

Gemeinde Weingarten

Stellplatzuntersuchung

Erläuterungsbericht



Karlsruhe
August 2024

Gemeinde Weingarten

Stellplatzuntersuchung

Erläuterungsbericht

Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke (Projektleiter)

B. Sc. Annick Ulrich (Geographie)

Verfasser

MODUS CONSULT Gericke GmbH & Co. KG

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721 / 86009-0

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Weingarten

im August 2024

Inhalt

1. Aufgabenstellung	7
2. Bestandsanalyse	7
2.1 Analyse der verkehrlichen Situation	7
2.2 ÖPNV und Hauptverkehrsstraßen	11
2.3 Städtebauliche Ortsanalyse (Analyseplan Städtebau)	13
3. Konzeption Bereiche mit erhöhtem Stellplatznachweis	17

Pläne

Plan 1a	Auslastung der Stellplätze und Falschparker sonntags (straßengenau)
Plan 1b	Auslastung der Stellplätze und Falschparker mittwochs (straßengenau)
Plan 2	Stellplatzauslastung Gesamtgebiet in Quartiere zusammengefasst
Plan 3	Stellplatzauslastung Gesamtgebiet mit Diagrammen
Plan 4	Erschließung Verkehr und ÖPNV
Plan 5	Übersichtsplan Bebauungspläne
Plan 6	Analyseplan Städtebau
Plan 7	Konzeptplan

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 Regelung mit einem Stellplatz je Wohneinheit.

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 oder die Stellplatzverpflichtung gemäß § 37 Abs. 1 LBO nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO einzuschränken.

Eine Satzung über die Anpassung (Erhöhung oder Minderung) 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 städtebaulicher Mehrbedarf durchgeführt worden, die als Grundlage zur Regelung der Stellplatzverpflichtung und Bestimmung des Geltungsbereiches einer Stellplatzsatzung verwendet wird.

2. Bestandsanalyse

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

2.1 Analyse der verkehrlichen Situation

2.1.1 Erläuterung der Methodik

Plan 1a,1b Auslastung der Stellplätze und Falschparker (straßengenau)

Die Erhebung der aktuellen Parkraum-Situation im Gemeindegebiet basiert auf einer Erhebung vor Ort mit der Video-Methode. Der Erhebungszeitraum (Mittwoch 17.07.2019 und Sonntagvormittag 21.07.2019) umfasst zumindest einen Erhebungs-

tag 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. Diese Erhebung dient neben der Grundlage für die Stellplatzsatzung auch der Neuordnung des Ruhenden Verkehrs im gesamten Gemeindegebiet, die in den letzten Jahren konsequent u.a. durch Markierung von Stellplätzen umgesetzt wird.

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 (blaue Sterne sowie hellblaues Quadrat) werden hierbei geparkte Fahrzeuge definiert, welche:

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

Ergänzend dazu wurden 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, wird 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 in gewerblich geprägten Gebiete oder wenn, auf Grund der Gebietsstruktur, nur eine sehr untergeordnete Nutzung durch das Wohnen zu erwarten ist.

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

Plan 2, 3 Belegungsgrad nach Gebieten und Angaben zu Falschparkern

Das Gemeindegebiet wird in strukturell vergleichbare Gebietszonen untergliedert, um die allgemeine Stellplatzsituation in sinnhaften, zusammenhängenden Gebieten in der Gemeinde zu analysieren (Wie hoch ist der Auslastungsgrad in einzelnen Gebieten der Gemeinde? 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 Zusammenhänge dies rechtfertigen. Gründe hierfür sind eine sich ändernde Baustruktur, eine separierte Erschließung, die Untergliederung großer Gebiete, das Zusammenlegen kleiner Teilbereiche auf Grund der räumlichen Nähe und möglicher Parksuchverkehr aus der Umgebung.

Der Plan 2 dient hierbei dem allgemeinen Überblick über den Auslastungsgrad der Stellplatzfläche. Der Plan 3 basiert auf dem Plan 2, 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.

2.1.2 Bewertung der verkehrlichen Situation

Die straßenweise Auswertung der Belegungsgrade (Plan 1a und 1b) 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%). Auch ein Abgleich mit der Luftbilddauswertung über 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.

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 die Betrachtung der Diagramme die Gebiete auf, in denen sich Parkraumprobleme häufen, vor allem durch einen hohen Anteil an Falschparkern oder Gebiete wo nur geringe Probleme zu erwarten sind.

► **Weingarten**

In der Ortslage besteht insgesamt eine hohe Belastung des öffentlichen Parkraums. Eine gebietsbezogene hohe Auslastung zeigt sich entlang der Hauptverkehrsstraßen, wie der B 3 (Bruchsaler Straße und Durlacher Straße) und der Jöhlinger Straße. Der Bereich um die Jöhlinger Straße ist das Teilgebiet mit der höchsten Auslastung (163 %) und auch mit dem höchsten Anteil von Falschparkern (53 %).

Auch in den Kerngebieten, besonders in der Wilzerstraße, Gartenstraße, Mozartstraße, Kanalstraße, Friedrich-Wilhelm-Straße, Paulusstraße sowie Teile der Bahnhofsstraße, zeigt sich eine hohe Auslastung, was sich am hohen Anteil der Falschparker (49 %) in diesen Bereich zeigt. Des Weiteren sind auch Straßen im südlichen und östlichen Weingarten, wie z.B. die Ringstraße oder der Ruländerweg, überbeansprucht.

Im Süden Weingartens ist der Anteil der Falschparker insgesamt geringer (5 - 24 %), während der Anteil freier Stellplätze höher ist (28 - 48 %).

► **Waldbrücke**

Im östlichen Teilgebiet von Waldbrücke zeigt sich eine Stellplatzauslastung von 79 %. 20 % der abgestellten PKW sind jedoch Falschparker, während rund 21 % der Stellplätze im Gebiet 10 unbelegt sind. Eine besonders hohe Belegung zeigen der Fasanenweg, der Sperberweg, der Falkenweg sowie der Sperlingweg. Der Eulenweg und Schwalbenweg weisen noch Kapazitäten auf.

Im westlichen Teilgebiet Waldbrückes ist die Auslastung mit 59 % geringer. Dies zeigt sich auch bei den Falschparkern, deren Anteil bei nur 1 % liegt. Deutlich überbelastet sind der Lindenweg, der Birkenweg und der südliche Teil des Buchenwegs. Auch der Eichenweg, Fichtenweg und Tannenweg sind sehr ausgelastet. Der Lärchenweg bietet hingegen zahlreiche Parkmöglichkeiten, die jedoch wenig genutzt werden. Der PKW wird also vor der Tür abgestellt, obwohl die Straßen sehr schmal und zum Parken nicht geeignet oder die Parkmöglichkeiten bereits ausgelastet sind.

▶ 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 oder vor einer Grundstückszufahrt parken. Daher wird in der Darstellung nochmal differenziert zwischen Parkenden auf dem Gehweg und übrigen Falschparkenden.

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 Wilzerstraße. Es zeigt sich außerdem, dass viele Falschparker in Straßenräumen stehen, die zu eng für reguläres Parken sind. Dies ist insbesondere in kleinen, als Sackgasse ausgebildeten Wohnwegen oder Straßen zu beobachten, die auf Grund ihrer Enge nur wenige oder keine öffentliche Parkplätze ermöglichen (z.B. Bachstraße).

▶ 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. 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 4 Aufgezeigt wird die Erreichbarkeit der Ortsteile von Weingarten durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Bedeutsam sind insbesondere die Anbindung an die Oberzentren Karlsruhe und Heidelberg und das nahegelegene Mittelzentrum Bruchsal per Bahn ab dem Bahnhof Weingarten und das Unterzentrum Stutensee mit Bus.

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 Bahnhaltepunkt.

Für den ÖPNV zeigt sich nach den angesetzten Einzugsradien von 300 m für den Busverkehr und 500 m für den Bahnhofsteil eine insgesamt gute Abdeckung in den Ortsteilen. Jedoch bestehen an den Siedlungsändern mehrere Straßenzüge sowie im Ortskern mit weiteren Entfernungen zu den bestehenden Bus- bzw. Stadtbahnhaltestellen. Dies ist vor allem um die Gartenstraße, den Dresdner Ring sowie den östlichen Ruländerweg der Fall. In diesem Zusammenhang soll allerdings berücksichtigt werden, dass der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans mit einem Erschließungsradius von 600 m für eine Bushaltestelle im regionalen Umland plant.

Am Bahnhof von Weingarten besteht eine attraktive S-Bahn-Anbindung durch die Linien S 31/32 und die S 3. Durch diese besteht Anbindung nach Karlsruhe sowie bis nach Heidelberg, Mannheim, Germersheim sowie das Kraichtal über Bruchsal. Die Lage der Haltestelle am nordöstlichen Ortsrand von Weingarten führt zum Teil zu größeren Entfernungen für die umliegenden Wohngebiete.

Das S-Bahn-Netz wird ergänzt durch mehrere Buslinien, die Weingarten an die umliegenden Gemeinden anbinden. Diese sind insbesondere für Waldbrücke sowie den Osten von Weingarten (z.B. auf der Setz) bedeutsam, da es hier längere Wegstrecken zu der S-Bahn-Haltestelle gibt.

Im Abgleich mit der erhobenen Parkraumauslastung zeigen sich keine für die übergeordnete Konzeption strukturell maßgeblichen 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 Darstellung der Hauptverkehrsstraßen zeigt die Durchfahrtsstraßen und die überörtlichen Verkehrsverbindungen auf und soll Grundlage für die Bewertung der Parkplatzsituation entlang dieser Straßen sein, die vorrangig dem fließenden Verkehr und insbesondere dem ÖPNV dienen müssen, sodass im ÖPNV keine Fahrzeitverluste durch ungeordnetes Parken entstehen.

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. Bruchsaler oder Durlacher Straße).

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 Haupterschließungsstraßen 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 5, 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. 1,5 - 2 Stellplätze pro Wohneinheit.

Die Gebiete mit hoher baulicher Dichte beinhalten den Ortskern, geschlossene Straßenrandbebauung sowie schmale Reihenhäuser. In der historischen Ortskernlage wird die Baustruktur durch enge, längliche Grundstücke und zum Teil durch schmale Straßen geprägt. Die oftmals vorkommenden rückwärtigen Scheunenzeilen kommen für eine 2te-Reihe-Wohnnutzung in Frage. Die straßenseitigen Baukörper sind oft direkt an den Gehweg angebaut (geschlossene Straßenrandbebauung), wodurch die Sicht ausfahrender Fahrzeuge auf Fußgänger eingeschränkt werden kann.

Im Ortskern befinden sich vermehrt Einrichtungen, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugen, z.B. Gastronomie, Rathaus, Friseure oder Bäckereien. Es zeigt sich auch, dass der Ortskern immer die zentralen Bereiche der Hauptverkehrsstraßen umfasst, in denen die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs von herausgehobener Bedeutung ist.

Schmale Reihenhäuser befinden sich hauptsächlich in den Randlagen, z.B. auf der Setz, südlich der Ringstraße, in den Lohmühlwiesen sowie in Waldbrücke, und besonders häufig an schmalen Straßen. Hier besteht aufgrund der hohen baulichen Dichte wenig Nachverdichtungspotenzial aber der Bedarf an Stellplätzen wird auf den schmalen Grundstücken oft nicht gedeckt.

Es bestehen relativ wenige Gebäudetypologien mit hoher Wohndichte wie z.B. größere Mehrfamilienhäusern mit 3 oder mehr Geschossen. Sie befinden sich vor allem in Süden von Weingarten sowie im Osten. 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 oder auf dem Privatgrundstück Platz finden muss. 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, wenn der private Stellplatzbedarf nicht auf den privaten Grundstücken gedeckt wird. Die Flächen liegen im Wesentlichen auf Grundstücken, die straßenseitig bebaut sind und rückwärtig große Gärten haben, die sich zur Bebauung eignen können. Zusätzlich sind auch Bereiche mit zulässiger Bebauung in 2. Reihe (gemäß B-Plan) markiert.

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 Stellplätze pro Wohneinheit festgesetzt sind, ist aufgrund der erhobenen Auslastungen im Straßenraum nicht geboten. Hier sollen die Vorgaben der Stellplatzverpflichtung des Bebauungsplans weiter gelten, sodass diese Flächen aus den Bebauungsplänen übernommen werden.

Im Abgleich der Gebiete mit hoher baulichen Dichte zeigt sich ein Zusammenhang der geschlossenen Straßenrandbebauung mit hoher Auslastung besonders im Bereich der Schillerstraße, Bahnhofstraße, Kanalstraße sowie Gartenstraße. Dort ist die Auslastung des öffentlichen Parkraums am höchsten. Zusätzlich besteht in diesen Bereichen eine Häufung von Falschparkern und schmalen Straßen, die sich nicht zum Parken eignen.

Insgesamt kommt in diesem Bereich eine hohe Bedeutung zur Abdeckung 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.

Entlang der Hauptverkehrsstraßen (v.a. Bruchsaler bzw. Durlacher Straße sowie der Jöhlinger Straße) besteht eine besonders hohe Auslastung, was sich ebenfalls in der Anzahl der Falschparker zeigt. Hier ist es besonders wichtig, dass die Straßen vom Parkraumdruck entlastet werden, damit der Verkehr und insbesondere der Busverkehr zügig durch das Gemeindegebiet fließen kann und die Verkehrssicherheit nicht eingeschränkt wird.

Für die nicht überdurchschnittlich hoch belasteten Straßenabschnitte einiger Hauptstraßen (z.B. Ringstraße, Burgstraße) zeigt sich aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen ein besonderer Bedarf (wie er unter Punkt 2.2 aufgezeigt ist), sodass diese nicht abweichend behandelt werden sollen.

Im Abgleich der Bereich mit Gebäudetypologien mit hoher Wohndichte (größere Mehrfamilienhäuser mit mindestens 3 Geschossen) zeigt sich ein starker Zusammenhang mit einer bestehenden Stellplatzproblematik im öffentlichen Raum. Das ist zum Beispiel in Weingarten im Dresdner Ring oder in der westlichen Ringstraße der Fall. Diese Bereiche tragen dem Ziel der Wohnraumbereitstellung besonders Rechnung und bedingen einen hohen flächenbezogenen Stellplatzbedarf (auch beispielsweise für Besucherparken). Hier ist bezogen auf die Grundstücksbreite 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).

Ein Zusammenhang der schmalen Straßen ohne öffentliches Parken und einer erhöhten Parkraumauslastung durch verlagerte Parkverkehre zeigt sich beispielsweise im Herrschaftsbruch. 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 anderen Straßen zu überlasten. 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, da das örtliche Parkraummanagement aktuell die Anzahl an Stellplätzen auf den Straßen durch Markierungen so reduziert, dass die verbleibenden Stellplätze keine Behinderung des fließenden Verkehrs mehr darstellen können. Ist hingegen das Parken in den angrenzenden Straßen in ausreichendem Maß möglich, spricht dies bis auf Weiteres noch nicht 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 vorliegt.

Es ist zu beachten, dass seit der Erhebung der Daten für die Stellplatzsatzung weitere Projekte in der Gemeinde Weingarten teilweise bereits umgesetzt wurden, wie z.B. die Umgestaltung der Jöhlinger Straße mit deutlicher Reduzierung der öffentlichen Stellplätze, die Parkraumkonzepte Hinterdorf, Ortsmitte oder Waldbrücke sowie das Mobilitätskonzept. In der Jöhlinger Straße und in den Bereichen der Parkraumkonzepte wurde der öffentliche Parkraum neu geordnet und dementsprechend markiert, um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss zu verbessern. Im Mobilitätskonzept wurden Maßnahmen vorgeschlagen, die den öffentlichen Parkraum stark beeinflussen, wie z.B. Reduzierung der Parkdauer, Parkverbot auf der Fahrbahn oder der Ersatz von PKW-Stellplätzen durch Fahrradparkplätze. Da durch diese Maßnahmen teilweise Stellplätze im öffentlichen Parkraum entfallen, ist es umso mehr von Bedeutung, dass ausreichende Stellplätze auf Privatgrundstücken vorhanden sind.

Bereiche in Weingarten, die für eine Minderung der Stellplatzverpflichtung in Frage kommen, können aus der verkehrlich-städtebaulichen Analyse nicht abgeleitet werden.

3. Konzeption Bereiche mit erhöhtem Stellplatznachweis

Anhand der gemeldeten Kraftfahrzeuge und der Anzahl an Haushalten kann für das Gemeindegebiet festgestellt werden, dass im Durchschnitt über das Gemeindegebiet rund 1,3 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. Aus diesem Grund wird empfohlen, für alle Neubauvorhaben zukünftig zumindest den Wert von **1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit** zugrunde zu legen.

Aufgrund der erhobenen Auslastung der öffentlichen Stellplatzflächen kann der PKW-Bedarf aus Nachverdichtungen nicht mehr zusätzlich die öffentlichen Straßen konfliktfrei belegen. In den Bereichen, die heute schon überlastet von abgestellten Fahrzeugen sind, 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 – um die Leichtigkeit des Verkehrs nicht zu behindern – wird ein erhöhter Stellplatznachweis auf Privatgrundstücken mit 1,75 bzw. 2 Stellplätzen pro Wohneinheit erforderlich. Der **Wert 1,75** wird dabei für Gebiete gewählt, die nach den Kriterien einen erhöhten Stellplatzbedarf haben wie in den Gebieten, für die der **Wert 2,0** empfohlen wird, aber eine hohe Dichte und geringe Nachverdichtungspotenziale aufgrund der 'abgeschlossenen' städtebaulichen Entwicklung aufweisen und aufgrund des Baualters nicht von einem großen Ersatzbedarf an den Gebäuden ausgegangen werden kann, anders als z.B. in den alten Ortslagen.

Darüber hinaus werden auf Grundlage der verkehrlichen und städtebaulichen Analyse-Indikatoren Bereiche aufgezeigt, in denen der Stellplatznachweis bei privaten Wohnbauvorhaben an diesen Straßen angehoben werden soll.

Die städtebaulichen Indikatoren:

- ▶ Nachverdichtungs- und Wohnbauflächenpotenzial (inkl. der Ortskernlagen),
- ▶ schmale Straßen,
- ▶ hohe bauliche Dichte und
- ▶ Hauptverkehrsstraßen (inkl. der dortigen Bus- und Bahntrassen)

können zu einer Identifikation der Bereiche mit erhöhtem Stellplatznachweis beitragen, wenn in den Straßen selbst oder gebietsbezogen in den umliegenden Straßen eine erhöhte Belastung festgestellt wird. Hinweisgebend auf die Darstellung als Bereich mit erhöhtem Stellplatznachweis ist zudem eine hohe Anzahl an Falschparkern. Aufgezeigt wird zudem die besondere Rolle der Hauptverkehrsstraßen zur Konzeption der Bereiche.

Plan 7 Die Konzeption der Bereiche mit erhöhtem Stellplatznachweis 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. Bereiche, die für eine Minderung des Stellplatzbedarfs in Frage kommen, können aus dem Bestand nicht abgeleitet werden.

Die Bereiche mit erhöhtem Stellplatznachweis sind nicht nur straßengenau, sondern in sinnhafte, größere Areale zusammengefasst. Diese werden folgendermaßen definiert:

■ Bereiche mit der Zweckbestimmung "A"

Die Bereiche mit der Zweckbestimmung "A" befinden sich vor allem in den Randbereichen, die keine auffällige Auslastung der öffentlichen Stellplatzflächen aufweisen und liegen nicht im Bereich von Hauptverkehrsstraßen, die ein unregelmäßiges Parken am Straßenrand erlauben. Auch der Kernbereich von Weingarten wird in diese Gruppe genommen, da in diesem Bereich die Nachverdichtung grundsätzlich zu unterstützen ist und die Nähe zu Nahversorgung und Bahnhof einen erhöhten Stellplatzbedarf nicht rechtfertigt.

Aufgrund des statistischen Bestands von PKW pro Haushalt wird hier ein Nachweis von mindestens 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit ab einer Wohnfläche mit mindestens 40 m² erforderlich. Ab einer Wohnfläche von mindestens 110 m² werden 2 Stellplätze pro Wohneinheit empfohlen.

Von dieser Erhöhung der Stellplatzverpflichtung wird nur bei der Errichtung kleiner Wohneinheiten unter 40 m² Wohnfläche (Ermittlung der Wohnfläche nach Wohnflächenverordnung) verzichtet, da bei dieser Wohnungsgröße überwiegend nicht mit einem zweiten PKW gerechnet werden muss. Durch die Bestimmung einer Mindestwohnfläche, für welche die erhöhte Stellplatzverpflichtung gilt, soll verhindert werden, dass die Satzung der Errichtung kleiner Wohnungen entgegensteht, z.B. als Einliegerwohnung oder kleine Geschosswohnung für Allein-stehende.

■ Bereiche mit der Zweckbestimmung "B"

In den Bereichen mit der Zweckbestimmung "B", z.B. in Waldbrücke oder auf der Setz, wird einerseits festgestellt, dass die Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Raum groß ist, aber andererseits das Veränderungspotenzial in der Bausubstanz gering ist, bzw. die Grundstücksgröße wenig Spielraum für größere Gebäude mit vielen Stellplätzen hat. In diesen Bereichen sind ab einer Wohnfläche von 40 m² 1,75 Stellplätze pro Wohneinheit empfohlen. Ab einer Wohnfläche von

mindestens 110 m² sind wie im Bereich "A" 2 Stellplätze pro Wohneinheit nachzuweisen.

Die Bereiche mit der Zweckbestimmung "B" zeigen erst einen wesentlichen Unterschied zu den Bereichen mit der Zweckbestimmung "A" ab Projekten mit 4 Wohneinheiten. Hier müssten im Regelungsbereich "A" (1,5 Stellplätze/WE) 6 Stellplätze nachgewiesen werden, im Regelungsbereich "B" (1,75 Stellplätze/WE) sind es ab dieser Gebäudegröße 7 Stellplätze. Diese Regelung soll den öffentlichen Parkraum besonders bei hoher Wohndichte entlasten, z.B. Mehrfamilienhäuser, ohne Projekte mit weniger Wohneinheiten zusätzlich zu belasten, die in einem Großteil der Bereiche vorherrschen. Um die Verkehrssicherheit sowie die Befahrbarkeit der Straßen durch den ÖPNV aber auch z.B. von Löschfahrzeugen zu gewährleisten, muss sichergestellt werden, dass der öffentliche Straßenraum von dem Parkdruck entlastet wird. Auch hier greift die Regelung erst ab einer Wohnfläche von mindestens 40 m².

■ Bereiche mit der Zweckbestimmung "C"

Bei den Bereichen mit der Zweckbestimmung "C" handelt es sich um Bereiche, bei denen die höchste verkehrliche und städtebauliche Belastung zu erkennen ist. Der Parkdruck ist in manchen Straßen, z.B. der Garten- und Wilzerstraße enorm hoch oder der Spielraum für öffentliche Parkplätze ist aufgrund der Bedeutung der Straßen, z.B. der Ringstraße, Durlacher oder Jöhlinger Straße sehr gering. Gleichwohl wird für diese Bereiche ein hohes Maß an Veränderungs- bzw. Nachverdichtungspotenzial angenommen, welches hinsichtlich der Stellplatzregelung eindeutig zu regeln ist. Die Straßen sind bereits stark überlastet, der Verkehrsfluss ist gestört. Durch weitere Nachverdichtung ohne erhöhte Stellplatzsatzung würde sich dieses Problem verschärfen. Daher werden hier 2 Stellplätze ab einer Wohnfläche von 40 m² empfohlen. Auch hier greift die Regelung erst ab einer Wohnfläche von mindestens 40 m² und darunter wird ein Stellplatz pro Wohneinheit als Standard angenommen.

Fahrradabstellplätze

Als zusätzliche Entlastung der Parkplatzsituation werden im Geltungsbereich auch Regelungen zum Fahrradparken mit empfohlen, die eine klare Planbarkeit für alle Neubauvorhaben aufweist. Es werden mindestens ein bis drei Abstellplätze für Fahrräder empfohlen. Die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze für Fahrräder richtet sich dabei nur nach Größe der Wohnfläche, da je nach Wohnflächengröße auch eine gewisse Einwohnerzahl zu erwarten ist, egal in welchem Bereich sich das Vorhaben befinden wird.

So ist in einer Wohneinheit mit einer Wohnfläche von unter 40 m² in der Regel nicht mehr als ein Bewohner zu erwarten, der auch nur einen Fahrradstellplatz beanspruchen wird, während in einer Wohneinheit mit einer Wohnfläche von über 110 m² mehr als zwei Bewohner zu erwarten sind, sodass hier mit mindestens 3 Fahrradstellplätzen pro Wohneinheit zu rechnen ist. Für Wohnflächen zwischen 40 und 110 m² werden 2 Fahrradstellplätze pro Wohneinheit empfohlen.

Empfehlung von Sonderregelungen bei Abstellplätzen

Der Bedarf nach Abstellplätzen kann je nach geplanter Nutzung unterschiedlich hoch sein, unabhängig von der Wohnungsgröße oder der Lage im Gemeindegebiet. Es muss deshalb Entscheidungsspielräume geben, die die Gemeinde in die Lage versetzen, auf besondere Bau- und Nutzungskonzepte reagieren zu können. Als Empfehlung wird deshalb unterstellt, dass Sonderregelungen nur nach Vorlage eines projektspezifischen Mobilitätskonzepts beraten und entschieden werden können. Nach aktueller Diskussion werden Stellplatzanforderungen für PKW reduziert, wenn z.B. mehr Fahrradstellplätze oder ein Car-Sharing-Platz im Bauvorhaben eingeplant sind. Ist die Lage des Bauprojekts allerdings z.B. topografiebedingt nicht ideal für die Fahrradnutzung, sollte die Reduzierung der PKW-Stellplätze nicht in Betracht gezogen werden. Ebenso ist das Car-Sharing-Angebot als dauerhafte Lösung zu sichern, denn der Verzicht auf Stellplätze in der Bauphase wird später nur schwer zu regeln sein, wenn das Car-Sharing-Fahrzeug nicht mehr zur Verfügung steht, aber der Platz für PKW-Stellplätze nicht mehr zur Verfügung steht.

In diesem Zusammenhang dürfen z.B. auch Wohnungen für mobilitätseingeschränkte Menschen und Altenwohnanlagen einbezogen werden, da diese Bewohner in der Regel kein Fahrrad mehr oder deutlich weniger PKW fahren können. Die einzelne Regelung hängt vom Nutzungskonzept der Wohnanlage und der dauerhaften Sicherung des Nutzungskonzeptes ab, sodass hier keine pauschale Regelung für Nutzungstypen empfohlen wird.