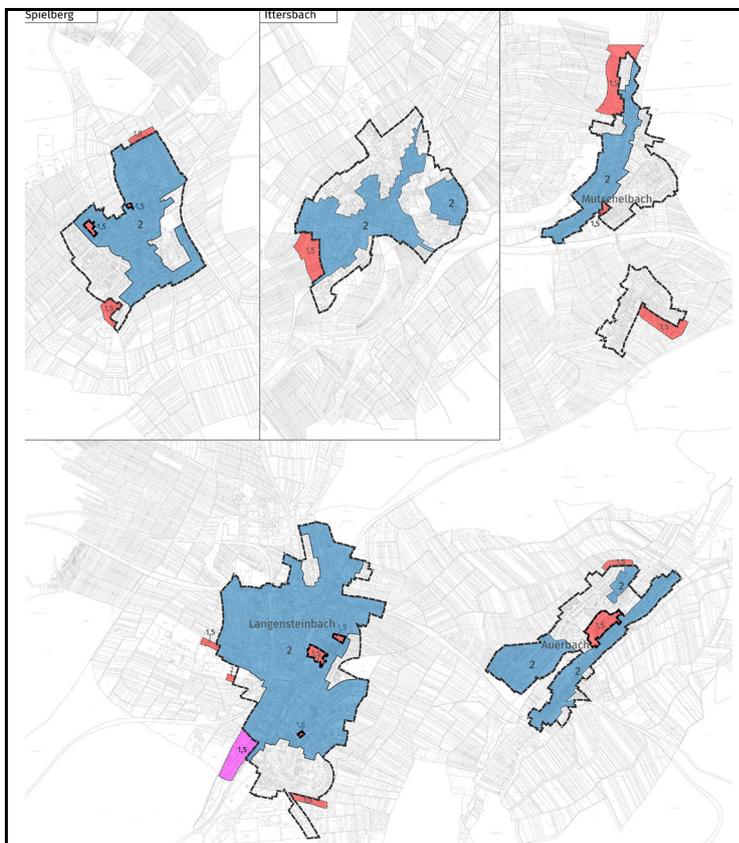


Gemeinde Karlsbad

Stellplatzuntersuchung

Erläuterungsbericht



Karlsruhe
September 2020

Gemeinde Karlsbad

Stellplatzuntersuchung

Erläuterungsbericht

Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke (Projektleitung)

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

M.Sc. Hannes Trietsch (Stadtplaner)

M.Sc. Stephan Fritsch

Verfasser

MODUS CONSULT

Dr. Frank Gericke GmbH

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721 / 940060

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Karlsbad

im September 2020

Inhalt

1. Aufgabenstellung	4
2. Bestandsanalyse	4
2.1 Untersuchung der verkehrlichen Situation	4
2.2 Untersuchung der städtebaulichen Situation	5
3. Konzeption	7

Pläne

Plan 1	Gebietseinteilung
Plan 2	Anzahl zulässige Stellplätze
Plan 3	Lageplan Stellplätze
Plan 4	Lageplan Halteverbote
Plan 5	Auslastung straßenbezogen und Falschparker
Plan 6	Auslastung gebietsbezogen (Kreisdiagramme)
Plan 7	Auslastung gebietsbezogen (Kreisdiagramme)
Plan 8	Geltungsbereiche bestehende Bebauungspläne
Plan 9	Erschließung und ÖPNV
Plan 10	Analyseplan Städtebau
Plan 11	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 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 dies rechtfertigen.

Aus diesem Grund ist eine Bestandserfassung über das derzeitige geltende Baurecht im Gemeindegebiet, über Bereiche mit problematischer Parkraumausstattung 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 und Analyse der vorliegenden Situation in der Gemeinde Karlsbad ist unter verkehrlichen und städtebaulichen Gesichtspunkten durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind in der Folge dargestellt und stellen die Grundlage für die Stellplatzsatzung dar.

2.1 Untersuchung der verkehrlichen Situation

2.1.1 Bestandserfassung 2019

Zur Erhebung der aktuellen Parkraum-Situation im Gemeindegebiet wurden unter Verwendung von Video-Aufnahmegeräten zwei Befahrungen und Erhebungen vor Ort durchgeführt. Die Erhebungszeiträume (Sonntag, 10.11.2019, 07:00 - 09:00 Uhr und Sonntag, 17.11.2019, 08:00 - 13:00) liegen außerhalb der üblichen Arbeitszeiten, nicht in den Schulferien und weisen darüber hinaus aufgrund der vorhandenen Wetterbedingungen keine gravierenden verkehrsbeeinflussenden Besonderheiten auf. Es wird davon ausgegangen, dass in diesen Zeiträumen die Mehrzahl der Anwohner zu Hause ist.

Bei der Bestandsaufnahme sind alle vorhandenen öffentlichen Stell- und Parkplätze und deren Nutzung 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,
- ▶ auf dem Gehweg parken oder
- ▶ im verkehrsberuhigtem Bereich außerhalb gekennzeichneten Flächen stehen.

2.1.2 Bestandsanalyse

- Plan 1 Die Teilorte werden in strukturell vergleichbare Gebietszonen gegliedert.
- Pläne 2+3 Die vorhandenen Stell- und Parkplätze in der Gemeinde Karlsbad sind differenziert nach Straßenabschnitten (Plan 2) und Gebietszonen (Plan 3) dargestellt.
- Auch werden die Bereiche aufgezeigt, bei denen auf Grund beengter Verhältnisse unklar ist, ob Breite für Parken am Fahrbahnrand ausreicht.
- Plan 4 Vorhandene Halte- und Parkverbote sowie Verkehrsberuhigte Bereiche schränken das Parken im öffentlichen Raum ein.
- Pläne 5, 6, 7 Für einzelne Straßenabschnitte ist der Belegungsgrad der vorhandenen Parkplätze ermittelt und die Falsch- und Gehwegparkern genau kartiert (Plan 5). Die Ergebnisse sind in die (in Plan 1) herausgearbeiteten Zonierungen mit gebietsbezogenen, großräumlicheren Maßstab überführt und grafisch durch Kreisdiagramme aufbereitet (Pläne 6 und 7).

2.2 Untersuchung der städtebaulichen Situation

- Plan 8 Im ersten Schritt der städtebaulichen Untersuchung sind die bestehenden Erhöhungen der Stellplatzverpflichtungen durch Bebauungspläne / örtliche Bauvorschriften kartiert. Diese regeln die notwendige Anzahl von Stellplätzen – teilweise ab einer bestimmten Wohnungsgröße – auf 2 Stellplätze je Wohneinheit bzw. 1 - 2 Stellplätze je Wohneinheit. Außerdem sind die Bebauungspläne in Aufstellung und der unbebaute Innenbereich dargestellt.
- Plan 9 Aufgezeigt wird die Erreichbarkeit der Gemeinde Karlsbad durch den öffentlichen Personennahverkehr, die Haupterschließungsstraßen und die bestehende Einschränkungen durch Halte- und Parkverbote.

Verschiedene Buslinien und die Bahnlinie S11 stellen das ÖPNV-Angebot der Gemeinde sicher. 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 Bahnhof. Entsprechend Plan 9 sind weite Teile der Gemeinde Karlsbad gut mit dem ÖPNV abgedeckt, lediglich führt eine fehlende Busanbindung im Ortsteils Spielberg dazu, dass es hier zum Teil zu größeren Distanzen zur bestehenden S-Bahnhaltestelle (S 11) kommt. In diesen Zusammenhang soll berücksichtigt werden, dass durch die 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).

Ebenso sind die geltende Halteverbotsbereiche kartiert, welche prägend für den Straßenraum sind. Diese liegen an überörtlichen Innerortsstraßen, teilweise beginnend beim Zusammentreffen von Straßen. Die dortigen Halteverbote dienen der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Verkehrssicherheit. Sie haben zur Folge, dass die dortigen Anlieger besonders hier ihren Stellplatzbedarf auf ihrem Grundstück decken sollten.

Plan 10 Für die städtebauliche Analyse sind die wesentlichen den Städtebau betreffenden Indikatoren zusammengestellt und ergänzt.

Dargestellt sind Bereiche, die in den bestehenden Bebauungspläne und sonstigen örtliche Bauvorschriften bereits eine Erhöhung der Stellplatzverpflichtungen regeln, sowie die kartierten Haupterschließungsstraßen. Die bestehenden gewerblichen Flächen und Sondernutzungen sind relevant, da sie in den unmittelbar umliegenden Straßen zu einer erhöhten verkehrlichen Belastung führen können z.B. durch Arbeitswege der Beschäftigten, Kundenverkehr oder Besucher.

Analysiert ist die Straßenbreite im Hinblick auf ihre Breite und auf die Fragestellung, wie viel Spielraum sie potenziell für neue öffentliche Stellplätze hat. Als Maß ist hierbei das Längsparken mit 2 m Breite angesetzt. Entsprechend der RAST 06 wird für den Begegnungsfall PKW-PKW eine zwingend notwendige Fahrbahnbreite von 4,10 m zu Grunde gelegt. Folglich ist für die Bewertung der vorhandenen Straßen eine Mindestbreite von 6,1 m festgelegt. Nach einer Überprüfung durch Luftbild der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg sind die innerörtlichen Straßen gekennzeichnet, welche dieses Maß nicht gewährleisten und entsprechend nicht für die Errichtung von neuen öffentlichen Stellplätzen geeignet sind.

Die Bereiche mit hoher baulicher Dichte sind in Karlsbad gekennzeichnet durch kleine Baugrundstücke oder schmale Reihenhausergrundstücke. Für diese Bereiche kann davon ausgegangen werden, dass in Ihnen ein erhöhter Bedarf an Stellplätzen vorliegt bei vergleichsweise wenig Platz auf den straßenseitigen Grundstücksteilen. Ebenfalls sind Grundstücke mit Mehrfamilienhäusern ab drei Vollgeschossen dargestellt. Diese Gebäudetypologien lässt eine hohe Wohndichte erwarten. Es zeigt sich keine auffällige Akkumulation von dichten Bereichen. Diese treten im Gemeindegebiet eher verstreut auf.

Zusätzlich dargestellt sind die Flächen, für die auf Grund der bestehenden aufgelockerten Baustruktur eine zukünftige Nachverdichtung zu erwarten ist.

Die städtebaulichen Belastungsfaktoren sowie eine Ortskernlage könnten hohe verkehrliche Stellplatzauslastungen begünstigen. Im vergleichenden Abgleich zwischen den städtebaulichen Faktoren mit der vorgefundenen Stellplatzauslastung bestätigt sich dieser potenzielle Zusammenhang jedoch nicht strukturell in einem Umfang, der für die Konzeption einen übergeordneten Rahmen bilden könnte oder soll.

3. Konzeption

Plan 11 Aus der Bestandserfassung und Analyse sind schließlich der Geltungsbereich der Satzung festgelegt und Belastungsbereiche identifiziert. Für den Geltungsbereich werden die bebauten Wohnbereiche der Ortsteile herangezogen, die nicht durch Bebauungspläne mit eigener Stellplatzregelung abgedeckt sind. Sollten zukünftige Bebauungspläne oder örtliche Bauvorschriften von der Stellplatzverordnung abweichende Stellplatzvorschriften erlassen, gelten diese Regelungen.

Der individuelle Mobilitätsbedarf der Einwohner schlägt sich im Vorhandensein von ca. 1,4 PKW und ca. 1,7 KFZ pro Wohneinheit nieder. Hinweise, dass der tatsächliche Stellplatzbedarf für PKW höher ist, zeigt sich durch die Nichtberücksichtigung von Dienstwagen oder Besucherverkehren. Der Grundstückseigentümer soll für den von ihm hervorgerufenen Stellplatzbedarf vom Grunde her zuständig sein und diesen nicht auf die Allgemeinheit abwälzen, spätestens wenn hierdurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gestört werden.

Die bestehende Bus- und Bahnanbindung reicht für die zur täglichen Lebensführung notwendige Mobilität nicht aus, um den Bedarf auf im Regelfall ein KFZ pro Haushalt zu senken. Dies gilt für das Unterzentrum auch unter Einbeziehung des Radverkehrs, da sich insbesondere die außergemeindlichen verkehrlichen Zielorte (z.B. Arbeitsstelle/bestimmte Schulen) nur mit dem KFZ umfassend erreichen lassen.

Dies bedingt den Bedarf der Regelung erhöhter Stellplatzanforderungen, die vor allem in Bereichen mit örtlich erhöhter Parkraumbelastung oder entlang der Durchfahrtsstraßen sinnvoll sind.

Aus diesen Gründen und vor dem Hintergrund der Lage in der Randzone um den Verdichtungsraum Karlsruhe, der Gliederung des Unterzentrums in mehrere kleinere Teilorte sowie der Erfahrungen der Verwaltung und des Technischen Ausschusses soll der Stellplatzschlüssel für größere Wohnungen ab 75 m² (nach Wohnflächenverordnung) flächendeckend und entsprechend dem mittleren Stellplatzaufkommen in der Gemeinde auf mindestens 1,5 Stellplätze je Wohnung angehoben werden. In den dargestellten 'Belastungsbereichen' (inkl. der Lagen an den Ortsdurchfahrten) soll für diese Wohnungsgröße der erhöhte Stellplatzschlüssel von 2 Stellplätzen je Wohnung gelten.

Die Belastungsbereiche sind anhand der Auslastungsgrade der einzelnen Straßen zusammenhängende Areale zusammengefasst und abgegrenzt, die durch überwiegend hohe Stellplatzauslastungen > 60% gekennzeichnet sind und im Allgemeinen auch Bereiche mit über 80% Stellplatzauslastung beinhalten. Untergeordnete Teilbereiche dürfen dabei auch eine geringere Auslastung aufweisen, da sich der Gesamtcharakter des Bereichs hierdurch nicht ändert und sich Parksuchverkehre auch auf angrenzende Straßen erstrecken können. Auch die Bereiche an den bedeutenden Haupteerschließungsstraßen werden den Belastungsbereichen zugerechnet. Hier besteht aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ein besonderer Regelungsbedarf, zumal hier zumindest zeitweilig mit Überlastungen gerechnet werden muss, was sogar verkehrsgefährdende Zustände begünstigen kann.

In die Belastungsbereiche aufgenommen sind entsprechend der Kenntnisse der Verwaltung zu besonderen Problembereichen außerdem der Bereich Poststraße 2-10 und 1-5 in Auerbach – hier konzentriert sich die Parksituation vor den Gebäuden, so dass hier eine sehr starke Belastung im öffentlichen Bereich vorliegt, zudem fährt hier der Bus – und der Bereich Bahnhofstraße 1-19 und 2-14 in Ittersbach – auch dort gibt es große Probleme mit dem ruhenden Verkehr, viele Falschparker und Busverkehr in Bahnhofsnähe.

Das Zusammennehmen dieser Bereiche als 'Belastungsbereiche' ergeben zudem zusammenhängendere Strukturen mit einer erhöhten Stellplatzverpflichtung bei großen Wohnungen auf 2 Stpl./WE.

So kann einer Überlastung des öffentlichen Raums vorgebeugt werden und es wird der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen.