erwartbaren höheren baulichen Dichte, der höheren Grundstückspreise und der von gewerblich durchsetzten Gebietsstruktur zu anderen stellplatzbezogenen Anforderungen oder Bedarfen kommen.

Der Plan 2 dient hierbei dem allgemeinen Überblick über den Auslastungsgrad der Stellplatzfläche. Der Plan 3 bezieht hierbei noch die Falschparker mit ein und bereitet die Ergebnisse grafisch durch Kreisdiagramme auf.

Bei den erhobenen Falschparkern ergibt sich eine statistische Verzerrung. Es wird lediglich die Anzahl der falsch parken Fahrzeuge erhoben und diesen je ein Stellplatz zugewiesen. Ohne Berücksichtigung bleibt, ob hier Gehwegparken zulässig sein könnte (oder geduldet sein soll), ob auf einem regulären Parkplatz falsch geparkt wird (z.B. entgegen der Fahrtrichtung am Fahrbahnrand) oder ob in einem Bereich geparkt wird, der nicht zum Parken geeignet ist (z.B. in einem Kreuzungsbereich, in sehr schmalen Straßen). Diese Verzerrung kann in der Konzeption berücksichtigt werden, indem angenommen wird, dass die Auslastung des öffentlichen Raums in stark mit Falschparken belasteten Bereichen tatsächlich etwas höher liegt.

#### Plan 4 Lageplan Halteverbote

Vorhandene Halte- und Parkverbote sowie verkehrsberuhigte Bereiche schränken das Parken im öffentlichen Raum ein und führen zum Ausweichen des ruhenden Verkehrs in die umliegenden Straßen. Diese liegen im Bereich von Haltestellen, an überörtlichen Innerortsstraßen, teilweise beginnend beim Zusammentreffen von Straßen und an Engstellen. Die dortigen Halteverbote dienen im Wesentlichen der Flüssigkeit, Leichtigkeit des Verkehrs bzw. der Verkehrssicherheit. Zudem sind verkehrsberuhigte Bereiche dargestellt.

### **2.1.1 Auswertung der verkehrlichen Situation**

#### Auslastung der öffentlichen Stellplatzflächen

Die straßenweise Auswertung der Belegungsgrade (Siehe Plan 1 der Stellplatzuntersuchung) zeigt viele Straßen mit einer Überlastung (100%), fast überlastete Straßen (80%) und belastete Straßen (60% - 79%). Die geringer belasteten Straßen (< 59%) befinden sich zum Teil randlich und durchsetzen die stärker belasteten Gebiete. Augenscheinlich besteht eine insgesamt hohe Auslastung mit vielen Falschparker besonders in den innerörtlichen Lagen (eher zur B 36 orientiert, in der Ortsmitte von Mörsch sowie im Nordosten von Neuburgweier).

Ein Abgleich mit der Luftbildauswertung von Google Maps zeigt für den Großteil der Straßen eine Auslastung, die ähnlich hoch ist, wie die durch Befahrung erhobene Auswertung. Dies stützt die Aussagekraft der punktuellen Bestandserfassung. Nur in einzelnen Straßen bestehen größere Differenzen. Diese 'Ausreißer' sollen in bei der Konzeption der Belastungsbereiche berücksichtigt werden.

Die Pläne 2 und 3 der Stellplatzuntersuchung unterteilen die Stadt in definierte, übersichtliche Gebiete und bündeln hierzu die straßenweise Auswertung:

- ▶ F1 - F8 in Forchheim zzgl. Geschäftslage (GL),
- ▶ S1 in Silberstreifen,
- ▶ M1 - M5 in Mörsch zzgl. GL,
- ▶ N1-N3 in Neuburgweiher zzgl. GL.

Plan 2 dient hierbei dem Überblick über die gebietsbezogenen Auslastungsgrade der öffentlichen Stellplätze, Plan 3 bezieht hierbei noch die Falschparker mit ein. Insgesamt wird der zuvor angenommene hohe Grad der Auslastung bestätigt. Lediglich wenige Gebiete im Süden von Neuburgweiher N3, im Norden von Forchheim F1 und der Stadtteil Silberstreifen S1 haben eine Stellplatzauslastung von weniger als 60 %.

Die Geschäftslagen in Forchheim und Mörsch zeigen zwar eine hohe Auslastung (65% und 66%), diese ist aber niedriger als die umliegenden Gebiete. Dies kann darauf hindeuten, dass hier öffentliche Stellplätze, die für die ansässigen Nicht-Wohnnutzungen (z.B. Einzelhandel, Gastronomie oder öffentliche Einrichtungen) vorgesehen sind, auf Grund des Zeitpunkt der Erhebung nicht voll ausgelastet sind. Lediglich die kleine Geschäftslage in Neuburgweiher (mit 15 Stellplätzen) ist mit 93% sehr hoch ausgelastet.

### Falschparker

Die sehr hohe Zahl der Falschparker konzentriert sich überwiegend auf Straßenabschnitte in Bereich der gewachsenen innerörtlichen Wohnlagen durch Parken auf dem Gehweg. Dies spricht dafür, dass hier straßenverkehrsrechtliche bzw. ordnungsrechtliche Optimierungen geprüft werden sollten. Die möglichen Regelungen durch eine Parkraumstudie müssen vorsorglich einkalkuliert werden.

Insgesamt zeigt sich ein Zusammenhang zwischen besonders hoch ausgelasteten Bereichen und vielen Falschparkern. Ausnahmen stellen die folgenden Gebiete dar: F3, F4, F7 und F8 in Forchheim, Geschäftslage in Neuburgweiher und M1 in Mörsch.

### Halteverbote und verkehrsberuhigte Bereiche

Verkehrsberuhigte Bereiche kommen häufiger vor als Halt- oder Parkverbote (siehe Plan 4 der Stellplatzuntersuchung). Hierbei zeigen sich unterschiedliche verkehrsberuhigte Bereiche. Zum einen gibt es Straßen, die gleichzeitig zu eng zum Parken sind (z.B. in Forchheim die Kirchgasse oder in den Bereichen am westlichen Ortsrand von Mörsch), zum anderen gibt es verkehrsberuhigte Berei-



che, in denen auch öffentlich geparkt wird (z.B. in Mörsch die Schützenstraße oder in Forchheim die die Kirchgasse kreuzenden Straßen). Einen Zusammenhang der verkehrsberuhigten Bereiche mit einer hohen Auslastung des öffentlichen Parkraums zeigt sich nicht generell. Hinweise auf einen solchen Zusammenhang zeigen sich am Stadtrand von Mörsch (Gebiet M1), da hier eine hohe Auslastung besteht und in den verkehrsberuhigten Bereichen nicht geparkt wird. Im zusammenhängenden verkehrsberuhigten Bereich der Kirchgasse mit kreuzenden Straßen beträgt hingegen die Auslastung der öffentlichen Stellplätze lediglich 62% (52 PKW bei 83 Parkplätzen, nach Google Maps 59%) und ist deutlich geringer als in der Umgebung.

Für die kurzen Bereiche der Halteverbote, Parkverbote und Haltestellen sowie der zerstreut liegenden kleiner verkehrsberuhigten Bereiche zeigt sich kein maßgeblicher Zusammenhang für eine hohe Stellplatzbelastung.

## 2.2 ÖPNV und Hauptverkehrsstraßen

Plan 5 Aufgezeigt wird die Erreichbarkeit der Stadt Rheinstetten durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Eine flächenhafte Anbindung an die umliegenden Mittelstädte besteht insbesondere die Linie 222 (Karlsruhe Entenfang - Raststatt Realschule) und die Linie 106 (Neuburgweier Mitte - Ettlingen Stadt). Der Schienenersatzverkehrs (SEV 13 Mörsch - Karlsruhe) sowie der Schulbusverkehr zur der Schwarzwaldschule (Linie 106) werden nicht dargestellt, da ihnen nur eine temporäre bzw. eine untergeordnete Bedeutung auf Grund weniger Fahrbewegungen zukommt. Zudem sind die Stadteile Mörsch und Forchheim über die Bahnlinie S2 an die Innenstadt von Karlsruhe gut angebunden. Eine zusätzliche Verbindung zum Hauptbahnhof und zur Innenstadt Karlsruhe besteht durch die S7 und S8 über den Stadtteil Silberstreifen (S-Bahnhof Forchheim). Nach den 'Qualitätszielen und Indikatoren nachhaltiger Mobilität' des Umweltbundesamtes kann für Siedlungsbereiche außerhalb von Innenstädten und Stadtteilzentren ein Einzugsradius von 300 m für den Busverkehr angesetzt werden und 500 m für den Bahnhofhaltepunkt.

Die Darstellung der Hauptverkehrsstraße entspricht weitgehend der Darstellung des Flächnutzungsplans und zeigt die überörtlichen Verkehrsverbindungen auf. Zusätzlich wird die wichtige Verkehrsachse Karlsruher Straße, Mörscher Straße, Rappenwörthstraße und Badener Straße auf Grund ihrer übergeordneten Bedeutung als Hauptverkehrsstraße dargestellt.

### 2.2.1 Auswertung - Erschließung und ÖPNV

Nach den angesetzten Einzugsradien von 300 m für den Busverkehr und 500 m für den Bahnhofpunkt zeigt sich eine sehr gute Abdeckung aller Stadtteile mit dem ÖPNV. Lediglich am nördlichen Ortsrand von Neuburgweier besteht ein Bereich mit etwas weiteren Entfernungen zu den bestehenden Bushaltestellen (sowie in weiteren kleinen Bereichen, insb. an den Siedlungsändern). Auch ist der Stadtteil Neuburgweier weniger gut an die umliegenden Städte angeschlossen, nur Ettlingen ist direkt erreichbar (keine S-Bahn-Anbindung).

In diesen Zusammenhang soll allerdings immer berücksichtigt werden, dass eine dezentrale Siedlungsstruktur dazu führen kann, dass aufgrund der Distanz der Verkehrsziele ein größerer Radius akzeptiert wird (z.B. plant der KVV gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2006 mit einem Erschließungsradius von 600 m für eine Bushaltestelle im regionalen Umland).

Im Abgleich mit der erhobenen Parkraumauslastung zeigen sich keine für die übergeordnete Konzeption strukturell maßgebliche Relation im Maß der Abdeckung des ÖPNV mit der Parkraumbelastung. Dies dürfte daran liegen, dass der ÖPNV gerade für Pendler in Rheinstetten selten dazu führt, dass das eigene KFZ entfällt, also insbesondere Wege durch den ÖPNV ersetzt werden ohne auf den eigenen PKW zu verzichten. Vielmehr bestehen im Mittel ca. 1,4 PKW pro Wohneinheit. Gleichzeitig könnte die ÖPNV-Anbindung durch S-Bahn und Bus jedoch ihren Beitrag dazu leisten, dass pro PKW weniger Fahrten unternommen werden und potenziell ein (zweites) KFZ im Haushalt entfallen könnte. Dies dürfte im dezentraleren, schlechter über den ÖPNV angebotenen Neuburgweier weniger der Fall sein als in den anderen Stadtteilen.

Die für den Bus genutzten Verkehrsräume sind für die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs (auch des Fuß- und Radverkehrs) besonders wichtig. Hier soll der Verkehr daher besonders auf den dem eigenen Grundstück gedeckt werden.

Für die Hauptverkehrsstraßen ist die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs besonders wichtig, da hier viele und unterschiedliche Verkehrsteilnehmer zusammentreffen und sie die Verkehre bündeln. Es wird davon ausgegangen, dass sich aus diesen Gründen hier die meisten Halte- und Parkverbote befinden. Die Haupteerschließungsstraßen nehmen außerdem eine besondere Rolle bei zukünftigen Änderungen im Modal Split ein (z.B. bei einer Erhöhung der S-Bahn-Nutzung oder Radverkehrsanteils) und sie verfügen über eine hohe Wahrnehmbarkeit, z.B. als Ortseingangsbereich oder zur Inszenierung der Architektur, der Begrünung und der Aufenthaltsqualität. Die Optimierungspotenziale in Rheinstetten könnten in einem Mobilitätskonzept näher untersucht werden. Auf der gesamten Länge

der Ortsdurchfahrten soll daher verstärkt Wert auf eine Deckung des Stellplatzbedarfs auf den Privatgrundstücken gelegt werden.

### 2.3 Städtebauliche Ortsanalyse (Analyseplan Städtebau)

Plan 6 Für die städtebauliche Analyse sind die Wesentlichen den Städtebau betreffenden Indikatoren zusammengestellt.

In der Stellplatzuntersuchung werden Bereiche mit einer erhöhten Stellplatzverpflichtung durch bestehende Bebauungspläne dokumentiert sowie Baugebiete ohne maßgeblichen Wohnanteil.

Bereiche mit hoher baulicher Dichte sind gekennzeichnet durch die stark verdichtete Bebauung im Ortskern von Mörsch, durch sehr kleine Baugrundstücke und/oder schmale Reihenhausgrundstücke. Grundstücke mit Mehrfamilienhäusern ab drei Vollgeschossen lassen eine hohe Wohndichte erwarten.

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

Wohnstraßen mit niedriger Erschließungsdichte könnten im Zusammenhang mit einer geringeren Auslastung der öffentlichen Stellplätze stehen. Unter diese Kategorie fallen Straßen mit einseitiger Wohnbebauung (einseitige Erschließung), die nicht zur Erschließung von Gebieten mit hoher baulichen Dichte oder hohen Wohndichte dienen. Darüber hinaus kann auch einer beidseitig angebauten Straße aus anderen Gründen eine niedrige Erschließungsdichte zukommen, z.B. weil die erschlossenen Grundstücke mit der längeren Seite (Garten) an der Straße liegen oder sie von einer anderen Straße erschlossen werden (bei Kreuzungsbereichen).

Zusätzlich dargestellt sind Bereiche mit Nachverdichtungs- und Wohnbauflächenpotenzial, also zusammenhängende Bereiche in denen eine zukünftige Bebauung möglich ist und welche auf Grund ihrer Größe zu einer zusätzlichen Belastung des

öffentlichen Parkens in der Umgebung führen könnten, z.B. durch zusätzliche Nutzer und/oder zusätzliche Gebiets- oder Grundstückseinfahrten. Aufgezeigt werden hierbei die Bereiche, in dem auf Grund einer Darstellung im FNP eine Wohnbauentwicklung erwartet wird. Außerdem wird ein größerer Bereich an der B 36 aufgezeigt, in dem bei einer Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen eine stärkere rückwärtige Bebauung erfolgen könnte. Auch eine geplante Wohnbauflächenentwicklung im Bereich des derzeitigen Standorts der Albert-Schweitzer-Grundschule ist als Wohnbauflächenpotenzial dargestellt und ein Bereich einer Wasserschutzgebietskernzone, für die aber eine Verlegung des Brunnens erforderlich wäre. Nicht erhoben werden nicht-zusammenhängenden Einzelgrundstücke auf denen eine Nachverdichtung möglich wäre, z.B. als Brachflächenrevitalisierung, Ersatzbau durch größere Baukörper oder Neubau im rückwärtigen Bereich. Es ist es ein wesentliches Ziel der Stellplatzsatzung, dazu beizutragen, dass diese Bauvorhaben nicht zu einer Überlastung der öffentlichen Stellplatzflächen führt. Die Stellplatzuntersuchung versteht sich nicht als Satzung zur Beurteilung von Innenbereichen gemäß 34 BauGB.

### 2.3.1 Auswertung der städtebauliche Ortsanalyse

Im Geltungsbereich einzelner bestehender Bebauungspläne/örtlicher Bauvorschriften ist eine erhöhte Stellplatzverpflichtung von mehr als ein Stellplatz pro Wohneinheit bereits heute rechtlich vorgeschrieben. In der Stellplatzuntersuchung werden nur diese Bereiche mit einer erhöhten Stellplatzverpflichtungen durch bestehende Bebauungspläne dokumentiert. Das Vorhandensein eines Bebauungsplans im Allgemeinen führt nicht automatisch zum Ausschluss aus der gemeindebergreifenden Stellplatzsatzung, da dann beispielsweise auch Bereiche mit Regelungsbedarf und ohne angemessene Stellplatzverpflichtung ausgeschlossen wären. Dies bedeutet Eine Erhöhung der Stellplatzverpflichtung in diesen Bereichen sowie in Baugebieten ohne maßgeblichen Wohnanteil ist nicht das Ziel der Stellplatzsatzung und sollen nicht weiter berücksichtigt werden.

Die Bereiche mit 'hoher baulicher Dichte' und mit 'hoher Wohndichte' die kaum Erweiterungspotenzial aufweisen und zudem dem Ziel der Wohnraumbereitstellung besonders Rechnung tragen, bedingen einen hohen flächenbezogenen Stellplatzbedarf (auch beispielsweise für Besucherparken). Hier ist bezogen auf die Grundstücksgröße oder -breite mit einem hohen Bedarf an Stellplätzen bei gleichzeitig beengten Verhältnissen zu rechnen, der nicht durch Verlagerung des Verkehrs auf Verkehrsträger mit geringerer Flächeninanspruchnahme vermieden werden kann (z.B. Förderung Radverkehr, standortbezogenes Mobilitätsmanagement). Im Abgleich dieser städtebaulichen Indikatoren und der Ortskernlagen mit

der vorgefundenen Stellplatzsituation zeigt sich aber kein für die übergeordnete Konzeption strukturell maßgeblicher Zusammenhang zwischen den dichteren Gebieten und einer überdurchschnittlichen Überlastung der öffentlichen Stellplatzflächen, sondern dass immer eine Betrachtung des konkreten Einzelfalls nötig ist. Verantwortlich könnte hierfür sein, dass zum Teil in den verdichteten Bereichen vermehrt kompakte öffentliche Parkstände bestehen. Ein Zusammenhang von Bereiche mit hoher baulicher Dichte/ hoher Wohndichte und einer hohen Stellplatzauslastung bestätigt sich in den Gebieten Mörsch M1, Forchheim F4, F7 und F8, hingegen im Bereich F1 nicht. Auffällig ist, dass es oft in den Gebieten mit hoher baulichen Dichte/ hoher Wohndichte zu weniger Falschparkern kommt, als in den gewachsenen zentraleren Bereichen der Ortskerne.

Eine Bedeutung schmaler Straßen ohne öffentliches Parken wird angenommen, da durch sie der ruhende Verkehr, der hier im öffentlichen Raum untergebracht würde, in die umliegenden Gebieten verlagert wird. Einen Zusammenhang von Bereichen mit vermehrt schmalen Straßen, in denen nicht geparkt wird, und einer erhöhten Stellplatzauslastung des öffentlichen Raums kann jedoch nicht pauschal hergestellt werden und ist im Einzelfall zu betrachten. Bereiche in denen ein solcher Zusammenhang zumindest zu vermuten ist, befinden sich in Mörsch M1 und M4, in Forchheim F2 und F4 und in Neuburgweier N2. Dem steht der Bereich der Gebiete mit hoher baulicher Dichte (schmale Reihenhäuser) in Forchheim F1 entgegen mit vielen schmale Straßen in denen nicht geparkt wird, aber die Auslastung der öffentlichen Stellplätze niedrig ist.

Für Wohnstraßen mit einer geringen Erschließungsdichte wird erwartet, dass diese Straßen geringer ausgelastet sind und weniger Verkehre durch Besucher entstehen. Ein solcher Zusammenhang zeigt sich bei einem Abgleich in den meisten Fällen. Jedoch muss auch hier immer der immer der Einzelfall betrachtet werden, z.B. in der Albert-Schweitzer-Straße oder die Mühlburger Straße.

Das für bestimmte Straßen auf Grund eines Wohnbauflächenpotenzials eine höhere Auslastung des öffentlichen Parkens zu erwarten ist, kann der Erhebung nicht pauschal entnommen werden. Es ist nicht zwangsläufig, dass in den Bereichen, die im FNP als Wohnbaufläche (Planung) dargestellt werden auch eine bauliche Entwicklung folgt. Auch die Verlegung der Grundschule oder des Trinkwasserbrunnen könnten ebenso umgesetzt werden, wie eine rückwärtige Nachverdichtung an der B 36. Diese Entwicklungen sind aber nicht verbindlich gesichert. Daher sollen die aufgezeigten Flächen eher einen Hinweis darauf geben, dass die angrenzenden Straßen eher in eine gebietsbezogene Betrachtung in der Stellplatzsatzung einbezogen werden und sie einer Wohnstraße mit geringer Erschließungsdichte entgegenstehen können.

### 3. Konzeption der Belastungsbereiche

Plan 7 Im vergleichenden Abgleich zwischen der städtebaulichen Analyse und der vorgefundenen Stellplatzauslastung zeigt sich, dass insbesondere ein hoher Auslastungsgrad der öffentlichen Stellplatzflächen maßgeblich für die Definition der Belastungsbereiche sein soll. Die Belastungsbereiche sollen hierbei nicht ausschließlich straßengenau sondern in zusammenhängenden Arealen zusammengefasst werden.

Auch die Wohngebiete, die an S-Bahn, an Bus-Trassen und an den Hauptverkehrsstraßen liegen können sie den Belastungsbereichen zugeordnet sein. Hier besteht aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ein besonderer Regelungsbedarf, zumal hier zumindest zeitweilig mit Überlastungen gerechnet werden muss, was sogar verkehrgefährdende Zustände begünstigen kann

Eine abweichende städtebauliche Beurteilung der Geschäftslagen konnte auf Grund der Erhebung und der Analyse nicht aufgezeigt werden, da nur das Wohnen untersucht wird. In der Umsetzung zeigt sich allerdings eine starke Überschneidung der Geschäftslagen mit den Trassen des ÖPNV. Ein übergreifendes Mobilitätskonzept kann hier und im Sinne des Klimaschutzes zu ganzheitlichen Optimierungen führen.

Zur nachfolgenden Konzeption der Belastungsbereiche werden die Stadtteile immer zunächst gebietsbezogen beurteilt. Bei einer hohen Auslastung (80% und mehr) werden sie als gebietsbezogener Belastungsbereich dargestellt. Auch können Gebiete mit einer Auslastung von annähernd 80 % den Belastungsbereichen zugeordnet werden, z.B. wenn hier ein hoher Anteil Falschparker vorkommt. Insgesamt wird ein gebietsbezogener Ansatz verfolgt, sodass auch Straßen mit einer geringeren Auslastung dem Belastungsbereich zugeordnet werden können, wenn das Gebiet insgesamt als Belastungsbereich eingestuft ist und die angrenzenden hoch ausgelasteten Straßen ein Ausweichen des ruhenden Verkehrs aus den umliegenden Straßen wahrscheinlich macht. Hierbei werden auch die aufgezeigten städtebaulichen Indikatoren berücksichtigt sowie das es zu einem größeren Suchradius im öffentlich Raum auf Grund von umgesetzten Maßnahmen eines angestrebtes Parkraummanagementkonzepts kommen kann.

In einem zweiten Schritt wird untersucht, ob es in dem Gebiet Straßen (-abschnitte) oder zusammenhängende Areale gibt, die auf Grund der im Vorfeld dargestellten städtebaulichen und verkehrlichen Auswertungen anders zu bewerten sind als das Gesamtgebiet. Diese werden isoliert betrachtet.

Das Zusammennehmen dieser Bereiche als 'Belastungsbereiche' ergibt zusammenhängende Strukturen, die mit einer erhöhten Stellplatzverpflichtung belegt

werden sollen. So kann einer Überlastung des öffentlichen Raums vorgebeugt werden und es wird der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen, was auch der Flüssigkeit des Busverkehrs dienen kann. Im nachfolgenden wird hierzu eine gebiets- und straßen(abschnitts)genaue Auswertung dargestellt:

### Forchheim

#### **Gebiet F1**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	59 %
Falschparker:	6 %
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt kein Belastungsbereich

#### Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- ▶ Östlicher Teilbereich - Kleinstraße, Kirchbühl, Bienwaldstraße 32-38 und Kastenwörthstraße südlich der Kleinstraße: Es besteht eine hohe Auslastung. Einseitig besteht eine hohe Wohndichte durch Mehrfamilienhäuser.
- ▶ Rosenstraße westlich der Bienwaldstraße: Es besteht eine hohe Auslastung. Westlich der Kastenwörthstraße wird auf Grund der Luftbildauswertung eine zeitweise höheren Auslastung erwartet (21 statt 11 PKW auf 16 Stellplätzen).
- ▶ Schwarzwaldstraße zwischen Friedrichstraße und Rosenstraße: Es besteht eine hohe Auslastung. Einseitig besteht eine hohe bauliche Dichte durch schmale Reihenhäuser.

#### Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- ▶ Karlsruher Straße

#### **Gebiet F2**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	84 %
Falschparker:	33 %
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt Belastungsbereich

#### Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- ▶ Schwarzwaldstraße zwischen Friedrichstraße und Karlsruher Straße: Es besteht eine niedrige Auslastung, eine geringe Erschließungsdichte und Synergien mit der angrenzenden Schule. Dies überwiegt die sich hier befindende gering frequentiere Bustrasse.
- ▶ Hardtstraße nördlich der Karlsruher Straße und Rosenstraße zwischen Kraichgaustraße und Schwarzwaldstraße: Es besteht eine niedrige Auslastung.



Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- Karlsruher Straße

Sonstiges:

- Ein Teil der Rosenstraße dient dem angrenzenden Friedhof als Stellplatzfläche und wird daher nicht in den Geltungsbereich aufgenommen.

**Gebiet F3**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	78%
Falschparker:	14%
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt Belastungsbereich

Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- keine

Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- Karlsruher Straße

**Gebiet F4**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	91%
Falschparker:	21%
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt Belastungsbereich

Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- keine

Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- Mörscher Straße

**Gebiet F5**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	86%
Falschparker:	66%
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt Belastungsbereich

Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- keine



Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- keine

**Gebiet F6**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	87%
Falschparker:	70%
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt Belastungsbereich

Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- keine

Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- keine

**Gebiete F7 und F8**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	72 % und 76 %
Falschparker:	2 % und 0 %
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt kein Belastungsbereich

Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- keine

Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- Teile der Karlsruher Straße

**Gebiet GFL (Forchheim Geschäftslage)**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	65 %
Falschparker:	1 %
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt kein Belastungsbereich

Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- Hauptstraße nördlich der Karlsruher Straße: Es besteht eine hohe Auslastung dieser und der angrenzenden Straßen.

Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- Karlsruher Straße und Hauptstraße südlich der Karlsruher Straße

## Silberstreifen

### **Gebiet S1**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	50 %
Falschparker:	12 %
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt kein Belastungsbereich

#### Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- ▶ keine

#### Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- ▶ Rheinstraße

## Mörsch

### **Gebiet M1**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	81 %
Falschparker:	10 %
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt Belastungsbereich

#### Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- ▶ keine

#### Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- ▶ Karlsruher Straße

### **Gebiet M2**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	70 %
Falschparker:	32 %
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt Belastungsbereich

#### Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- ▶ Der südliche Teilbereich – die Straßen Im Winkel, Im Werren, Am Hang, Gartenstraße südlich der Bachstraße, Am Rain südlich der Bachstraße, Am Wasen südwestlich Am Kohlplatz und In der Au: Es besteht eine nicht hohe Auslastung. Der zusammenhängende Bereich und die zum Teil randliche Lage lassen nur geringe Parksuchverkehre vermuten, in Teilen besteht eine geringe Erschließungsdichte durch einseitige Bebauung.

Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- ▶ keine

**Gebiet M3**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	88 %
Falschparker:	36 %
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt Belastungsbereich

Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- ▶ Bergstraße zwischen Sonnenstraße und Albert-Schweitzer-Straße: Es besteht eine geringe Auslastung und eine niedrige Erschließungsdichte mit einseitiger Wohnbebauung.
- ▶ Speyerer Straße: Es besteht eine geringe Auslastung. Nördlich befindet sich die wenig belastete Bergstraße, im Süden die Rappenwörthstraße, die nur in eine Richtung befahren werden kann, sodass die Straße isoliert betrachtet wird.

Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- ▶ Rappenwörthstraße

**Gebiet M4**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	79 %
Falschparker:	32 %
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt Belastungsbereich

Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- ▶ Unterer Legel und Kopernikusstraße: Es besteht eine nicht hohe Auslastung. Die isolierte Lage lässt keine Parksuchverkehre erwarten, sodass die Straße isoliert betrachtet wird.
- ▶ Bergstraße nördlich der Hans-Thoma-Straße: Es besteht eine geringe Auslastung. Die isolierte Lage und die niedrige Erschließungsdichte lassen keine Parksuchverkehre aus der Umgebung, sodass die Straße isoliert betrachtet wird.
- ▶ Kornblumenstraße östlich der Gladiolenstraße: Es besteht eine geringe Auslastung. Auch die angrenzenden Magaritenstraße und Siegelgrundstraße sind nicht voll ausgelastet. Geringe Parksuchverkehre aus der Gladiolenstraße sind verkraftbar. Auf Grund der Luftbildauswertung zudem eine zumindest zeitweise niedrige Auslastung erwartet (4 statt 17 PKW auf 29 Stellplätzen).

Belastungsbereiche durch Bus-/ Bahntrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- Rappenwörthstraße

**Gebiet M5**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	85 %
Falschparker:	52 %
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt Belastungsbereich

Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- keine

Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- Rappenwörthstraße, Bickesheimer Straße, Merkurstraße

**Gebiet MGF (Geschäftslage)**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	66 %
Falschparker:	23 %
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt kein Belastungsbereich

Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- zentraler Ortsbereich – Römerstraße, Keltenstraße, Große Kirchenstraße, Hirschstraße, nördliche Rheinaustraße, Lammstraße, Luisenstraße: Es besteht eine hohe Auslastung dieses zusammenhängenden Bereichs. Zum Teil bestehen enge Straßen, in denen nicht geparkt wird und verkehrsberuhigte Bereiche.

Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- Rheinaustraße und Badener Straße.

## Neuburgweier

### **Gebiet N1**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	92 %
Falschparker:	55 %
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt Belastungsbereich

#### Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- ▶ keine

#### Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- ▶ Rheinstraße

### **Gebiet N2**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	73 %
Falschparker:	37 %
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt Belastungsbereich

#### Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:

- ▶ Der südliche Teilbereich – Fleckensteinstraße, Sibylasstraße, Lichtenberger Straße und der westliche Teil der Ebersteinstraße (bis Kurpfalzstraße): Es besteht eine geringe flächige Auslastung des städtebaulich zusammenhängende Areals. Da der Bereich als zusammenhängend gewertet wird, wird auch höher ausgelastete Lichtenberger in die bereichsgenaue Bewertung einbezogen, zumal für diese Straße auf Grund der Luftbildauswertung eine zumindest zeitweise geringere Auslastung erwartet wird (4 statt 6 PKW auf 7 Stellplätzen).
- ▶ Otto-Wörner-Straße im Westen am Waldrand: Es besteht eine geringe Auslastung und eine geringe Erschließungsdichte durch einseitig angebaut Wohnbebauung. Parksuchverkehr aus den umliegenden Straßen sind nur im untergeordneten Umfang zu erwarten.
- ▶ Breslauer Straße: Es besteht eine geringe Auslastung. Die Straße orientiert sich zur Danziger Straße, die ebenfalls nicht hoch belastet ist. Die geraden Hausnummern liegen innerhalb eines durch einen Bebauungsplan festgesetzten Gewerbegebiets und werden daher nicht in den Geltungsbereich aufgenommen. Die ungeraden Hausnummern (außer Haus. Nr. 25) werden dem Bereich 'kein Belastungsbereich' zugeordnet.

#### Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:

- ▶ Rheinstraße und Auerstraße

**Gebiet N3**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	38 %
Falschparker:	21 %
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt kein Belastungsbereich

*Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:*

- ▶ keine

*Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:*

- ▶ keine

**Gebiet NGL- (Neuburgweier Geschäftslage)**

Auslastung öffentlicher Stellplätze:	93 %
Falschparker:	20 %
Gebietsbezogene Beurteilung:	insgesamt Belastungsbereich

*Straßen mit hiervon abweichender Bewertung:*

- ▶ keine

*Belastungsbereiche durch Bustrassen/ Hauptverkehrsstraßen:*

- ▶ Rheinstraße