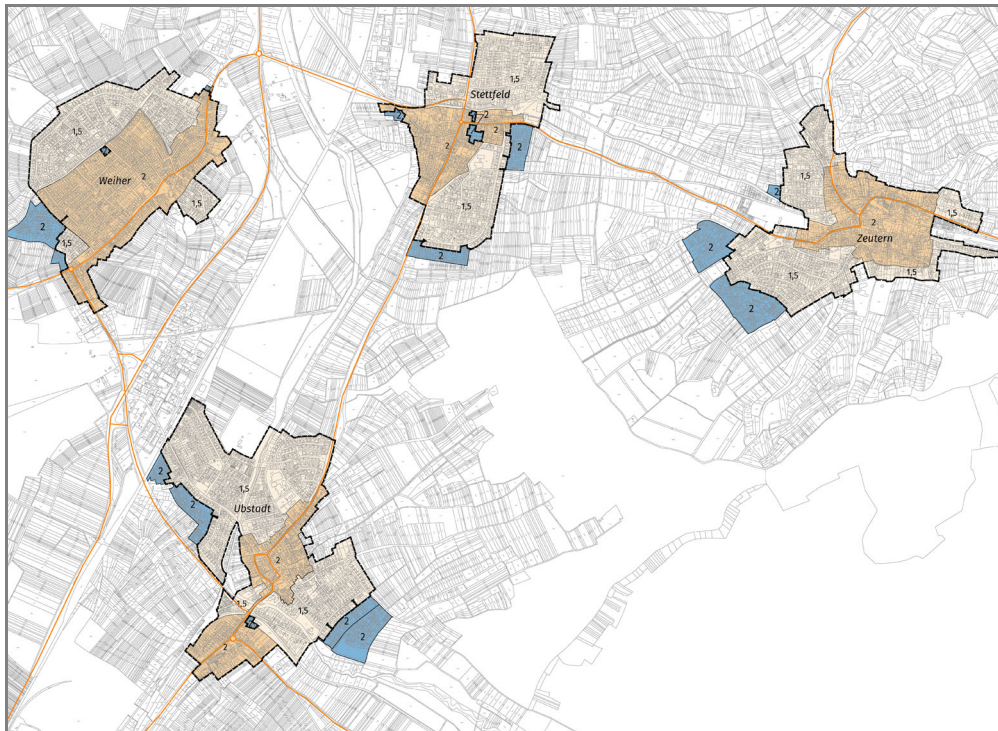


Gemeinde Ubstadt-Weiher

Stellplatzuntersuchung

Erläuterungsbericht



Karlsruhe
März 2022

Gemeinde Ubstadt-Weiher

Stellplatzuntersuchung

Erläuterungsbericht

Bearbeiter

Dr. Ing. Frank Gericke (Projektleiter)

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 Gemeinde Ubstadt-Weiher

im März 2022

Inhalt

| | |
|--|-----------|
| 1. Aufgabenstellung | 4 |
| 2. Bestandsanalyse | 4 |
| 2.1 Analyse der verkehrlichen Situation | 4 |
| 2.2 ÖPNV und Hauptverkehrsstraßen | 9 |
| 2.3 Städtebauliche Ortsanalyse (Analyseplan Städtebau) | 11 |
| 3. Konzeption der Belastungsbereiche | 14 |

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: | Ubstadt |
| Plan ...b: | Weier |
| Plan ...c: | Stettfeld |
| Plan ...d: | Zeutern |

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 ist. Die LBO orientiert sich dabei bei den KFZ-Stellplätzen nicht an den allgemeinen, bedarfsorientierten Werten der Stellplatznutzung, sondern beinhaltet für Wohnungen eine eigene Regelung.

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

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

2. Bestandsanalyse

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

2.1 Analyse der verkehrlichen Situation

2.1.1 Erläuterung der Methodik

Plan 1 Auslastung der Stellplätze und Falschparker (straßengenau)

Die Erhebung der aktuellen Parkraum-Situation im Gemeindegebiet basiert auf zwei Erhebungen vor Ort unter Verwendung von Video-Aufnahmen. Der Erhebungszeitraum (Sonntag, 14.03.2021 mit a markiert und Mittwoch 17.03.2021 nachmittags/abends mit b markiert) umfasst überwiegend Zeiträume außerhalb der üblichen Arbeitszeiten und erfasst damit den Bedarf für die Anwohner. Er

liegt nicht in den Schulferien und weist darüber hinaus aufgrund der vorhandenen Wetterbedingungen keine gravierenden verkehrsbeeinflussenden Besonderheiten auf. Auch auf Grund der durch die Corona-Pandemie bestehenden Ausgangsbeschränkungen, kann davon ausgegangen werden, dass zum Erhebungszeitraum 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, die bei Häufungen einen besonderen Parkdruck ergeben. Als Falschparker (schwarze Sterne) werden hierbei geparkte Fahrzeuge definiert, welche:

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

Ergänzend dazu sind die durch die Internetplattform Google Maps frei verfügbaren Luftbilder als dritte Grundlage 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 Bewertung zugeschrieben. Sie dienen aber dazu, die erhobenen Verkehrszahlen besser zu interpretieren, wenn sich erhebliche Abweichungen ergeben, z.B. auf Grund nicht berücksichtigter Events oder Feiern.

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

Im Plan ist neben der Angabe der beobachteten abgestellten Fahrzeuge bei der Erhebung und bei Google Maps auch angegeben, wie viele Fahrzeuge grundsätzlich im Straßenraum abgestellt werden können. Aus dem Verhältnis von abgestellten Fahrzeugen zu den möglichen Fahrzeugen wird ein Verhältnis berechnet, welches den Auslastungsgrad je Straßenabschnitt angibt und mit Farbkategorien leicht lesbar darstellt.

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

Die Teilorte werden in strukturell vergleichbare Gebietszonen untergliedert, um die allgemeine Stellplatzsituation in sinnhaften, zusammenhängenden Stadtgebieten zu analysieren (Wie hoch ist der Auslastungsgrad in einzelnen Gemeindegebieten? Gibt es dort ein Parkraumproblem im öffentlichen Raum?). Die Einteilung

orientiert sich an Baustrukturen, Baudichten, an Straßen und Barrieren (z.B. Gewässer, Bahnlinien) sowie der Bodenrichtwertkarte. Hierbei werden ähnlich strukturierte Gebiete zusammengefasst oder zusammenhängende Gebiete getrennt, wenn dies zu einer gebietsbezogenen Betrachtung in einem größeren Maßstab sinnvoll ist und städtebauliche Sinnzusammenhänge dies rechtfertigen, z.B. durch eine sich ändernde Baustruktur, eine separierte Erschließung oder die Untergliederung großer Gebiete oder das Zusammenlegen kleiner Teilbereiche auf Grund der räumlichen Nähe und möglicher Parksuchverkehr aus der Umgebung geboten sind.

Der Plan 2 dient hierbei dem allgemeinen Überblick über den Auslastungsgrad der Stellplatzfläche. Der Plan 3 basiert auf dem Plan 2 und bezieht hierbei noch die Falschparker mit ein und bereitet die Ergebnisse grafisch durch Kreisdiagramme auf, um daraus den besonderen Parkdruck durch falsches Parken zu erkennen.

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

Plan 4 Lageplan Halteverbote

Vorhandene Halte- und Parkverbote, Haltstellen sowie verkehrsberuhigte Bereiche schränken das Parken im öffentlichen Raum ein und können zum Ausweichen des Ruhenden Verkehrs in die umliegenden Straßen führen .

2.1.2 Bewertung der verkehrlichen Situation

Die straßenweise Auswertung der Belegungsgrade (Plan 1) zeigt ein gemischtes Bild mit Arealen, die geringer ausgelastet sind (< 59%), belastete Straßen (60% - 79%), fast überlastete Straßen (80%) und zum Teil überlastete Straßen (100%). Im Ergebnis zeigt sich, dass die Belastung der einzelnen Straßenräume während der Befahrung am Sonntag oft etwas höher liegt als am Mittwoch. Auch ein Abgleich mit der Luftbildauswertung von Google Maps zeigt für den Großteil der Straßen eine Auslastung, die ähnlich hoch ist, wie die durch die Befahrungen erhobene

Auswertung. Dies stützt insgesamt die Aussagekraft der Bestandserfassung. Bestehen in einzelnen Straßen größere Differenzen zwischen den Erhebungen am Sonntag, am Mittwoch und der Luftbilddauswertung, können diese 'Ausreißer' bei der Konzeption der Belastungsbereiche berücksichtigt werden.

Bei der gebietsbezogenen Auswertung der Stellplätze (Plan 2) fällt auf, dass die Ausnutzung des öffentlichen Parkraums innerhalb der Gebiete oft nicht ausreichend einheitlich ist, um ausschließlich hierauf eine Konzeption von stärker ausgelasteten Bereichen aufzubauen. Gleichwohl zeigt diese Betrachtung Gebiete auf, in denen sich Parkraumprobleme häufen oder nur geringe Probleme zu erwarten sind.

► **Ubstadt**

Eine gebietsbezogene hohe Auslastung zeigt sich insbesondere im zentralen Bereich zwischen den Straßen Am Berg bzw. Pfarrstraße und Weiherer Straße südlich der Schillerstraße sowie an den Siedlungsrändern im Südosten im Bereich der Straße Erlengrund, im Süden im Bereich Sternenweg und Hochstattweg und im Westen im Bereich der Straße Talwiesen.

Im übrigen Siedlungsbereich zeigt sich ein gemischtes Bild in dem überlastete Stichstraßen (z.B. Hochstift-, Münz- oder Hubenweg) an Sammelstraßen mit sehr hohen Parkraumreserven (in diesem Fall Kraichgaustraße) angrenzen. Auch der Allmendweg oder der Oberen Straße sind zwar hoch ausgelastet, es wird aber der Parkraum der Gebiete insgesamt nicht überlastet, da der Ruhende Verkehr in den umliegenden Straßenzügen stehen könnte. Dies weist darauf hin, dass die in Kauf genommenen Wege vom parkenden PKW zum Ziel sehr gering sind. Der PKW wird also vor der Tür abgestellt, obwohl die Straße sehr schmal und zum Parken nicht geeignet ist oder die Parkmöglichkeiten bereits ausgelastet sind.

Eine geringe Gebietsauslastung zeigt sich um das Alfred-Delp-Schulzentrum bzw. die Mehrzweckhalle. Hier ist auf Grund der Gebietsstruktur zu erwarten, dass ein Teil der öffentlichen Parkplätze dem Wohnen dient und sie zum Teil den Parkraumbedarf der Schule und Mehrzweckhalle decken.

► **Weiher**

Die Hauptstraße ist zwischen der Hahnenstraße und der Waldstraße hoch ausgelastet, während die Auslastung in den übrigen Straßenabschnitten geringer ist. Die Auslastung des Parkraums nördlich der Hauptstraße ist unterschiedlich. Eine hohe Auslastung zeigt sich im zentral liegenden Bereich zwischen der Hahnen-

und der Hirschstraße sowie in der Ritterstraße. Umliegend ist der öffentliche Parkraum geringer ausgelastet. Die Markward- und die Rudolf- Händel-Straße sind nur bei der Erhebung am Sonntag hoch ausgelastet.

Eine Belastung südlich der Hauptstraße ergibt sich insbesondere aus einer hohen Auslastung der Straße Kirchplatz.

► **Stettfeld**

Eine hohe Auslastung des öffentlichen Parkraums zeigt sich insbesondere im zentralen, verdichteten Bereich entlang der Schönbornstraße (B3) und der angrenzenden Erschließungsstraßen.

Im übrigen Siedlungsgebiet zeigt sich eine überwiegend geringe Auslastung mit einzelnen Straßenzügen, die zwar hoch ausgelastet sind (z.B. Hubert-Meisel-Straße oder Paul-Dopf-Straße), aber den Parkraum der Gebiete insgesamt nicht überlasten, da der Ruhende Verkehr in den umliegenden Straßenzügen erfolgen könnte.

Die Straßen Am Katzbach und Untere Mühlstraße sind nur bei der Erhebung am Sonntag hoch ausgelastet.

► **Zeutern**

In Zeutern zeigt sich eine erhöhte Auslastung im Bereich zwischen der Grabenstraße, der Oberdorfstraße und der Kappelenstraße.

Im übrigen Siedlungsgebiet zeigt sich eine überwiegend geringe Auslastung, mit einzelnen Straßenzügen, die zwar hoch ausgelastet sind (z.B. Abschnitte der Straße Zum Spermel), die aber den Parkraum der Gebiete insgesamt nicht überlasten würden, da der Ruhende Verkehr in den umliegenden Straßenzügen stehen könnte (z.B. Steinacker).

Falschparker

Als Falschparken wird im Wesentlichen das Parken auf dem Gehweg aufgezeigt. Es bestehen aber auch sonstige Falschparker, bei denen es sich oft um PKW handelt, die in zu engen (und daher für das Parken nicht geeigneten) Straßenräumen abgestellt werden sowie in Kreuzungsbereichen parken. Die Menge der Falschparker korreliert mit einer erhöhten Parkraumauslastung. Das heißt, dass die Zahl der Falschparker sich insbesondere auf Straßenabschnitte konzentriert,

die hoch ausgelastet sind, z.B. der Ritterstraße in Weiher. Es zeigen sich außerdem, dass viele Falschparker in Straßenräumen bestehen, die zu eng für reguläres Parken sind. Dies ist insbesondere in kleinen, als Sackgasse ausgebildeten Wohnwegen oder Straßen zu beobachten, die aufgrund ihrer Enge nur wenige öffentliche Parkplätze ermöglichen.

Halteverbote und verkehrsberuhigte Bereiche

Halte- und Parkverbote liegen insbesondere im Bereich von Haltestellen, an überörtlichen Innerortsstraßen, teilweise beginnend beim Zusammentreffen von Straßen und an Engstellen vor. Sie dienen im Wesentlichen der Flüssigkeit, Leichtigkeit des Verkehrs bzw. der Verkehrssicherheit.

Sie schränken das Parken im öffentlichen Raum aber auch ein und können zum Ausweichen des ruhenden Verkehrs in die umliegenden Straßen führen. Solche Verdrängungseffekte sind in der Ortsmitte von Ubstadt im Bereich der B3 (Weiherer Straße, Andreasplatz, Stettfelder Straße) und in Stettfeld für den Kreuzungsbereich Lußhardstraße / Schönbornstraße plausibel, da die umliegenden Straßen hoch belastet sind und es vermehrt zu Falschparkern kommt. Für diese Bereiche ist das Unterbringen der Stellplatzflächen auf dem eigenen Grundstück von besonderer Bedeutung.

Die Bedeutung der verkehrsberuhigten Bereiche für die Auslastung des öffentlichen Parkraums ist von untergeordneter Bedeutung. Es zeigt sich kein maßgeblicher Zusammenhang für eine hohe Stellplatzbelastung.

2.2 ÖPNV und Hauptverkehrsstraßen

Plan 5 Aufgezeigt wird die Erreichbarkeit der Ortsteile von Ubstadt-Weiher durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Bedeutsam sind insbesondere die Anbindung an das nahegelegene Mittelzentrum Bruchsal, das Oberzentrum Karlsruhe sowie eine attraktive Verknüpfung mit den umliegenden Gemeinden.

Nach den 'Qualitätszielen und Indikatoren nachhaltiger Mobilität' des Umweltbundesamtes kann für Siedlungsbereiche außerhalb von Innenstädten und Stadtteilzentren ein Einzugsradius von 300 m für den Busverkehr angesetzt werden und 500 m für den Bahnhofpunkt.

Die Darstellung der Hauptverkehrsstraßen zeigt die Durchfahrtsstraßen und die überörtlichen Verkehrsverbindungen auf. Zusätzlich wird die Hauptstraße in Weiher aufgrund ihrer übergeordneten Bedeutung als Hauptverkehrsstraße dargestellt.

Für den ÖPNV zeigt sich nach den angesetzten Einzugsradien von 300 m für den Busverkehr und 500 m für den Bahnhofpunkt eine insgesamt gute Abdeckung aller Ortsteile. Lediglich im Norden von Stettfeld und im Westen von Weiher bestehen mehrere Straßenzüge mit weiteren Entfernungen zu den bestehenden Bus- bzw. Stadtbahnhaltestellen. In diesem Zusammenhang soll allerdings 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 mit einem Erschließungsradius von 600 m für eine Bushaltestelle im regionalen Umland).

Eine attraktive Stadtbahnbindung besteht insbesondere in Ubstadt, Stettfeld und Zeutern durch die zentral im Ort gelegenen und gut erreichbaren Stadtbahn-Haltestellen der Linien S 31 und S 32. Zusätzlich besteht eine Anbindung an die Linien S 3 und S 4 durch die Haltestellen Ubstadt-Weiher und Stettfeld-Weiher. Die Lage dieser beiden Haltestellen am Rande des Wohnorts von Ubstadt bzw. in Gewerbegebieten zwischen Ubstadt und Weiher bzw. zwischen Weiher und Stettfeld, führt zum Teil zu größeren Entfernungen für die umliegenden Wohngebiete. Insbesondere in Weiher benötigt man beispielsweise von der zentral gelegenen Post ca. 20 Gehminuten bis zur nächsten S-Bahnhaltestelle (oder ca. 5 Minuten mit dem Fahrrad).

Das Stadtbahn-Netz wird ergänzt durch mehrere Buslinien, die die Ortsteile an die umliegenden Gemeinden und an Bruchsal anbinden. Diese erscheinen insbesondere für Weiher bedeutsam, da es hier zu weiteren Wege zur Stadtbahn kommt. Es werden aber auch Querverbindungen bedient, welche die Stadtbahn nicht abdeckt, z.B. nach Östringen oder nach Forst.

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

Die Auslastung des öffentlichen Parkraums im Bereich der Hauptverkehrsstraßen zeigt ein differenziertes Bild. Es bestehen, insbesondere in den zentralen Bereichen der Orte, stark ausgelastete Streckenabschnitte (z.B. in Ubstadt), aber auch Straßenschnitte mit vielen freien öffentlichen Parkplätzen.

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 in diesen Bereichen die meisten Halte- und Parkverbote befinden. Die Haupteinfahrstraßen nehmen außerdem eine besondere Rolle bei zukünftigen Änderungen im Modal Split ein (z.B. bei einer Erhöhung der Busverkehrs- oder Radverkehrsanteils). Zudem verfügen sie über eine hohe Wahrnehmbarkeit, z.B. als Ortseingangsbereich oder zur Inszenierung der Architektur, der Begrünung und der Aufenthaltsqualität. An den Hauptverkehrsstraßen soll daher ein erhöhter 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. Hierzu werden Baugebiete ohne maßgeblichen Wohnanteil, wie Gewerbegebiete, Friedhöfe oder Schul- bzw. Sportanlagen dokumentiert. Dargestellt werden auch Bereiche mit einer erhöhten Stellplatzverpflichtung durch bestehende Bebauungspläne. Festgesetzt sind hier i.d.R. zwei Stellplätze pro Wohneinheit.

Die als Ortskern dargestellten Bereiche umfassen insbesondere die historischen Ortskernlagen, in denen die Baustruktur durch enge, längliche Grundstücke und zum Teil mit schmalen Straßen geprägt wird. Die oftmals vorkommenden rückwärtigen Scheunenzeilen kommen für eine 2te-Reihe-Wohnnutzung in Frage. Die straßenseitigen Baukörper sind oft direkt an den Gehweg angebaut, wodurch die Sicht ausfahrender Fahrzeuge auf Fußgänger eingeschränkt werden kann. In den Ortskernen (besonders in Ubstadt) befinden sich vermehrt Einrichtungen, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugen, z.B. Gastronomie, Rathaus, Frisöre oder Bäckereien. Es zeigt sich auch, dass die Ortskerne immer die zentralen Bereiche der Hauptverkehrsstraßen umfassen, in denen die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs von herausgehobener Bedeutung ist.

Es bestehen nur wenige Gebiete mit hoher baulicher Dichte als Reihenhaus bzw. Mehrfamilienhaus- Gebiete außerhalb des Ortskerns. Sie befinden sich ausschließlich in Ubstadt und stellen im Wesentlichen Bereiche mit verdichteter Reihenhausbebauung dar, z.B. an der Straße 'Grüner Hof'. Diese Bereiche sind durch eine stark verdichtete zusammenhängende Bebauung gekennzeichnet, die kaum Erweiterungspotenzial aufweisen und zudem dem Ziel der Wohnraumbereitstellung besonders Rechnung tragen. Hierdurch bedingen sie einen hohen flächenbezogenen Stellplatzbedarf (auch beispielsweise für Besucherparken).

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

Dargestellt sind Bereiche mit Nachverdichtungs- und Wohnbauflächenpotenzial. Diese umfassen unbebaute Flächen, auf denen eine zukünftige Bebauung bzw. Nachverdichtung möglich ist und welche auf Grund ihrer Größe zu einer zusätzlichen Belastung des öffentlichen Parkens in der Umgebung führen können, z.B. durch zusätzliche Nutzer und/oder zusätzliche Gebiets- oder Grundstückseinfahrten. Die Flächen liegen im Wesentlichen auf Grundstücken, die straßenseitig bebaut sind und rückwärtig große Gärten haben, die sich zur Bebauung eignen können. Die Verteilung innerhalb der Ortsteile ist unterschiedlich. Die Flächen liegen in Zeutern angrenzend zum dargestellten Ortskernbereich, während sie sich in Ubstadt und Stettfeld verteilt ergeben. In Weiher eignet sich ein großer zusammenhängender Bereich zwischen Waldstraße, Heerstraße und Hirschstraße für eine rückwärtige Nachverdichtung.

2.3.1 Bewertung der städtebaulichen Ortsanalyse

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

Eine Veränderung der Stellplatzverpflichtung in Wohngebieten, in denen durch bestehende Bebauungspläne bereits zwei Stellplätze pro Wohneinheit festgesetzt sind, ist aufgrund der erhobenen Auslastungen im Straßenraum nicht geboten. Hier sollen die Vorgaben der Stellplatzverpflichtung des Bebauungsplans gelten. Das Vorhandensein eines Bebauungsplans im Allgemeinen führt nicht automatisch zum Ausschluss aus der Stellplatzsatzung, da dann beispielsweise auch Bereiche mit Regelungsbedarf und ohne angemessene Stellplatzverpflichtung ausgeschlossen wären.

Ein Zusammenhang der Ortskerne mit einer hohen Auslastung der öffentlichen Stellplätze zeigt sich insbesondere in Ubstadt, aber auch in Zeutern und Stettfeld ist die Auslastung des öffentlichen Parkraums hier am höchsten. Zusätzlich besteht in diesen Bereichen eine Häufung von Falschparkern und schmalen Straßen, die sich nicht zum Parken eignen. Ein differenziertes Bild zeigt sich im Bereich der Hauptstraßen innerhalb der Ortskernlagen. So ist die Kapellenstraße in Zeutern nicht überdurchschnittlich hoch belastet und auch in der Hauptstraße in Weiher sind die einzelnen Straßenabschnitte unterschiedlich ausgelastet.

Insgesamt kommt den festgestellten Ortskernen eine hohe Bedeutung zur Deckung des entstehenden Stellplatzbedarfs auf dem eigenen Grundstück zu. Dieser begründet sich auf Grund der hohen Auslastung der öffentlichen Stellplatzflächen und einer potenziellen Nachverdichtung durch ein vermehrtes Umnutzen der rückwärtigen Bebauung in eine Wohnnutzung. Für die nicht überdurchschnittlich hoch belasteten Straßenabschnitte einiger Hauptstraßen in den Ortskernen zeigt sich aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen ein besonderer Bedarf (wie er unter Punkt 2 aufgezeigt ist), sodass diese nicht abweichend behandelt werden sollen.

Ein Zusammenhang der wenigen Gebiete mit hoher baulichen Dichte (Reihenhaus- und Mehrfamilienhausgebiete) und einer Stellplatzproblematik im öffentlichen Raum konnte nicht aufgezeigt werden. Die Parksituation ist hier ähnlich wie in der umgebenden weniger dichten Bebauung. Dies kann darauf hindeuten, dass bei der Entstehung der Quartiere darauf geachtet wurde, mehr Parkmöglichkeiten zu schaffen oder dass die Gebiete insgesamt zu klein sind, um sichtbare Auswirkungen zu erzeugen.

Ein Zusammenhang der schmalen Straßen ohne öffentliches Parken und einer erhöhten Parkraumauslastung durch verlagerte Parkverkehre zeigt sich insbesondere in den zentralen Ortskernlagen und den angrenzenden Straßen von Ubstadt, Zeutern und Stettfeld. Es zeigt sich im gesamten Gemeindegebiet, dass es in schmalen Straßen ohne öffentliches Parken zu einer erhöhten Anzahl von Falschparkern kommt. Ein Abstellen der hier parkenden Fahrzeuge in den umliegenden Straßen ist nicht immer möglich, ohne den öffentlichen Parkraum dieser Straßen zu überlasten, z.B. im Hochstadtweg in Ubstadt. Zusätzlich entstehen Gefahrenstellen, wenn z.B. die Feuerwehr die Straßen nur noch eingeschränkt befahren kann. Daher ist für diese Bereiche eine Deckung des Ruhenden Verkehrs auf den Privatgrundstücken von besonderer Bedeutung. Ist hingegen das Parken in den angrenzenden Straßen möglich, spricht dies eher für verkehrsordnungsrechtliche Maßnahmen als für eine Erhöhung des Stellplatzschlüssels.

Es kann der Erhebung zwar nicht pauschal entnommen werden, dass für ein konkretes Grundstück auf Grund eines Nachverdichtungs- und Wohnbauflächenpotenzials eine konkrete höhere Auslastung des öffentlichen Parkraums zu erwarten ist, es ist aber naheliegend, dass in diesen Bereichen auf Grund des verfügbaren Flächenpotenzials eine Nachverdichtung (mit einhergehenden zusätzlichen Verkehren und Grundstückseinfahrten) stattfindet. Es ist ein wesentliches Ziel der Stellplatzsatzung, dazu beizutragen, dass diese Bauvorhaben nicht zu einer Überlastung der öffentlichen Stellplatzflächen führen. Daher ist für diese Bereiche eine Deckung des Ruhenden Verkehrs auf den Privatgrundstücken von besonderer Bedeutung, insbesondere, wenn für den Bereich eine angespannte Stellplatzsituation hinzukommt. In Weiher besteht ein besonders großes zusammenhängendes Gebiet, das sich zur Nachverdichtung eignet und daher bei der Konzeption der Bereiche mit einem erhöhten Stellplatzbedarf besonders berücksichtigt wird.

3. Konzeption der Belastungsbereiche

Anhand der gemeldeten Kraftfahrzeuge und der Anzahl an Haushalten kann für das Gemeindegebiet festgestellt werden, dass im Durchschnitt über das Gemeindegebiet rund 1,4 PKW pro Wohneinheit vorliegen. Damit wird im Bestand die Annahme widerlegt, dass ein Stellplatz pro Wohneinheit gemäß LBO ausreichen kann, denn die überzähligen Pkw müssen statistisch gesehen im öffentlichen Straßenraum parken.

Aufgrund der erhobenen Auslastung der öffentlichen Stellplatzflächen kann der überzählige Pkw-Bestand allerdings nicht mehr zusätzlich die öffentlichen Straßen konfliktfrei belegen. In den Bereichen, die heute schon überlastet sind von abgestellten Fahrzeugen, oder in Bereichen, die eine weitere Störung des fließenden Verkehrs auf verkehrsbedeutsamen Straßen, z.B. Straßen mit Buslinien, im Interesse der Allgemeinheit nicht mehr aufnehmen können, wird ein erhöhter Stellplatznachweis auf Privatgrundstücken mit 2 Stellplätzen pro Wohneinheit erforderlich, den sogenannte Belastungsbereichen. In anderen Bereichen wird der Nachweis von 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit aufgrund des statistischen Bestands von Pkw pro Haushalt erforderlich.

- Plan 7 Die Konzeption der Belastungsbereiche dient der Darstellung von Lagen innerhalb der Ortsteile, in denen aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen eine besondere Notwendigkeit aufgezeigt wird, den privat benötigten Stellplatzbedarf auf dem eigenen Grundstück zu decken. Die Belastungsbereiche sind nicht nur straßengenau, sondern in sinnhafte, größere Areale zusammengefasst.

Im Abgleich der verkehrlichen bzw. städtebaulichen Analyse mit der vorgefundenen Stellplatzauslastung zeigt sich, dass insbesondere die dargestellten Ortskerne maßgeblich für die Darstellung der Belastungsbereiche sein sollen. Hier werden besonders viele Straßenabschnitte mit einem sehr hohen Auslastungsgrad, Falschparker und schmalen Straßen ohne öffentliche Stellplatzflächen aufgezeigt. Zudem wird hier mit einer verstärkten Nachverdichtung gerechnet (z.B. durch den Ausbau von rückwärtigen Scheunen), woraus zusätzlicher Verkehr und Grundstückszufahrten resultieren, die den öffentlichen Parkraum weiter reduzieren. Die Ortskernlagen decken die zentralen Bereiche der Hauptstraßen ab, welche neben anderen verkehrlichen und städtebaulichen Aspekten, auch für den Linienbusverkehr von besonderer Bedeutung sind.

Ein weiterer wesentlicher Indikator für die Darstellung der Belastungsbereiche sind die Bereiche mit Nachverdichtungspotenzial. Auch hier wird damit gerechnet, dass durch zusätzlichen Verkehr und mehr Grundstückszufahrten der öffentliche Parkraum zusätzlich eingeschränkt wird. Daher werden diese Bereiche insbesondere dann als Belastungsbereiche dargestellt, wenn sie an die Ortskerne angrenzen bzw. der angrenzende öffentliche Parkraum bereits vorbelastet ist.

Nachgeordnet aber ebenfalls hinweisgebend auf mögliche Belastungsbereiche sind ein hoher Auslastungsgrad der öffentlichen Stellplatzflächen, ein hoher Anteil an Falschparkern (wenn diese nicht in die umliegenden Straßen ausweichen können), schmale Straßen ohne öffentliches Parken sowie die Lage an Hauptstraßen. Diese Indikatoren werden oft durch die als Belastungsbereiche dargestellten Ortskerne abgedeckt, sie können aber dazu beitragen, diese Bereiche auszudehnen. Außerdem soll als Belastungsbereich dargestellt werden, wenn es gebietsbezogen zu einer sehr hohen Auslastung des öffentlichen Parkraums kommt.

► **Ubstadt**

Ortskern und Grundstücke an der Stettfelder Straße:

Die Auslastung des Parkraums ist besonders hoch. Es bestehen Belastungsbereiche in der Ortskernlage und an Hauptstraßen. Es kommt zu häufigen Falschparken und ein Teil der Straßen ist als schmale Straße ohne öffentliches Parken dargestellt.

Südlich der Stadtbahntrasse (S 32 - Richtung Unteröwisheim):

Es besteht eine hohe Überlastung eines Großteils der öffentlichen Stellplätze mit vielen Falschparkern auf schmalen Straßen, in denen öffentliches Parken nur

bedingt möglich ist. Auch eine Verlagerung der ruhenden Verkehre in die umliegenden Straßen ist nicht immer möglich ohne diese zu überlasten. Zusätzlich befinden sich hier Hauptverkehrsstraßen, Buslinien und Bereiche mit Nachverdichtungspotenzial.

► **Weiher**

Ortskern, Grundstücke in der nördlich angrenzenden Ortslage mit Nachverdichtungspotenzial und Grundstücke an der Ubstadter Straße:

Es besteht ein Belastungsbereich in der Ortskernlage und an Hauptstraßen. Nördlich der Hauptstraße besteht ein großer zusammenhängender Bereich mit Nachverdichtungspotenzial, der im Gesamten als Belastungsbereich dargestellt wird. Die Auslastung des Parkraums ist in vielen Straßenabschnitten besonders hoch, es treten dort viele Falschparker auf. An der Ubstadter Straße werden Nachverdichtungspotenziale aufgezeigt. Der Bereich liegt zudem an einer Hauptstraße.

► **Stettfeld**

Erweiterte Ortskernlage:

Die Auslastung des Parkraums ist hier innerhalb des Ortsteils am höchsten. Es besteht ein Belastungsbereich in der Ortskernlage und an Hauptstraßen. Für die sinnvolle und klare Abgrenzung ist der Belastungsbereich über die Ortskernlage hinaus erweitert. Er umfasst nach Norden die Grundstücke bis zum Katzenbach, um diese landschaftliche Zäsur als Abgrenzung zu nutzen (zumal bei einer nicht auszuschließenden Nachverdichtung eine Erschließung aus der Ortskernlage heraus nahe liegt).

Im Osten wird ein zusammenhängender Bereich dem Belastungsbereich zugeschlagen. Dieser umfasst zwei Grundstücke an der Zeutener Straße (als Hauptstraße), die Grundstücke am Scheffelweg (schmale Straße ohne öffentliches Parken) und der Obere Mühlstraße südlich des Katzenbaches. Im Süden wird der Belastungsbereich durch die Stadtbahntrasse, die Humboldtstraße und die Ringstraße begrenzt. Hierdurch entsteht eine klare Abgrenzung und es werden die hoch ausgelasteten Straßen Bergstraße, Löwengasse und Küferweg in den Belastungsbereich einbezogen.

► **Zeutern**

Erweiterte Ortskernlage: Die Auslastung des Parkraums ist hier innerhalb des Ortsteils am höchsten. Es besteht ein Belastungsbereich in der Ortskernlage und an Hauptstraßen. Für die sinnvolle und klare Abgrenzung ist der Belastungsbereich über die Ortskernlage hinaus erweitert. Er umfasst nach Osten die Grundstücke bis zur Oberhausstraße bzw. der Schafgartenstraße und im Süden bis zum Neuweg. Der Bereich der Unterdorfstraße wird nach Westen um einige Grundstücke bis zur Einmündung der Gartenstraße erweitert. Im Norden werden die Hofäckerstraße und der südlich Bereich der Kelterhausstraße in den Belastungsbereich mit einbezogen. Durch die Abgrenzung können Gebiete mit Nachverdichtungspotenzial und die an den Ortskern angrenzenden schmalen Straßen ohne öffentliches Parken in den Belastungsbereich einbezogen werden. Außerdem wird die Bebauung entlang der Hauptstraße größer gefasst.