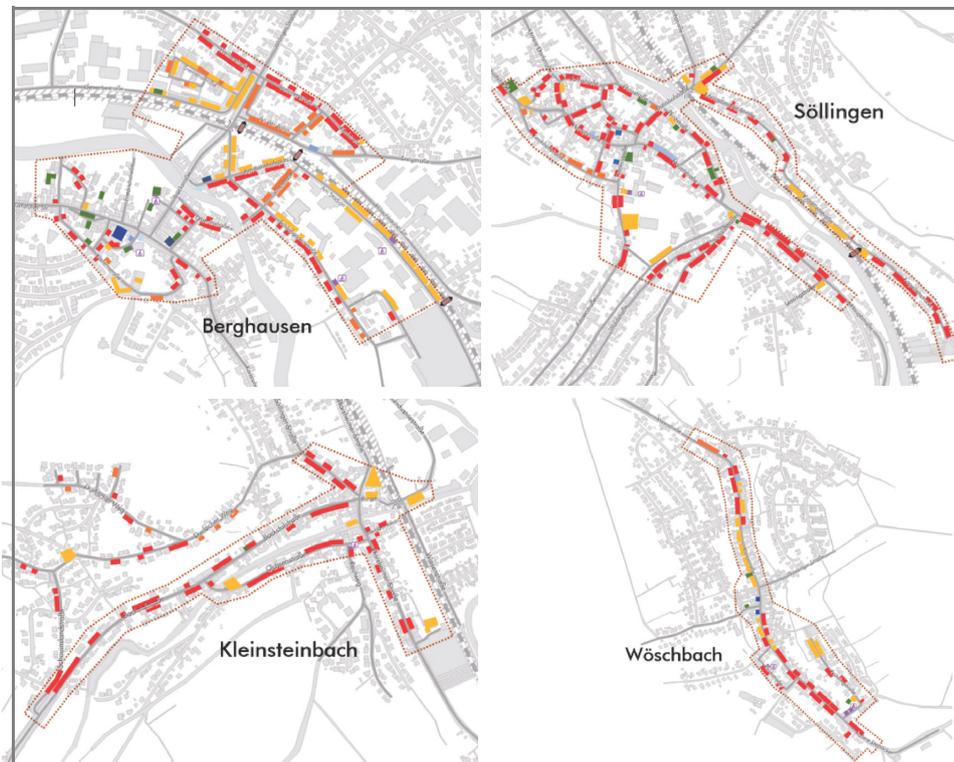


Gemeinde Pfinztal

# Parkraumkonzept

Verkehrsuntersuchung

Bericht



Karlsruhe  
Mai 2021

Gemeinde Pfinztal

# Parkraumkonzept

Verkehrsuntersuchung

Bericht

## Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke (Projektleitung)

M. Sc. Ricarda Börner (Verkehrsingenieurin)

M. Sc. Robin Oeden (Geograph)

## Verfasser

### **MODUS CONSULT**

Dr.-Ing. Frank Gericke

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721 / 940060

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Pfinztal

im Mai 2021

## Inhalt

<b>1. Aufgabenstellung</b> .....	<b>7</b>
1.1 Vorbemerkung .....	7
1.2 Methodische Vorgehensweise .....	8
<b>2. Grundlagen</b> .....	<b>10</b>
2.1 Räumliche Lage .....	10
2.2 Datengrundlagen .....	11
<b>3. Bestandsanalyse</b> .....	<b>11</b>
3.1 Nutzungen im Erdgeschoss .....	11
3.2 Angebot im ruhenden Verkehr .....	12
3.3 Fluktuation im ruhenden Verkehr.....	17
3.4 Konfliktanalyse .....	21
<b>4. Bedarfsermittlung Stellplätze</b> .....	<b>27</b>
4.1 Strukturdaten .....	27
4.2 Ermittelter Stellplatzbedarf.....	29
<b>5. Maßnahmen für den ruhenden Verkehr</b> .....	<b>32</b>
5.1 Ansätze der Parkraumregelung .....	32
5.2 Ortsbezogene Empfehlungen zur Parkraumregelung.....	33
5.3 Detailuntersuchung mit verkehrlich-städtebaulichen Empfehlungen ...	37
<b>6. Zusammenfassung</b> .....	<b>43</b>

## Abbildungen

<b>Abb. 1:</b> Übersichtslageplan Pfinztal, Quelle: www.pfinztal.de	9
<b>Abb. 2:</b> Straßenraumquerschnitte mit Längsparken am Fahrbahnrand (schematisch, Angaben in m)	13
<b>Abb. 3:</b> Berghausen Weiherstr.: Beidseitiges Parken auf dem Gehweg	22
<b>Abb. 4:</b> Berghausen Sommerstr.: Beidseitiges Parken auf dem Gehweg	22
<b>Abb. 5:</b> Berghausen Am Bahnhofplatz: Parken auf dem Gehweg einseitig	22
<b>Abb. 6:</b> Söllingen Hauptstr.: Beidseitiges Parken auf dem Gehweg	23
<b>Abb. 7:</b> Söllingen Hauptstr. (Ortszentrum): Beidseitiges Parken auf dem Gehweg	23
<b>Abb. 8:</b> Söllingen Pfinzstr.: Parken auf dem Gehweg einseitig	24
<b>Abb. 9:</b> Söllingen Bahnhofstr.: Parken auf dem Gehweg einseitig	24
<b>Abb. 10:</b> Kleinsteinbach Ochsenstr.: Parken mit Nutzung Schrammbord	24
<b>Abb. 11:</b> Kleinsteinbach Bockstalstr.: Parken auf dem Gehweg einseitig	25
<b>Abb. 12:</b> Kleinsteinb. Söllinger Str.: Parken auf dem Gehweg beidseitig	25
<b>Abb. 13:</b> Kleinsteinb. Pforzheimer Str.: Parken auf dem Gehweg einseitig	25
<b>Abb. 14:</b> Wöschbach Kirchstr.: einseitiges Parken auf dem Gehweg bei sehr geringer verbleibender Fahrbahnbreite	26
<b>Abb. 15:</b> Wöschbach Wesostr.: beidseitiges Parken auf dem Gehweg	26
<b>Abb. 16:</b> Söllingen Rittnertstr. - Auslastung Parkplätze am 12./13.04.18	38
<b>Abb. 17:</b> Söllingen Kapellenstr. - Auslastung Stellplätze in Haltestellenumgebung am 12./13.04.18	40
<b>Abb. 18:</b> Kleinsteinbach Ochsenstr. - Auslastung Parkplatz am 12./13.04.18	41

## Tabellen

<b>Tab. 1:</b> Stellplätze je Stellplatzquartier	15
<b>Tab. 2:</b> Stellplatzauslastung je Stellplatzquartier	18
<b>Tab. 3:</b> Strukturdaten Berghausen	27
<b>Tab. 4:</b> Strukturdaten Söllingen	28

---

<b>Tab. 5:</b> Strukturdaten Wöschbach	28
<b>Tab. 6:</b> Strukturdaten Kleinsteinbach	28
<b>Tab. 7:</b> Kenngrößen für den Stellplatzbedarf der Anwohner: Kfz/WE und Kfz/Stellplatz	30
<b>Tab. 8:</b> Strukturdaten der gesamten Teilgebiete in den Ortsteilen	44

## Pläne

Plan 1	Erhebungskonzept
Plan 2	Berghausen - Erdgeschossnutzungen
Plan 3	Berghausen - Erhebungsbereich mit Anzahl Stellplätze
Plan 4	Berghausen - Zulässiges öffentliches Parken
Plan 5	Berghausen - Tagesverlauf Stellplatzauslastung
Plan 6	Berghausen - Anwohner und Fremdparker
Plan 7	Berghausen - Konflikte
Plan 8	Berghausen - Stellplatzbedarf
Plan 9	Berghausen - Maßnahmen
Plan 10	Söllingen - Erdgeschossnutzungen
Plan 11	Söllingen - Erhebungsbereich mit Anzahl Stellplätze
Plan 12	Söllingen - Zulässiges öffentliches Parken
Plan 13	Söllingen - Tagesverlauf Stellplatzauslastung
Plan 14	Söllingen - Anwohner und Fremdparker
Plan 15	Söllingen - Konflikte
Plan 16	Söllingen - Stellplatzbedarf
Plan 17	Söllingen - Maßnahmen
Plan 18	Kleinsteinbach - Erdgeschossnutzungen
Plan 19	Kleinsteinbach - Erhebungsbereich mit Anzahl Stellplätze
Plan 20	Kleinsteinbach - Zulässiges öffentliches Parken
Plan 21	Kleinsteinbach - Tagesverlauf Stellplatzauslastung
Plan 22	Kleinsteinbach - Anwohner und Fremdparker
Plan 23	Kleinsteinbach - Konflikte
Plan 24	Kleinsteinbach - Stellplatzbedarf
Plan 25	Kleinsteinbach - Maßnahmen
Plan 26	Wöschbach - Erdgeschossnutzungen
Plan 27	Wöschbach - Erhebungsbereich mit Anzahl Stellplätze
Plan 28	Wöschbach - Zulässiges öffentliches Parken
Plan 29	Wöschbach - Tagesverlauf Stellplatzauslastung
Plan 30	Wöschbach - Anwohner und Fremdparker
Plan 31	Wöschbach - Konflikte

- 
- Plan 32 Wöschbach - Stellplatzbedarf
  - Plan 33 Wöschbach - Maßnahmen
  - Plan 34 Detailerhebungsbereiche - Söllingen
  - Plan 35 Detailerhebungsbereiche - Kleinsteinbach
  - Plan 36.1 Städtebaulicher Entwurf - Söllingen Rittnertstraße - Bestand M1:500
  - Plan 36.2 Städtebaulicher Entwurf - Söllingen Rittnertstraße - Planung M1:500
  - Plan 37.1 Städtebaulicher Entwurf - Söllingen Königsbacher Straße u. Kapellenstraße - Bestand M1:500
  - Plan 37.2 Städtebaulicher Entwurf - Söllingen Königsbacher Straße u. Kapellenstraße - Planung M1:500
  - Plan 38.1 Städtebaulicher Entwurf - Kleinsteinbach Bockstalstraße - Bestand M1:500
  - Plan 38.2 Städtebaulicher Entwurf - Kleinsteinbach Bockstalstraße - Planung M1:500
  - Plan 39.1 Städtebaulicher Entwurf - Kleinsteinbach Schauinslandstraße u. Durlacher Weg - Bestand M1:500
  - Plan 39.2 Städtebaulicher Entwurf - Kleinsteinbach Schauinslandstraße u. Durlacher Weg - Planung M1:500

# 1. Aufgabenstellung

## 1.1 Vorbemerkung

In der Gemeinde Pfinztal führt der Mangel an Abstellflächen für Pkw im öffentlichen Straßenraum in verschiedenen Bereichen der Ortslage zu erheblichen Konflikten, die im Rahmen der Parkraumkonzeption zu erfassen und zu quantifizieren sind, um daraus geeignete Maßnahmen zur Minderung der Parkplatzprobleme abzuleiten.

Derzeit ist erkennbar, dass es in vielen untersuchten Bereichen wenig bis keine Parkraumkapazitäten gibt. Dies führt dazu, dass falsch abgestellte Fahrzeuge Engstellen und Probleme hervorrufen, die aus Sicherheitsaspekten z.B. bei Einsatzfahrten oder aus Sicht der Fußgänger durch Belegung des Gehwegs nicht mehr zu akzeptieren sind. Es werden Pkw an Stellen abgestellt, die zu einer Behinderung des fließenden Verkehrs führen, zu Behinderung der Fußgänger aber auch zu Behinderung des Zu- und Abfahrtsverkehrs von Grundstücken.

Die betreffenden Straßen sind in der Ortslage meist sehr eng, weisen stellenweise keine Gehwege auf und sind in der Sicht eingeschränkt. Zusätzlich wird beobachtet, dass auch in Anliegerstraßen Fremdfahrzeugen abgestellt werden.

Ziel der Untersuchung ist eine qualifizierte Bestandserfassung des Parkraums und der Parkraumnutzung, d.h. der Parkintensität, der Parkdauer und der zu beobachtenden Falschparker, um daraus ein Konzept zur Lösung der Konfliktstellen abzuleiten. In die Bewertung fließen städtebauliche Kennwerte aus Dichte und Nutzungsmix ein, um die örtlichen Besonderheiten beachten zu können.

Das gemeindeübergreifende Konzept soll generelle Lösungsmöglichkeiten aufzeigen und bewerten, z.B. mit Anwohnerparkregelungen oder Parkzeitbegrenzungen in Verbindung mit der Ausweisung von Parkständen, die zu keiner Behinderung des Verkehrsflusses führen. Diese Lösungen werden für beispielhafte Quartiere angewendet und erläutern die Konzepte, ohne die endgültigen Entscheidungen vorwegzunehmen, die nur in Abstimmung mit den Anliegern umsetzbar sind.

Auf Basis der Erhebungsergebnisse wird eine Gesamtbilanz der Stellplätze quartiersbezogen erstellt, so dass im Konzept aufgezeigt werden kann, welche Maßnahmen zur Sicherung der erforderlichen Stellplätze ergriffen werden müssen. Insofern wird die Gesamtbilanz aufgestellt, die den Bedarf an Stellplätzen ausweist und die möglichen Standorte für das zu schaffende Potenzial benennt. In diesem Zusammenhang soll es durch ein Mobilitätsmanagement und durch Veränderungen im Parkraumangebot gelingen, ein integriertes Handlungskonzept zu entwickeln.

## 1.2 Methodische Vorgehensweise

Die Untersuchung basiert auf umfangreichen Erhebungen der Stellplätze im öffentlichen Raum, teilweise ergänzt Kundenstellplätze. Die Erhebung umfasst zwei unterschiedliche Methoden, die sich im Umfang und Erhebungstiefe unterscheiden.

### A) Parkraumfluktuation

In vorab ausgewählten Bereichen wird die Stellplatzauslastung und die Fluktuation auf den Stellplätzen im Verlauf eines Werktags in einem Intervall von etwa 1,5 Stunden erhoben. Anhand von teilerfassten Kennzeichen, jeweils nur der Ziffern, wird von Rundgang zu Rundgang festgestellt, ob sich ein Fahrzeug bewegt hat oder nicht. Jede Wegfahrt oder Neuebelegung kann auf diese Weise ermittelt werden, ebenso wie die Parkdauer der nicht bewegten Fahrzeuge. Die Erhebung wird an einem Freitag durchgeführt, da an diesem Tag die typische Werktagssituation am Vormittag und die erhöhte Nachfrage am Nachmittag erfasst wird. Ziel der Fluktuationserhebung ist es, im Verlauf die Auslastung und Wechselhäufigkeit zu erkennen, um daraus Anforderungen an eine Parkzeitregelung oder andere Arten der Parkraumbewirtschaftung abzuleiten. Darunter fällt auch die Frage nach der Mitnutzung der Gehwege durch parkende Fahrzeuge. Es soll grundsätzlich festgestellt werden, wo und wie häufig das Gehwegparken unerlaubt vorkommt und wie dies in Zukunft geregelt werden kann.

Zur Feststellung, ob es sich bei den Fahrzeugen um Anwohner handelt, wird in der Nacht vor der Fluktuationserhebung ein Rundgang vorgeschoben, da von der Annahme ausgegangen wird, dass damit Anwohner identifiziert werden. Die Fehlerquote in dieser Annahme ist in Bezug auf das Gesamtergebnis so gering, dass der unvergleichlich höhere Aufwand zur datenschutzrechtlich problematischen Kennzeichenvollerfassung mit Abgleich mit dem Melderegister verzichtbar ist. Ziel der Anwohnerauswertung ist es, im Verlauf des Tages zu erkennen, wie viele Fremdfahrzeuge in den jeweiligen Erhebungsquartieren auftreten, um daraus Anforderungen an Anwohnerregelungen abzuleiten.

### B) Parkraumauslastung

Für weitere ausgewählte Bereiche wird die Erhebung reduziert auf eine Erhebung der Auslastung der Stellplätze an einem anderen Werktag, an dem die Belegung als durchschnittlich bis voll zu erwarten ist. Es soll grundsätzlich festgestellt werden, wo das Gehwegparken unerlaubt vorkommt und wie dies in Zukunft geregelt werden kann oder wie viele Stellplätze zukünftig regulär zur Verfügung stehen können.

Als Grundlage der auszuarbeitenden Parkraumkonzeption wird eine Ortsbesichtigung durchgeführt, die eine Beschreibung der Bestandssituation, d.h. Anzahl, Lage und Bewirtschaftungsart der Stellplätze erlaubt. Die Erhebungstage liegen nicht in den Schulferien und weisen darüber hinaus aufgrund der vorhandenen Wetterbedingungen keine gravierenden verkehrsbeeinflussenden Besonderheiten auf.



Abb. 1: Übersichtslageplan Pfinztal, Quelle: [www.pfinztal.de](http://www.pfinztal.de)

## 2. Grundlagen

### 2.1 Räumliche Lage

Plan 1 Die Gemeinde Pfinztal wird dem Mittelbereich Karlsruhe zugeordnet und liegt mittig zwischen den Oberzentren Karlsruhe und Pforzheim. Pfinztal besitzt rund 18.300 Einwohner und liegt mit einer Einwohnerdichte von 586 Einwohnern pro Quadratkilometer deutlich über dem Landeswert von 309 EW/km<sup>2</sup> (2017). Diese Feststellung stimmt mit der Zuordnung des Gemeindegebiets zur Raumkategorie der "Verdichtungsräume" gemäß Landesentwicklungsplan überein. Verwaltungstechnisch ist die Gemeinde Pfinztal dem Landkreis Karlsruhe zugeordnet und besteht aus insgesamt vier Ortsteilen: Berghausen (7.328 EW), Söllingen (5.742 EW), Kleinsteinbach (2.361 EW) und Wöschbach (2.942 EW). Die Lage der Ortsteile ist in Abbildung 1 dargestellt. In der vorliegenden Untersuchung werden alle vier Ortsteilzentren von Pfinztal berücksichtigt. Der jeweilige Erhebungs- und somit auch Untersuchungsbereich ist in Plan 1 abgebildet.

Pfinztal liegt nördlich der A 8 und östlich des Stadtkreisgebiets Karlsruhe. In Berghausen wird die Gemeinde regional über die Achsen der Bundesstraße B 293 nach Bretten / Heilbronn und über die B 10 von Karlsruhe über Söllingen und Kleinsteinbach nach Pforzheim / Stuttgart erschlossen. Wöschbach liegt davon abseits im Nordosten und ist v.a. über die Wöschbacher Straße (K 3541) von Berghausen aus zu erreichen.

Grundsätzlich wird auf Hauptverkehrsstraßen innerörtlich eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h angeordnet. Seit einigen Jahren ist entlang der Bundesstraßen B 10 und B 293 im Ortsteilzentrum Berghausen, entlang der B 10 in Söllingen (nördlicher Ortseingang bis Kreuzung Pfinzstraße) und in Kleinsteinbach (Kreisverkehr bis südlicher Ortsausgang) eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h angeordnet. Seit Februar 2019 gilt in Kleinsteinbach auch für die Bockstalstraße aus Lärmschutzgründen eine ganztägige Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h. Im Ortsteilzentrum Wöschbach gilt entlang der Wesostraße im Bereich zwischen der Einmündung Saldingerstraße und der Einmündung Im Eigen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.

Die Nähe zu den beiden Oberzentren Karlsruhe und Pforzheim und die entsprechende infrastrukturelle Anbindung über Straße und Schiene geht mit einer hohen Berufspendlerzahl der Gemeinde Pfinztal einher. Von den insgesamt 7.391 in Pfinztal wohnenden sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten pendeln 6.243 zu ihrer Arbeitsstätte außerhalb des Gemeindegebiets, was einem Anteil von ca. 85% entspricht. Außerdem gibt es 2.027 Einpendler in das Gemeindegebiet Pfinztal (Stand Juni 2018, Statistik der Bundesagentur für Arbeit).

Im Straßenraum müssen die Ansprüche des ruhenden Kfz-Verkehrs einerseits mit denen des fließenden Kfz-Verkehrs, andererseits mit denen des Rad- und Fußgängerverkehrs in Einklang gebracht werden. Insbesondere der Nutzungsanspruch des Radverkehrs gewinnt aufgrund zunehmender Radverkehrsmengen, sowie dem Ziel der Reduzierung von Emissionen und der Stärkung des Umweltverbunds immer mehr an Bedeutung, sodass die Radverkehrskonzeption im Rahmen der Parkraumkonzeption zu beachten ist.

Aus Sicht der Störungen, die vom ruhenden Verkehr ausgehen können, ist insbesondere der Fußgänger auf Gehwegen zu beachten, wenn die Mindestbreite unterschritten wird und die Nutzung durch die Fahrzeuge eingeschränkt wird. Außerdem ist die Restfahrbahnbreite zu beachten, damit die Befahrbarkeit durch Einsatzfahrzeuge stets gewährleistet bleibt oder die Begegnung von Fahrzeugen – zumindest abschnittsweise – ermöglicht werden kann.

## 2.2 Datengrundlagen

Die folgenden Datengrundlagen werden von der Gemeinde Pfinztal übernommen:

Kataster,

Statistische Datengrundlagen zu Anzahl Personen und gemeldete Kfz differenziert nach Stellplatzquartieren, 2018.

Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau.

Planungsziele der Gemeinde allgemein.

Hinzu kommen die hier durchgeführten Erhebungen zum Stellplatzangebot und der Fluktuation des ruhenden Verkehrs.

## 3. Bestandsanalyse

### 3.1 Nutzungen im Erdgeschoss

Plan 2,10,18,26 In den Untersuchungsgebieten der einzelnen Ortsteilzentren werden die verkehrsanziehenden Nutzungen auf Erdgeschosebene erhoben. Hierzu zählen Einzelhandel, Anbieter von Dienstleistungen, Gastronomie, Schulen und Kindergärten, öffentliche Einrichtungen sowie Einrichtungen mit sozialem, kulturellen oder kirchlichem Zweck. Die Ergebnisse sind in den Plänen 2, 10, 18 und 26 enthalten. In Berghausen befinden sich die meisten besonderen Nutzungen im

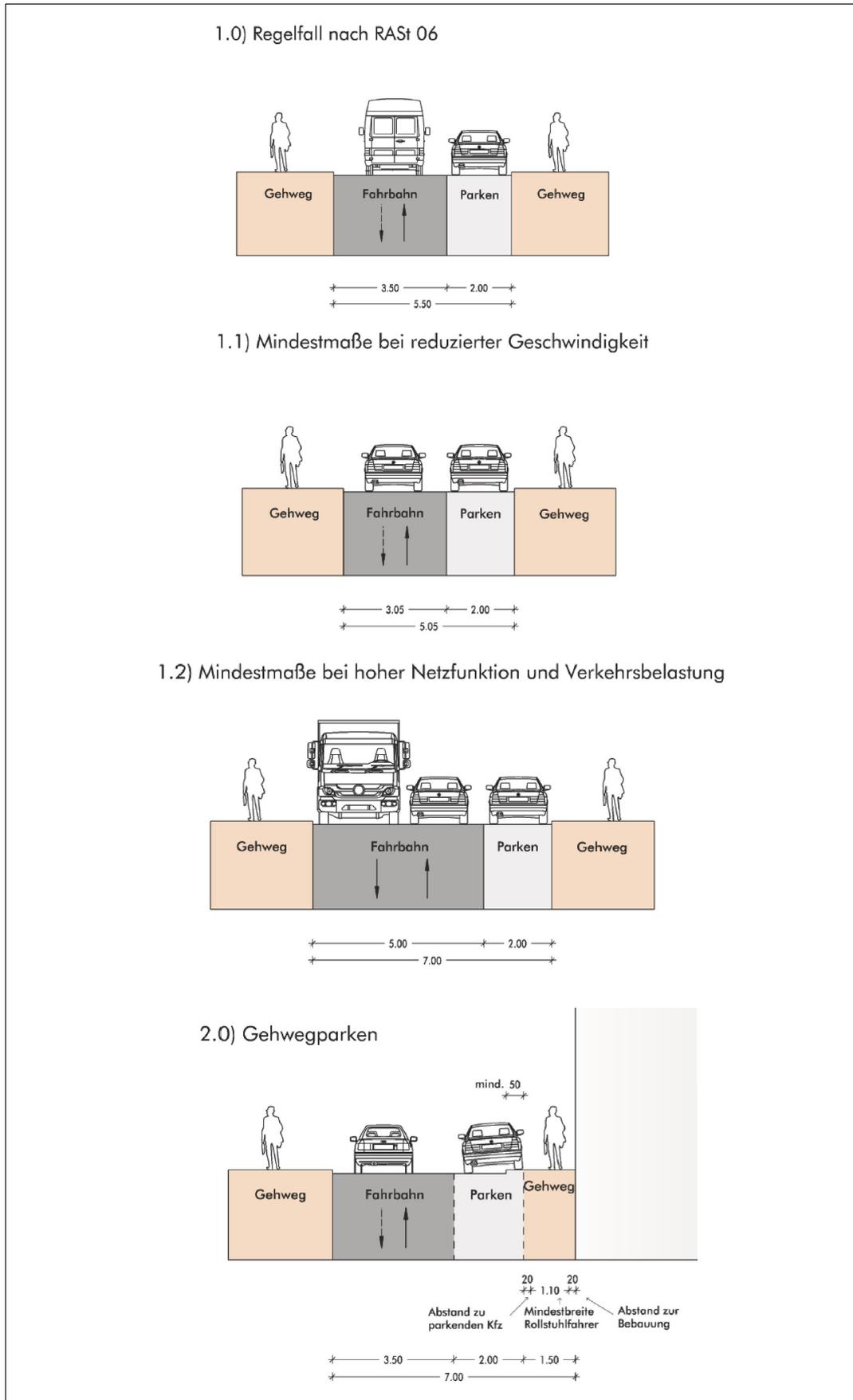
Bereich der Karlsruher Straße, der Brückstraße und der Straße "Am Bahnhofplatz". Hinzu kommt das Schulzentrum mit mehreren Schuleinrichtungen zwischen der Schloßgartenstraße und der Straße "Am Stadion". In den weiteren drei Ortsteilzentren konzentrieren sich die besonderen Nutzungen entlang der jeweiligen Verkehrsachsen: die Hauptstraße in Söllingen, die Bockstalstraße in Kleinsteinbach und die Wesostraße in Wöschbach.

### 3.2 Angebot im ruhenden Verkehr

#### Vorgehen

Plan 3,11,19,27 Es werden öffentliche Stellplätze (inkl. Straßenrandparken) und teilweise halb-öffentliche Pkw-Stellplätze (öffentlich zugängliche Kundenparkplätze) in den vier Ortsteilzentren der Gemeinde Pfinztal erfasst. Für eine detaillierte Darstellung der Ergebnisse wird der Untersuchungsraum in kleinräumige Stellplatzquartiere unterteilt. Diese sind in den Plänen Plänen 3, 11, 19 und 27 markiert. Für die erfassten Stellplätze wird die jeweilige Bewirtschaftungsart dokumentiert, sodass Anzahl, Lage und Nutzungsmöglichkeit im Bestand dargestellt werden können.

Für die Straßenräume ohne Stellplatzmarkierungen wird die Anzahl regelkonformer Parkmöglichkeiten durch Längsparken am Fahrbahnrand annähernd bestimmt. Gemäß §12 StVO ist "das Halten [...] an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen" unzulässig. Eine genauere Definition der "engen Straßenstellen" erfolgt an dieser Stelle nicht. Die Rechtsprechung legte in mehreren Urteilen fest, dass eine lichte Mindestbreite der Fahrbahn von 3,05 m neben parkenden Kfz erforderlich ist. Dieses Maß setzt sich zusammen aus der gemäß §32 StVZO höchstzulässigen Fahrzeugbreite von 2,55 m und einem Sicherheitsabstand von 0,5 m. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) sind für längsparkende Kfz 2,0 m Breite anzusetzen. Damit ergibt sich die nötige Fahrbahnbreite zu 5,05 m. Da es sich um absolute Mindestmaße handelt, sollten sie nur punktuell auftreten und nicht entlang ganzer Straßenzüge. Der Regelfall gemäß RAST 2006 sieht eine Fahrbahnbreite von 5,50 m vor. Das Breitenmaß von 2,0 m für Kfz fällt für die aktuell zunehmenden Fahrzeugbreiten auch relativ gering aus. Für die Parkraumanalyse des Straßenraums sind die Verkehrsstärke, der Schwerverkehrsanteil und die Funktionsstufe der Straße zu berücksichtigen. Bei hoher Verkehrsbelastung und insbesondere bei hohem SV-Anteil sollte der Begegnungsfall Lkw-Pkw neben am Fahrbahnrand parkenden Kfz möglich sein, für den die RAST 2006 eine Mindestbreite von 5,0 m ansetzen. In diesem Fall ist für regelkonformes Längsparken eine Fahrbahnbreite von 7,0 m erforderlich. Die beschriebenen Querschnitte sind in Abb. 2 schematisch dargestellt.



**Abb. 2:** Straßenraumquerschnitte mit Längsparken am Fahrbahnrand (schematisch, Angaben in m)

Die Breiten 5,05 m und 7,0 m werden in der vorliegenden Analyse als Mindestbreite für das regelkonforme Parken am Fahrbahnrand als erste Annäherung angesetzt. Eine endgültige Aussage über die vor Ort mögliche Anzahl an Stellplätzen erfordert eine weitergehende Untersuchung der einzelnen Straßenabschnitte, die hier nur für ausgewählte Abschnitte durchgeführt wird.

### Ergebnisse

Die zulässigen Stellplätze im öffentlichen bzw. halböffentlichen Raum sind getrennt nach den vier Ortsteilzentren in den Plänen 4, 12, 20 und 28 wiedergegeben. Sowohl die Kundenstellplätze als auch die Behindertenstellplätze sind hier dokumentiert, allerdings werden sie in der weiteren Untersuchung im Stellplatzangebot nicht berücksichtigt, da sie einen sehr eingeschränkten Benutzerkreis aufweisen. Insgesamt stehen im Untersuchungsraum ca. 1.200 Stellplätze zur Verfügung.

- Plan 4 In Berghausen stehen 67 Stellplätze mit Beschränkung der Parkdauer zur Verfügung, wobei hiervon 44 im ortseigenen Parkhaus zu finden sind. Die erste Stunde Parken ist hier kostenlos, danach ist im Zeitraum von 7:00 bis 20:00 Uhr eine Gebühr von 50 Cent/30 Minuten zu entrichten. Hinzu kommen 334 Stellplätze auf markierten Flächen ohne Beschränkung der Parkdauer, 65 Kundenstellplätze, 6 Behindertenstellplätze und ca. 200 Stellplätze am Fahrbahnrand.
- Plan 12 In Söllingen gibt es 43 Stellplätze mit Beschränkung der Parkdauer und 144 Stellplätze auf markierten Flächen ohne zeitliche Beschränkung. Außerdem stehen 54 Kundenstellplätze, 2 Behindertenstellplätze (im Bereich des Hallenbades) und ca. 160 regelkonforme Abstellmöglichkeiten am Fahrbahnrand zur Verfügung.
- Plan 20 Im Untersuchungsgebiet in Kleinsteinbach liegen keine Stellplätze mit zeitlicher Beschränkung vor. Es gibt 58 Stellplätze auf markierten Flächen, einen Kunden- und einen Behindertenstellplatz, sowie ca. 90 Abstellmöglichkeiten am Fahrbahnrand. In Kleinsteinbach wurde außerdem eine ergänzende Erhebung des Parkraums für den Bereich der Schauinslandstraße, der Schwarzwaldstraße und des Durlacher Wegs durchgeführt. In diesem Bereich stehen 4 markierte Stellplätze und ca. 90 Stellplätze am Fahrbahnrand zur Verfügung.
- Plan 28 In Wöschbach gibt es im Untersuchungsgebiet 20 Stellplätze mit beschränkter zulässiger Parkdauer und 82 markierte Stellplätze ohne Beschränkung. Hinzu kommen 18 Kundenstellplätze, 4 Behindertenstellplätze und ca. 70 Abstellmöglichkeiten am Fahrbahnrand.

Neben der Menge der verfügbaren Stellplätze ist deren Verortung im Gemeindegebiet von Bedeutung. Die Menge der vorhandenen Stellplätze (ohne Kunden-

und Behindertenstellplätze) ist in Tabelle 1 sowie in den Plänen 4, 12, 20 und 28 für die Ortsteile und jeweils unterteilt nach den Stellplatzquartieren angegeben.

	Quartiers Nr.	Lage	Anzahl Stellplätze	
			auf markierten Flächen	am Fahrbahnrand
Berghausen	1	Karlsruher Str.	62	3
	2	Kiefernstr.	44	16
	3	Friedrichstr./Seltenbachstr.	3	3
	4	Kiefernstr./Oberlinstr.	0	16
	5	Am Bahnhosplatz/Schulstr.	46	42
	6	Schloßgartenstr.	61	35
	7	Am Stadion	103	0
	8	An der Bahn	3	25
	9	Sommerstr./Karlst.	1	41
	10	Gewerbestr.	61	0
	11	Weiherrstr.	17	18
Gesamt:			401	199
Söllingen	1	Zentrum West	37	18
	2	Zentrum Ost	9	9
	3	Pfinzstr. Ost	3	7
	4	Jahnstr./Pfinzstr. West/Blumenstr.	5	24
	5	Hauptstr. West	11	10
	6	Kirchhofstr./Rittnerstr.	43	32
	7	Waldstr.	12	14
	8	Hauptstr. Ost	9	20
	9	Bahnhofstr./Hebelstr.	28	3
	10	Königsbacher Str./Kapellenstr.	30	27
Gesamt:			187	164
Kleinsteib.	1	Pforzheimer Str.Nord/Söllinger Str.	32	22
	2	Pforzheimer Str. Süd	8	15
	3	Ochsenstr.	9	10
	4	Bockstalstr.	0	46
	5	Industriestr.	9	0
	6	Nacherhebung Durlacher Weg	4	90
Gesamt:			62	183
Wöschbach	1	Wöschbach Mitte	53	0
	2	Wöschbach Süd	23	44
	3	Wöschbach Nord	26	28
Gesamt:			102	72

**Tab. 1:** Stellplätze je Stellplatzquartier



### 3.3 Fluktuation im ruhenden Verkehr

#### Vorgehen

Bei der Fluktuationserhebung wird am Vorabend der Erhebung zwischen 22:00 und 2:00 Uhr durch eine Bestandsaufnahme festgestellt, welche Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet abgestellt sind. Erfasst werden dabei die Teilkennzeichen (nur Ziffern) aller geparkten Fahrzeuge, die auf öffentlichen Stellplätzen und im öffentlichen Straßenraum stehen. Aufgrund des Zeitpunkts der Erhebung wird davon ausgegangen, dass es sich dabei um Fahrzeuge von Anwohnern handelt. Am darauffolgenden Erhebungstag, Freitag den 13.04.18, werden zwischen 8:00 und 18:00 Uhr insgesamt 6 Durchläufe durch das Erhebungsgebiet vorgenommen, wobei in einem Abstand von etwa 1,5 Stunden erneut alle Teilkennzeichen der parkenden Fahrzeuge notiert werden.

Auf diese Weise liegen Erhebungsergebnisse vor, die einen differenzierten Tagesverlauf wiedergeben. So ist unter anderem erkennbar, welche Stellplätze nicht besetzt waren, wie lang ein Fahrzeug dort stand und wie häufig der Stellplatz im Tagesverlauf neu belegt wurde. Zusätzlich wurde notiert, an welchen Stellen Fahrzeuge regelwidrig abgestellt wurden (sog. Falschparker), um daraus den "Parkdruck" in besonderen Bereichen abzuleiten.

#### Ergebnisse

##### a) Maximal- und Durchschnittsbelegung

Als erster Anhaltspunkt für die Analyse dienen die maximale und durchschnittliche Auslastung je Stellplatzquartier, welche aus der Erhebung abgeleitet werden können. Die entsprechenden Werte sind in Tabelle 2 wiedergegeben.

Auftretende hohe durchschnittliche Auslastungswerte (> 90%) sind ein Hinweis auf hohen Parkdruck und unzureichende Parkmöglichkeiten im Quartiersgebiet. Diese Quartiere können anhand der Einfärbung des Tabellenfeldes schnell erkannt werden. Dies gilt in Berghausen für das Gebiet 3 und 9. In Söllingen ist die Gesamtsituation des ruhenden Verkehrs angespannt, denn es weisen 5 der 10 Quartiere eine durchschnittliche Stellplatzauslastung von über 90% auf. In Kleinsteinbach ist das Gebiet 3 entlang der Ochsenstraße mit 73% und in Wöschbach das Gebiet 1 mit 85% am höchsten ausgelastet.

	Quartiers-Nr.	Lage	Max. Auslastung	Durchschnittl. Auslastung
Berghausen	1	Karlsruher Str.	63%	57%
	2	Kiefernstr.	92%	62%
	3	Friedrichstr./Seltenbachstr.	167%	119%
	4	Kiefernstr./Oberlinstr.	100%	86%
	5	Am Bahnhofsplatz/Schulstr.	73%	62%
	6	Schloßgartenstr.	77%	59%
	7	Am Stadion	76%	42%
	8	An der Bahn	61%	55%
	9	Sommerstr./Karlstr.	124%	105%
	10	Gewerbestr.	79%	69%
	11	Weierstr.	103%	62%
Söllingen	1	Zentrum West	89%	67%
	2	Zentrum Ost	117%	93%
	3	Pfinzstr. Ost	260%	223%
	4	Jahnstr. / Pfinzstr. West / Blumenstr.	97%	71%
	5	Hauptstr. West	157%	114%
	6	Kirchhofstr./Rittnertstr.	83%	66%
	7	Waldstr.	123%	109%
	8	Hauptstr. Ost	93%	90%
	9	Bahnhofstr. / Hebelstr.	106%	73%
	10	Königsbacher Str. / Kapellenstr.	79%	64%
Kleinsteinbach	1	Pforzheimer Str. Nord /Söllinger Str.	67%	60%
	2	Pforzheimer Str. Süd	61%	32%
	3	Ochsenstr.	132%	73%
	4	Bockstalstr.	44%	24%
	5	Industriestr.	78%	56%
Wöschbach	1	Wöschbach Mitte	96%	85%
	2	Wöschbach Süd	113%	80%
	3	Wöschbach Nord	96%	74%

**Tab. 2:** Stellplatzauslastung je Stellplatzquartier

### b) Tageszeitliche Belegung mit Erfassung Falschparker

Durch die Fluktuationserhebung kann, neben den genannten Maximal- und Durchschnittswerten, insbesondere der tageszeitliche Verlauf der Stellplatzauslastung näher analysiert werden. Der Tagesverlauf der Stellplatzauslastung ist für die Stellplatzquartiere der vier Ortsteile in den Plänen 5, 13, 21 und 29 dargestellt. Die Diagramme zeigen den Auslastungsgrad innerhalb der Quartiere zu jedem

Erhebungsintervall differenziert nach regelkonform und regelwidrig abgestellten Kfz (Falschparker). Es werden somit Gebiete identifiziert, in denen durchgehend ein hoher Parkdruck herrscht und solche, die nur in bestimmten Zeiträumen hoch ausgelastet sind. Außerdem ist ersichtlich, wo ein ausgeprägtes Problem mit Falschparkern vorliegt. Die Gebiete mit einer durchschnittlichen Auslastung von über 90% weisen beispielsweise alle einen hohen Anteil an Falschparkern auf. Die häufigste Form des Falschparkens ist dabei das Parken auf dem Gehweg.

Plan 5 In Berghausen liegt in den meisten Stellplatzquartieren eine relativ gleichbleibende Auslastung im Tagesverlauf vor. In den Gebieten 6 (Schloßgartenstr.) und 7 (Am Stadion) gibt es morgens um 8 Uhr eine deutliche Zunahme in der Auslastung. Dies wird durch die Park&Ride-Nutzung der Stellplätze in Nähe der S-Bahn-Haltestelle "Berghausen Am Stadion" und durch den Schulbeginn des dort liegenden Schulzentrums verursacht. In Gebiet 2 (Kiefernstr.) liegt eine deutliche Zunahme um 14 Uhr vor. Die auffälligen Schwankungen im Gebiet 11 (Weiherstr.) sind durch die dort erfolgte Nacherhebung der Siemensstraße in drei Durchgängen zu erklären.

Im Gebiet 3 (Friedrichstr. / Seltenbachstr.) im Ortskern wurden besonders viele Falschparkern identifiziert, was mit der geringen Menge von nur 6 verfügbaren regulären Stellplätzen zu erklären ist. In den Gebieten 9 (Sommerstr./Karlstr.) und 11 (Weiherstr.) wurde eine große Anzahl an Falschparkern erfasst, bei denen es sich zum Großteil um Gehwegparker handelt.

Plan 13 In Söllingen sind in den Tagesverläufen der Auslastung generell größere Schwankungen vorhanden als in Berghausen. Dies kann teilweise mit dem hohen Anteil an Falschparkern zusammenhängen, die für eine unregelmäßige Parksituation im Straßenraum sorgen. Eine besonders deutliche Zunahme der Stellplatzauslastung liegt in den Gebieten 1 und 9 um 8 Uhr morgens vor. Beide Gebiete befinden sich in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Haltestelle "Söllingen", weswegen hier ein erhöhter Stellplatzbedarf durch Berufspendler zu vermuten ist.

Die relativ hohe Auslastung im gesamten Untersuchungsgebiet in Söllingen geht einher mit einem ebenfalls recht hohen Anteil an Falschparkern. Insbesondere in den Gebieten 1 bis 5 im Ortszentrum, sowie im Gebiet 7 (Waldstr.) und im Gebiet 8 entlang der Hauptstraße wurde eine große Menge an Falschparkern erfasst.

Plan 21 In Kleinsteinbach liegt im Gebiet 5 eine vergleichbare Situation der durch Berufspendler verursachten Zunahme der Stellplatzauslastung um 8 Uhr vor. Auch hier grenzt das Gebiet direkt an eine S-Bahn-Haltestelle. In den Gebieten 2 (Pforzheimer Str. Süd) und 3 (Ochsenstraße) ist der gegenteilige Effekt zu erkennen. Die größere Anzahl nachts dort parkender Kfz reduziert sich bis 8 Uhr sehr stark, da

sich die Anwohner auf den Weg zur Arbeit machen. Falschparker treten v.a. in den Gebieten 1 und 2 entlang der Söllinger bzw. Pforzheimer Straße und im Gebiet 4 entlang der Bockstalstraße auf.

Plan 29 Wöschbach weist in den drei Erhebungsquartieren insgesamt zwischen 8 und 16 Uhr eine gering schwankende Stellplatzauslastung auf. Lediglich zwischen der nächtlichen und der 8 Uhr-Erhebung ist eine starke Abnahme identifizierbar, woran wiederum die Berufstätigen zu erkennen sind, die den Pkw für den Arbeitsweg nutzen. Falschparker treten in Wöschbach überwiegend im südlichen Ortsteil in form von Gehwegparkern entlang der Wesostraße auf.

Vereinzelt gibt es im Untersuchungsraum Gebiete, deren Auslastung nicht auffällig hoch ist, in denen allerdings der Anteil Falschparker trotzdem hoch ausfällt. Dies ist z.B. im südlichen Teil von Wöschbach (Gebiet 2) der Fall. Ursache hierfür sind viele regelwidrig auf dem Gehweg geparkte Kfz, die statt dessen regelkonform am Fahrbahnrand abgestellt werden könnten. Eine entsprechende Ordnung des Straßenraums mit Markierung wäre in diesem Fall behilflich.

### c) Durchschnittliche Parkdauer

In den Plänen zur Stellplatzauslastung ist ebenfalls die durchschnittliche Parkdauer je Quartier angegeben. Diese bezieht sich auf die regelkonform abgestellten Kfz, welche im Zeitraum von 8:00 bis 16:00 Uhr erhoben wurden.

In Berghausen liegt dieser Wert für alle Gebiete im Bereich von 3 bis 5 Stunden. Das Gebiet 4 im Ortskern (Kiefernstr./Oberlinstr.) weist mit 3,25 h die geringste durchschnittliche Parkdauer auf. In Söllingen liegt im Großteil der Gebiete eine etwas längere Parkdauer von ca. 5 h vor. Davon abweichend waren im Gebiet 3 (Pfinzstr. Ost) die erhobenen Kfz nur für ca. 3,5 h abgestellt und in den Gebieten 7 (Waldstr.) und 8 (Hauptstr. Ost) mit ca. 8 h deutlich länger. In Kleinsteinbach wurden größtenteils recht lange Parkdauern von 7 bis 10 h ermittelt, lediglich im Gebiet 4 (Bockstalstr.) lag eine kürzere Dauer von ca. 5 h vor. In den drei Quartieren in Wöschbach wurde eine durchschnittliche Parkdauer zwischen 4 und 4,5 h erhoben.

### d) Anwohner und Fremdparker

Die im nächtlichen Erhebungszeitraum erhobenen Kfz werden annäherungsweise als Kfz der Anwohner eingestuft. So kann im Tagesverlauf die Zusammensetzung der parkenden Kfz aus Anwohnern und Fremdparkern abgeleitet werden. Diese Information ist in den Plänen 6, 14, 22 und 30 wiedergegeben.

Plan 6 In Berghausen fällt das Gebiet 4 (Kiefernstr. / Oberlinstr.) mit einem im Tagesverlauf konstant hohen Anteil der Anwohner auf. In diesem Gebiet liegt eine Misch-

verkehrsfläche vor, bei der das Parken am Rand des Straßenraums, direkt neben der Bebauung für insgesamt 16 Kfz möglich ist. Die Gebiete 6 und 7 weisen wiederum einen sehr hohen Anteil an Fremdparkern auf. Da diese Gebiete die S-Bahn-Haltestelle "Berghausen Am Stadion" und das Schulzentrum umfassen ist hier von parkenden Pendlern (Park&Ride) und von parkenden Lehrern bzw. älteren Schülern auszugehen.

- Plan 14 In Söllingen fällt der Anteil an Fremdparkern im Großteil des Erhebungsgebiets relativ hoch aus. Besonders stark ausgeprägt ist er in den Gebieten 2 (Zentrum Ost), 3 (Pfinzstraße Ost) und 9 (Bahnhofstr. / Hebelstr.). In den zentralen Gebieten 2 und 3 liegen eine Vielzahl der besonderen Nutzungen (siehe Plan 9), wodurch das verstärkte Aufkommen von Fremdparkern zu erklären ist. Das Gebiet 9 enthält zwei Parkplätze mit insgesamt 21 Stellplätzen, direkt neben der S-Bahn-Haltestelle "Söllingen". Die vielen Fremdarker ergeben sich aus der Park & Ride-Nutzung dieser Parkplätze durch Berufspendler.
- Plan 22 Die beschriebene Park & Ride-Situation ist auch in Kleinsteinbach im Gebiet 5 ersichtlich, wo sich ein Parkplatz mit 9 Stellplätzen neben der S-Bahn-Haltestelle befindet. Im Gebiet 3 von Kleinsteinbach entlang der Ochsenstraße ist wiederum ein hoher Anteil an parkenden Kfz von Anwohnern auszumachen. Das Gebiet 4 entlang der Bockstalstraße weist nachts durch die Anwohner mit Abstand die höchste Auslastung im Tagesverlauf auf.
- Plan 30 In Wöschbach liegt im gesamten Erhebungsbereich ein relativ hoher Anteil von Anwohner-Kfz vor. Lediglich im Ortskern (Gebiet 1) fällt der Anteil der Fremdarker höher aus als in den anderen beiden Gebieten.

### 3.4 Konfliktanalyse

Im Rahmen der Konfliktanalyse werden die Aspekte "hoher Parkdruck", "hoher Anteil Fremdarker" und "nicht regelkonformes Parken (Falscharker)" berücksichtigt. Die Kriterien werden aus der Stellplatz- und Fluktuationserhebung abgeleitet und durch Situationsbilder aus den Ortsbegehungen ergänzt. Eine Übersicht zu den ermittelten Konflikten geben die Pläne 7, 15, 23 und 31. Der hohe Parkdruck und der hohe Anteil Fremdarker sind auf der Ebene der Stellplatzquartiere dargestellt, während die Falscharker den Straßenabschnitten zugeordnet sind, in denen sie während der Erhebung auftraten.

- Plan 7 In Berghausen liegt gemäß den Erhebungsergebnissen insbesondere in den Gebieten 3 und 4 im Ortszentrum und ebenfalls in den Gebieten 9 (Sommerstr. / Karlstr.) und 11 (Weiherstr.) ein erhöhter Parkdruck vor. Die Falscharker konzentrieren sich v.a. auf den Straßenzug der Weiher-, Sommer- und Karlstraße im nördlichen Teil von Berghausen, sowie auf die Schloßgartenstraße und die Straße

Am Bahnhofplatz. Die Parksituationen in einigen der genannten Straßen sind beispielhaft in den Abbildungen 3 bis 5 dargestellt.



**Abb. 3:** Berghausen Weierstr.: Beidseitiges Parken auf dem Gehweg



**Abb. 4:** Berghausen Sommerstr.: Beidseitiges Parken auf dem Gehweg



**Abb. 5:** Berghausen Am Bahnhofplatz: Parken auf dem Gehweg einseitig

Plan 15 In Söllingen ist in allen Gebieten ein hoher Anteil an Fremdparkern und außerdem in fast allen Gebieten ein hoher Parkdruck zu verzeichnen. Lediglich im Gebiet 6 entlang der Kirchhof- und Rittnertstraße wurde im Rahmen der Erhebung eine Stellplatzauslastung unterhalb der Kapazitätsgrenze festgestellt. Der vorliegende hohe Parkdruck geht einher mit einer großen Menge an Falschparkern im gesamten Untersuchungsgebiet. Dies gilt sowohl für die Hauptverkehrsachsen der Haupt- und Bahnhofstraße, als auch für die Erschließungsstraßen in den Wohngebieten, wie beispielsweise die Waldstraße und die Königsbacher Straße. Grundsätzlich ist ein Defizit an markierten öffentlichen Stellplätzen festzuhalten, wodurch die jetzige sehr ungeordnete Situation im Straßenraum entsteht. Die folgenden Abbildungen 6 bis 9 vermitteln einen Eindruck der bestehenden Parksituation, die insbesondere geprägt ist von vielen Gehwegparkern.



**Abb. 6:** Söllingen Hauptstr.: Beidseitiges Parken auf dem Gehweg



**Abb. 7:** Söllingen Hauptstr. (Ortszentrum): Beidseitiges Parken auf dem Gehweg



**Abb. 8:** Söllingen Pfalzstr.: Parken auf dem Gehweg einseitig



**Abb. 9:** Söllingen Bahnhofstr.: Parken auf dem Gehweg einseitig

Plan 23 In Kleinsteinbach wurde im Gebiet 3 (Ochsenstr.) ein hoher Parkdruck ermittelt. In der Ochsenstraße ist in der Bestandssituation ein regelkonformes Parken am Fahrbahnrand teilweise möglich, unter Mitbenutzung des höhengleichen Schrammbords auf der südlichen Seite (siehe Abb.10). Es handelt sich um nur ca. 10 Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand entlang der Ochsenstraße, da an zahlreichen Stellen Grundstückszufahrten freizuhalten sind.



**Abb. 10:** Kleinsteinbach Ochsenstr.: Parken mit Nutzung Schrammbord



**Abb. 11:** Kleinsteinbach Bockstalstr.: Parken auf dem Gehweg einseitig

Entlang der Bockstalstraße ist das regelkonforme einseitige Parken am Fahrbahnrand mit Berücksichtigung von Grundstückszufahrten und Ausweichstellen für Gegenverkehr möglich. Im Moment werden an dieser Straße mehrheitlich Kfz auf dem Gehweg abgestellt, die als Falschparker einzustufen sind (siehe Abb. 11). In Abschnitt 5.3.3 wird dieser Straßenzug detailliert untersucht. Die Falschparker entlang der Söllinger und der Pforzheimer Straße sind beispielhaft in den Abbildungen 12 und 13 dargestellt.



**Abb. 12:** Kleinsteinb. Söllinger Str.: Parken auf dem Gehweg beidseitig



**Abb. 13:** Kleinsteinb. Pforzheimer Str.: Parken auf dem Gehweg einseitig



**Abb. 14:** Wöschbach Kirchstr.: einseitiges Parken auf dem Gehweg bei sehr geringer verbleibender Fahrbahnbreite

Plan 31 In Wöschbach herrscht, u.a. aufgrund der dichten Bebauung entlang der Wesostraße mit anscheinend wenigen privat verfügbaren Stellplätzen, im gesamten Untersuchungsraum ein hoher Parkdruck. Im Ortskern (Gebiet 1) kommt außerdem die Beanspruchung durch Fremdparker hinzu. Dennoch ist dort der Straßenraum bereits gut anhand von verschiedenen Pflasterungen geordnet. Die erhobenen Falschparker treten vorwiegend im unteren südlichen Abschnitt der Wesostraße auf, da hier keine Regelung des Parkraums durch Markierung oder Pflasterung gegeben ist. In Abbildung 14 und 15 ist der Straßenraum der Weso- und der Kirchstraße mit Falschparkern dargestellt.



**Abb. 15:** Wöschbach Wesostr.: beidseitiges Parken auf dem Gehweg

Bei den Falschparkern handelt es sich im gesamten Gemeindegebiet Pfinztal vorwiegend um auf dem Gehweg abgestellte Kfz. Bei einer ausreichenden Fahrbahnbreite von 7,00 m für den ungehinderten Gegenverkehr oder zumindest 5,05 m bei ausreichenden Ausweichstellen, ist in der Bestandssituation das einseitige Parken auf der Fahrbahn grundsätzlich möglich. Allerdings kann dies für den Straßenabschnitt nur durch eine örtliche Detailüberprüfung beurteilt und festgelegt werden. Außerdem besteht in manchen Straßenräumen aufgrund der

Gehwegbreite die Möglichkeit, den Gehweg zum Parken freizugeben. Eine entsprechende vorläufige Einschätzung zur Straßenraumsituation, basierend auf Informationen aus Luftbildern und den Ortsbegehungen, ist – wie bereits in Abschnitt 3.2 erläutert – in den Plänen 4, 12, 20 und 28 enthalten.

## 4. Bedarfsermittlung Stellplätze

### 4.1 Strukturdaten

Zur Bedarfsermittlung der notwendigen Stellplätze werden die folgenden Daten, die seitens der Gemeinde Pfinztal zur Verfügung gestellt werden, genutzt:

- Einwohnerzahlen je Stellplatzquartier,
- gemeldete Kfz je Stellplatzquartier,
- durchschnittliche Haushaltsgröße.

Die folgenden Tabellen zeigen die Anzahl Einwohner, die abgeleitete Anzahl Wohneinheiten und die Menge gemeldeter Kfz je Stellplatzquartier für alle vier Gemeindeteilzentren von Pfinztal. Die Wohneinheiten (WE) ergeben sich aus dem Durchschnittswert von 2,1 Personen/WE für die Gemeinde Pfinztal (Stand 2017).

	Statistische Kennzahlen				Abgeleitete Kenngrößen	
	Quartier Nr.	Anzahl Einwohner (EW)	Annahme Wohneinheiten (WE)	Gemeldete Kfz	Kfz je 1.000 EW	Kfz je WE
Berghausen	1	254	121	206	811	1,7
	2	65	31	35	538	1,1
	3	100	48	74	740	1,5
	4	89	42	65	730	1,5
	5	189	90	121	640	1,3
	6	216	103	141	653	1,4
	7	4	2	3	750	1,5
	8	77	37	79	1026	2,1
	9	158	75	145	918	1,9
	10	106	50	78	736	1,6
	11	63	30	43	683	1,4
	<b>Gesamt:</b>	<b>1.321</b>	<b>629</b>	<b>990</b>	<b>749</b>	<b>1,6</b>

**Tab. 3:** Strukturdaten Berghausen

	Statistische Kennzahlen				Abgeleitete Kenngrößen	
	Quartier Nr.	Anzahl Einwohner (EW)	Annahme Wohneinheiten (WE)	Gemeldete Kfz	Kfz je 1.000 EW	Kfz je WE
Söllingen	1	136	65	163	1199	2,5
	2	136	65	86	632	1,3
	3	118	56	79	669	1,4
	4	250	119	172	688	1,4
	5	150	71	120	800	1,7
	6	226	108	177	783	1,6
	7	221	105	112	507	1,1
	8	159	76	134	843	1,8
	9	43	20	30	698	1,5
	10	220	105	157	714	1,5
	Gesamt:	1.659	790	1.230	741	1,6

Tab. 4: Strukturdaten Söllingen

	Statistische Kennzahlen				Abgeleitete Kenngrößen	
	Quartier Nr.	Anzahl Einwohner (EW)	Annahme Wohneinheiten (WE)	Gemeldete Kfz	Kfz je 1.000 EW	Kfz je WE
Kleinsteinb.	1	172	82	148	860	1,8
	2	117	56	89	761	1,6
	3	168	80	106	631	1,3
	4	310	148	230	742	1,6
	5	0	0	0	0	0
	Gesamt:	767	366	573	747	1,6

Tab. 6: Strukturdaten Kleinsteinbach

	Statistische Kennzahlen				Abgeleitete Kenngrößen	
	Quartier Nr.	Anzahl Einwohner (EW)	Annahme Wohneinheiten (WE)	Gemeldete Kfz	Kfz je 1.000 EW	Kfz je WE
Wöschbach	1	235	112	141	600	1,3
	2	381	181	290	761	1,6
	3	235	112	204	868	1,8
	Gesamt:	851	405	635	746	1,6

Tab. 5: Strukturdaten Wöschbach

Aus den genannten statistischen Kennzahlen lassen sich weitere aussagekräftige Kenngrößen ableiten:

Die Kennzahl Kfz je 1.000 Einwohner

Die durchschnittliche Anzahl Kfz je Wohneinheit.

Diese sind ebenfalls in den Tabellen 3 bis 6 aufgeführt. Der Durchschnitt der Kfz je Wohneinheit beträgt in den Untersuchungsgebieten aller 4 Gemeindeteilzentren zusammengefasst einen Wert von 1,57 und die Anzahl Kfz je 1.000 Einwohner liegt bei ca. 750; sie liegen deutlich höher als im Mittelwert der Gesamtgemeinde. Zum Vergleich sind nachfolgend die Werte der gesamten Gemeinde Pfinztal und des Landkreises Karlsruhe für das Jahr 2017 aufgelistet:

Gemeinde Pfinztal: 653 Kfz/1.000 EW und 1,39 Kfz/WE,  
Landkreis Karlsruhe: 728 Kfz/1.000 EW und 1,58 Kfz/WE.

Da der Stellplatzbedarf ein sehr lokales Phänomen ist, sind insbesondere die Werte der einzelnen Stellplatzquartiere für die weitere Analyse von Interesse. Bei einem Wert von 1,8 Kfz/WE oder höher liegt ein relativ hoher Kfz-Besitz der Anwohner vor. Die hiervon betroffenen Gebiete sind in Tabelle 3 bis 6 farblich markiert. Es handelt sich in Berghausen um die Gebiete 8 (An der Bahn) und 9 (Sommerstr. / Karlstr.), in Söllingen um die Gebiete 1 (Zentrum West) und 8 (Hauptstr. Ost), in Kleinsteinbach um das Gebiet 1 (Pforzheimer Str./ Söllinger Str.) und in Wöschbach um das Gebiet 3 (Wöschbach Nord).

#### 4.2 Ermittelter Stellplatzbedarf

Der Bedarf an Stellplätzen kann zum einen aus der Auslastung, also dem in der Erhebung ersichtlichen Parkdruck, und zum anderen aus den Strukturdaten in Kombination mit den aktuell vorhandenen Stellplätzen abgeleitet werden. Die Ergebnisse aus beiden Ansätzen sind in den Plänen 8, 16, 24 und 32 enthalten.

Der Stellplatzbedarf als Ergebnis der durchgeführten Erhebung ist in den Plänen mittels der roten und grünen Zahlen gegeben. Hierfür wird die maximale Kfz-Menge (inkl. Falschparker), die im Laufe des Erhebungstages innerhalb eines Zeitintervalls erfasst wurde, mit der verfügbaren Anzahl an Stellplätzen verrechnet. Kunden- sowie Behindertenstellplätze und Fahrzeuge, die auf diesen abgestellt waren, werden dabei nicht einbezogen. Bei einer negativen (roten) Zahl befanden sich mehr Fahrzeuge im Gebiet als regelkonforme Stellplätze zur Verfügung stehen und bei einer positiven (grünen) Zahl waren es weniger Fahrzeuge als Stellplätze.

Der Stellplatzbedarf auf Basis der Strukturdaten ist abhängig von der Anzahl Einwohner bzw. Wohneinheiten, der Anzahl gemeldeter Kfz und der Menge an vorhandenen Stellplätzen im Untersuchungsgebiet. Als Kenngrößen für die Ermittlung der Stellplätze für die Anwohner werden die gemeldeten Kfz herangezogen. Ein Kennwert beziffert die gemeldeten Kfz je Wohneinheit und ein Kennwert die gemeldeten Kfz je Stellplatz im öffentlichen Raum. Die ermittelten Werte für die einzelnen Quartiere sind in der folgenden Tabelle gegeben.

	Quartier Nr.	Kfz je WE	Kfz je Stellplatz		Quartier Nr.	Kfz je WE	Kfz je Stellplatz	
Berghausen	1	1,7	3,2	Söllingen	1	2,5	3,0	
	2	1,1	0,6		2	1,3	4,8	
	3	1,5	12,3		3	1,4	7,9	
	4	1,5	4,1		4	1,4	5,9	
	5	1,3	1,4		5	1,7	5,7	
	6	1,4	1,5		6	1,6	2,4	
	7	1,5	0,03		7	1,1	4,3	
	8	2,1	2,8		8	1,8	4,6	
	9	1,9	3,5		9	1,5	1,0	
	10	1,6	1,3		10	1,5	2,8	
	11	1,4	1,2					
	Gesamt:	1,6	1,7		Gesamt:	1,6	3,5	
Kleinsteib.	1	1,8	2,7	Wöschb.	1	1,3	2,7	
	2	1,6	3,9		2	1,6	4,3	
	3	1,3	5,6		3	1,8	3,8	
	4	1,6	5,0					
	5	0	0					
		Gesamt:	1,6		3,8		Gesamt:	1,6

**Tab. 7:** Kenngrößen für den Stellplatzbedarf der Anwohner: Kfz/WE und Kfz/Stellplatz

Bei den Quartieren, in denen mehr als zwei gemeldete Kfz auf einen Stellplatz entfallen, ist der entsprechende Wert farblich markiert, da hier ein hoher Parkdruck durch Anwohner herrscht, wenn man davon ausgeht, dass ein Stellplatz pro WE auf den privaten Grundstücken vorliegt. Die Einstufung des Stellplatzbedarfs der Anwohner, welche in den Plänen 8, 15, 22 und 29 mittels Farbgebung der Quartiere dargestellt ist, basiert auf diesen beiden Kenngrößen.

Plan 8 In Berghausen ist die Situation für den ruhenden Verkehr v.a. im Ortskern entlang der Karlsruher Straße (B 10) und im Wohngebiet entlang der Sommer- und Karlstraße als kritisch einzustufen. Es herrscht hier ein großes bis sehr großes Defizit

an Stellplätzen. In Gebiet 1 (Karlsruher Straße) wird die Situation etwas entschärft durch das Parkhaus mit 44 Stellplätzen. Da es sich hier von 7-20 Uhr um kostenpflichtiges Parken handelt, welches zudem auf eine maximale Parkdauer von 5 Stunden beschränkt ist, sind diese Stellplätze für Anwohner bisher allerdings nicht nutzbar. In Plan 8 sind anhand von Pfeilen mögliche Verlagerungspotenziale zu erkennen. Stehen keine Stellplätze mehr im öffentlichen Straßenraum der genannten Bereiche zur Verfügung, können die Kfz-Besitzer in den markierten angrenzenden Gebieten vermutlich einen Stellplatz finden. Dies ist mit etwas längeren Fußwegen zwischen Stellplatz und dem eigentlichen Ziel verbunden, was den Komfort der Pkw-Nutzung reduziert.

Plan 16 Wie anhand der Konfliktanalyse dargelegt, ist die Stellplatzsituation in Söllingen fast im gesamten Untersuchungsgebiet sehr angespannt. Insbesondere in Gebiet 3 (Pfinzstr. Ost), Gebiet 4 (Jahnstr./ Pfinzstr. West/ Blumenstr.) und Gebiet 5 (Hauptstr. West) ist sowohl anhand der Erhebungsergebnisse als auch anhand der ausgewerteten Strukturdaten ein großer Stellplatzbedarf zu identifizieren. All diese Gebiete befinden sich im Ortskern, in dem eine dichte Bebauung mit verhältnismäßig wenigen Kfz-Abstellflächen auf privaten Grundstücken vorliegt. Daher sind für die betroffenen Gebiete keine Verlagerungspotenziale erkennbar. Ein solches Potenzial ist in Söllingen lediglich für das Gebiet 7 zum Gebiet 6 vorstellbar, wie in Plan 15 durch einen Pfeil markiert. Im Gebiet 6 stehen durch den Parkplatz der Räuchle-Halle 35 kostenfreie Stellplätze zur Verfügung, die aus dem Gebiet 7 zu Fuß innerhalb von 5-10 Minuten erreichbar sind. In Gebiet 1 (Zentrum West) ergibt sich die ausreichende Menge (+2) an Stellplätzen durch die Parkmöglichkeiten entlang der Bahnhofstraße. Hier ist das einseitige Parken auf der Fahrbahn oder alternativ auf dem Gehweg aufgrund ausreichender Gehweg- bzw. Fahrbahnbreite möglich (siehe Plan 11). In Gebiet 10 wird entlang der Königsbacher Straße und der Kapellenstraße ebenfalls das Parken am Fahrbahnrand als zulässig eingestuft. Aufgrund zahlreicher Garagen- und Grundstückszufahrten fällt die Menge an Abstellmöglichkeiten am Fahrbahnrand (27 Stellplätze, siehe Plan 11) für die Länge des Straßenzuges von ca. 950 m relativ gering aus. Die vorliegende lockere Einzelhausbebauung lässt allerdings die Annahme zu, dass ausreichend Stellplätze auf den Privatgrundstücken vorhanden sind.

Plan 24 In Kleinsteinbach besteht im Gebiet 3 (Ochsenstraße) ein hoher Bedarf an Stellplätzen, der durch die Anwohner verursacht wird. Außerdem liegt in den Gebieten 2 und 4 entlang der Hauptverkehrsstraßen für den ruhenden Verkehr eine schwierige Situation vor. Das einseitige Parken am Fahrbahnrand ist sowohl an der Pforzheimer Straße als auch an der Bockstalstraße möglich, führt aber zu einer Behinderung des fließenden Verkehrs. Da es sich um eine Bundes- und eine Landesstraße handelt, liegen – für die innerörtliche Lage – relativ hohe Verkehrs-

mengen von 1.090 Kfz/h (Pforzheimer Str.) und 773 Kfz/h (Bockstalstr.) in der Spitzenstunde vor. Der Schwerverkehrsanteil liegt im Tagesdurchschnitt bei 5,5% auf der Bockstalstraße und 4,1% auf der Pforzheimer Straße (Erhebung 2018 im Rahmen der Radverkehrskonzeption), woraus abgeleitet werden muss, dass die Begegnung von Pkw mit Lkw häufig auftritt und insofern der ausreichende Begegnungsraum sicherzustellen ist. Aufgrund der Topografie und des Straßennetzes besteht für die Anwohner beider Straßen kaum eine Ausweichmöglichkeit um ihre Kfz abzustellen, sodass hier eine gesonderte ortsbezogene Untersuchung durchgeführt werden muss, die den Abschnitten 5.1 und 5.2 zu entnehmen ist.

Plan 32 In Wöschbach ist die Wesostraße von einer dichten Bebauung mit entsprechender Einwohnerzahl und Kfz-Menge geprägt, woraus sich ein hoher Stellplatzbedarf ergibt. Im Gebiet 2 (Wöschbach Süd) macht sich der Bedarf insbesondere durch eine hohe Zahl an Falschparkern beidseitig auf dem Gehweg bemerkbar (siehe Abb. 14). Es kommt in diesem Gebiet hinzu, dass die Kirchstraße aufgrund ihrer geringen Fahrbahnbreite kein regelkonformes Parken im öffentlichen Straßenraum ermöglicht.

## 5. Maßnahmen für den ruhenden Verkehr

### 5.1 Ansätze der Parkraumregelung

Für die Regelung des Parkraumangebots gibt es mehrere Möglichkeiten der Einflussnahme, welche nachfolgend erläutert werden. Bei der Betrachtung von einzelnen Gebieten zur Parkraumanalyse sind auch die angrenzenden Gebiete zu berücksichtigen. Es können somit eventuell Potenziale für Verlagerungen in benachbarte Gebiete identifiziert werden. Diese beheben zwar nicht einen vorhandenen Mangel an Stellplätzen, können aber zur Entspannung der Lage beitragen. Im Zuge der Analyse ist außerdem die Bebauungsart der Grundstücke einzubeziehen um auch die Anzahl privater Stellplätze abzuschätzen. Diese beeinflusst maßgeblich den vorhandenen Parkdruck.

Eine Ordnung des vorhandenen Straßenraums kann durch den Einsatz von verstärkter Kontrolle, das Anbringen von Markierungen und Beschilderungen umgesetzt werden. Dies ist insbesondere geeignet, wenn im Bestand viele Falschparker, z.B. auf dem Gehweg, identifiziert wurden. Außerdem können durch die Markierung von Stellplätzen Ausweichstellen von ausreichender Größe sichergestellt werden, wenn auf der Straße ein erhöhtes Schwerverkehrsaufkommen oder Busverkehr vorliegt. Neben markierten Stellplätzen ist auch der Einsatz von Parkverboten möglich. Außerdem kann bei ausreichender Gehwegbreite (hier angesetzt: 2,0 m, siehe Abb. 2) das Parken auf dem Gehweg mit entsprechender

Beschilderung ausgewiesen werden. In diesem Fall ist zusätzlich ein abgesenkter Bordstein herzustellen.

Auch eine neue Regelung der Bewirtschaftung im ruhenden Verkehr bietet Potenzial für eine bessere – den angrenzenden Nutzungen entsprechende – Stellplatzverfügbarkeit. Als Maßnahmen zählen hierzu die zeitliche Begrenzung der Stellplatznutzung und die Einführung von Sonderparkberechtigungen für Bewohner. Als Parkzeitregelung kommen dabei üblicherweise Dauern von 1, 2 oder 4 Stunden tagsüber an Werktagen zum Einsatz. Die zeitliche Begrenzung ist geeignet für Gebiete mit viel Besucherverkehr und einer entsprechend hohen Fluktuation bei der Stellplatzbelegung. Die Umsetzung des sog. "Anwohner-Parkens" ist gemäß VwV-StVO §45 an die Erfüllung einiger zwingender Bedingungen geknüpft. Diese Sonderparkberechtigung ist z.B. nur zulässig,

wo "dem Parkmangel für die ansässige Wohnbevölkerung wegen fehlender privater Stellplätze und hohen Parkdrucks durch nicht quartiersansässige Pendler oder Besucher nur durch eine entsprechende Verordnung abgeholfen werden kann" und

"die Bewohner in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung keinen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug finden".

Sollte der Stellplatzbedarf das vorliegende Angebot an Stellplätzen sehr stark übersteigen und der Einsatz der genannten Maßnahmen nicht ausreichen bzw. nicht möglich sein, dann ist die Ausweisung neuer Flächen für Stellplätze erforderlich.

## 5.2 Ortsbezogene Empfehlungen zur Parkraumregelung

### 5.2.1 Berghausen

Plan 9 Die Maßnahmenempfehlungen für Berghausen sind in Plan 9 dargestellt. Die Situation für den ruhenden Verkehr ist in diesem Ortsteil vor allem in den Gebieten entlang der Karlsruher Straße und entlang der Weiher- und Sommerstraße angespannt. Um hier dem Nutzungsanspruch der Anwohner gerecht zu werden, wird für die Gebiete 2, 3, 4 sowie 9 und 11 die Einführung einer Anwohnerparkregelung angeregt. Sinnvoll ist dabei teilweise eine Kombination mit einer Einschränkung der Parkzeit für Besucher. Dies gilt für das Gebiet 2 um ausweichende Fremdparker von Gebiet 1 (denen eigentlich das Parkhaus zur Verfügung steht) zu verhindern und für die Gebiete 9 und 11 um die Verwendung der Wohnstraßen durch Park&Ride-Fahrzeuge zu unterbinden. Um einen Ausgleich für die P&R-Nutzer zu schaffen, wäre es denkbar, eine Nutzungsvereinbarung für einen Teil

der Stellplätze des Lebensmitteldiscounters in direkter Nähe zur S-Bahn-Haltestelle "Berghausen Bahnhof" anzustreben. Hierfür kommt beispielsweise die westlichste Reihe auf dem Parkplatz mit 16 Stellplätzen in Frage, die am weitesten entfernt vom Geschäftseingang liegt. Die üblichen Belegungszeiten einer Park&Ride-Nutzung (Mo-Fr, ca. 8 bis 17 Uhr) liegen außerdem nicht in der üblichen Spitzenbelegungszeit eines Einkaufsmarktes (Mo-Fr, ca. 17 bis 20 Uhr und Sa). Die Umsetzungsmöglichkeit dieses Vorschlags müsste allerdings noch genauer untersucht werden.

Im zentralen Gebiet 5 ist eine Begrenzung der Parkdauer zu empfehlen um dem hohen Anteil an länger parkenden Fremdparkern entgegenzuwirken und ausreichend Stellplätze für die angrenzenden Nutzungen sicherzustellen. Für die südlicher gelegene Brückstraße wird eine Begrenzung auf 2 Stunden und in der Straße "Am Bahnhofplatz" auf 4 Stunden vorgeschlagen. Um die Flächen des Parkhauses in Gebiet 1 in den Zeiträumen, in denen keine Stellplätze für Besucher benötigt werden, ebenfalls auszunutzen, wäre eine nächtliche Nutzung durch Anwohner sinnvoll. Um diese Nutzungsart zu unterstützen, könnte der Zeitraum, in dem für das Parkhaus ein Parkschein gelöst werden muss, von bisher 7:00-20:00 Uhr auf 8:00-18:00 Uhr verringert werden.

Als weiteres Problem wurde eine Vielzahl an Falschparkern auf den Gehwegen in den Gebieten 6, 9 und 11 identifiziert. Um dies zu verhindern, sollten entlang der Weiher-, Sommer- und Karlstraße sowie an der Schloßgartenstraße Markierungen für das einseitige geordnete Parken am Straßenrand angebracht werden. Im Gebiet 9 liegt außerdem eine sehr hohe Kennzahl von 2,1 gemeldeten Kfz je Wohneinheit vor. Der so erzeugte Parkdruck kann nicht nur von öffentlicher Seite eingedämmt werden, sondern es müssen auch private Stellplätze geschaffen werden. Im Gebiet 5 besteht außerdem die Möglichkeit, entlang der Brückstraße, deren Bordstein ohnehin durchgehend abgesenkt ist, das Gehwegparken mit entsprechender Beschilderung auszuweisen.

### 5.2.2 Söllingen

- Plan 17 Die Maßnahmenempfehlungen für Söllingen sind in Plan 17 dargestellt. Grundsätzlich handelt es sich bei Söllingen um den Ortsteil mit den größten Schwierigkeiten für den ruhenden Verkehr und somit auch dem größten Handlungsbedarf beim Parkraummanagement. Entlang der Hauptstraße werden häufig Kfz auf dem Gehweg abgestellt. Die Gehwegbreite ist hierfür lediglich im südlichen Bereich zwischen Lessingstraße und Waldstraße ausreichend. Dort wäre die Ausweisung des einseitigen Gehwegparkens mittels Beschilderung und Bordsteinabsenkung

als Maßnahme geeignet. Für die so entstehenden Stellplätze sollte eine Sonderparkberechtigung für Anwohner eingeführt werden, in Kombination mit einer Einschränkung der Parkdauer für Besucher auf 4 Stunden. Im weiteren Verlauf der Hauptstraße bis zur Straße "Im Bachwinkel" können auf der Fahrbahn einseitig Stellplätze markiert werden um das bisherige Falschparken zu verhindern. Hier sollte eine Begrenzung der Parkdauer auf 2 Stunden vorgesehen werden, da im Ortszentrum eine hohe Fluktuation der parkenden Kfz zu erwarten ist. Für den Großteil der verbleibenden Strecke der Hauptstraße in Söllingen kann die Einrichtung eines Parkverbots in Betracht gezogen werden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung mit erhöhtem Schwerverkehrs-Anteil und des kurvigen Verlaufs, der zu Sicht Einschränkungen führt, ist das Parken am Fahrbahnrand hier als kritisch einzustufen. Die vorhandenen 10 Kurzzeitparkplätze auf dem Gehweg können beibehalten werden, das Parkverbot sollte in diesem Bereich auf der anderen Straßenseite gelten.

In den Gebieten 3, 4 und 5 herrscht ein hoher Stellplatzbedarf der Anwohner und gleichzeitig wurde in der Erhebung ein hoher Anteil an Fremdparkern identifiziert. Daher ist in diesen Bereichen eine Anwohnerparkregelung sinnvoll, die mit einer Parkdauerbegrenzung für Besucher kombiniert wird. Für das Gebiet 4 und 5 wird eine Beschränkung auf 4 Stunden und für das Gebiet 3 auf 2 Stunden empfohlen. Die gleiche Maßnahme wird für das Gebiet 7 empfohlen um die von der Hauptstraße ausweichenden Fremdparker in Grenzen zu halten. In der Kirchhofstraße im Gebiet 6 könnte man das gleiche Problem vermuten, allerdings ist diese Straße bereits jetzt nur für Anlieger freigegeben.

Die genannten Möglichkeiten der Neuordnung des Parkraums und der Anpassung der Parkraumbewirtschaftung reichen in Söllingen nicht aus um den Stellplatzbedarf in befriedigendem Maße zu decken. Es wird daher die Ausweisung bzw. der Neubau von Flächen für den ruhenden Verkehr als erforderlich angesehen. Ein Vorschlag, bei dem auf begrenzter Fläche eine möglichst hohe Anzahl Stellplätze untergebracht wird, ist der Neubau eines Parkhauses im Ortszentrum. Die genaue Lage wäre u.a. abhängig von der angestrebten Größe, den vorliegenden Grundstücksverhältnissen und dem Einfluss auf das städtebauliche Gesamtbild. Es bietet sich hierfür beispielsweise ein Teil der Fläche zwischen Hauptstraße, Blumenstraße und "Hinter der Kelter" an, da diese größtenteils unbebaut ist und von der Hauptstraße aus gut erreichbar ist.

### 5.2.3 Kleinsteinbach

Plan 25 Die Maßnahmenempfehlungen für Kleinsteinbach sind in Plan 25 dargestellt. Um der Vielzahl an erhobenen Falschparkern auf den Gehwegen entgegenzuwirken, ist hier vorwiegend die Markierung von Stellplätzen zu empfehlen. In der Söllinger Straße ist aufgrund der vorliegenden Breite (ca. 7,5 m) das beidseitige Parken am Fahrbahnrand möglich. Entlang des südlichen Teils der Pforzheimer Straße ist bei einseitigem Parken auf der Fahrbahn trotzdem der fließende Begegnungsverkehr möglich. Beidseitiges Fahrbahnparken mit angeordneten Ausweichstellen würde hier zu einer zu großen Einschränkung führen. Auf der Bockstalstraße ist bei einseitigem Parken die verbleibende Fahrbahnbreite nicht ausreichend für Begegnungsverkehre. Deswegen ist hier die sinnvolle Anordnung markierter Stellplätze unbedingt notwendig, welche in Abschnitt 5.3.3 näher beschrieben wird.

Beim einseitigen Parken in der Pforzheimer Straße sollte zusätzlich eine Regelung für Anwohnerparken und eine Parkdauerbegrenzung für Besucher auf 4 Stunden angeordnet werden. Auch die nahegelegene Ochsenstraße sollte nur für Anwohner zum Parken nutzbar sein, dies ist theoretisch im Bestand durch die Freigabe der Straße nur für Anlieger schon umgesetzt.

### 5.2.4 Wöschbach

Plan 33 Die Maßnahmenempfehlungen für Wöschbach sind in Plan 33 dargestellt. Aufgrund der vielen Gehwegparker auf der Wesostraße wird hier die einseitige Markierung von Stellplätzen auf der Fahrbahn empfohlen. Dabei ist zu beachten, dass ausreichend Ausweichstellen für den Begegnungsfall Pkw-Bus eingeplant werden um den ÖV-Betrieb nicht zu behindern.

Insbesondere im südlichen Teil der Wesostraße herrscht derzeit eine unübersichtliche Situation, da beidseitig auf dem Gehweg geparkt wird. Auf einer kurzen Strecke besteht – gemäß einer ersten Analyse der Straßenraumbreiten durch Luftbild und Ortsbegehung – die Möglichkeit, auf östlicher Seite das Gehwegparken zu erlauben und dennoch auf westlicher Seite Stellplätze auf der Fahrbahn anzuordnen (siehe Plan 25). Dennoch ist die Anzahl regelkonformer einseitiger Stellplätze zwischen Steinstraße und Winterstraße deutlich geringer als die Anzahl der bisher beidseitig regelwidrig abgestellten Kfz. Die Kennzahl von 1,6 Kfz/WE fällt im Gebiet 2 etwas erhöht aus, bei gleichzeitig dichter Einzelhausbebauung mit einer vermutlich reduzierten Anzahl privater Stellplätze. Es scheint notwendig, in diesem Gebiet eine zusätzliche Fläche mit Stellplätzen einzurichten. Die Auswahl eines entsprechenden Grundstücks ist abhängig von den Grund-

stücksverhältnissen vor Ort. Sollte dies nicht umsetzbar sein, müssen für die Anwohner etwas weitere Wege zwischen abgestelltem Kfz und Wohnsitz akzeptiert werden. Beispielsweise sind in der Hegenbergstraße (ca. 3-5 Min. Fußweg) mit lockerer Einzelhausbebauung deutlich mehr Stellplätze verfügbar.

### 5.3 Priorisierung der Maßnahmen

Grundsätzlich ist die Behebung aller erkannten Park-Konflikte im Gemeindegebiet Pfinztal erstrebenswert. Da einige Konflikte größere Auswirkungen als andere besitzen, längere Planungszeiten aufweisen oder nur in Wechselwirkung zu anderen Maßnahmen stehen, wird in den Tabellen 1, 2, 3 und 4 eine Priorisierung der Maßnahmen zur Konfliktbehebung vorgenommen. Die Einstufung der Priorität spiegelt dabei die Wichtigkeit (sehr hoch bis gering) wieder und die Einstufung der Umsetzbarkeit bezieht sich auf die zeitliche Reihenfolge (Sofort bis langfristig).

Maßnahmenkürzel	Verortung	Maßnahme	Einstufung Priorität	Umsetzbarkeit
<b>Berghausen</b>				
BE 03	Am Bahnhofplatz	Parkdauerbegrenzung auf max. 4h	sehr hoch	sofort
BE 04	Brückstraße	Parkdauerbegrenzung auf max. 2h	sehr hoch	sofort
BE 05	Brückstraße	Einseitiges Gehwegparken	sehr hoch	sofort
BE 11	Oberlinstraße, Kelterstraße	Nur Anwohnerparken erlauben	sehr hoch	sofort
BE 12	Parkplatz Ecke Karlsruher Straße/ Kelterstraße	Anwohnerparken auf Parkplatz zusätzlich erlauben (für Besucher weiterhin max. 2h Parkdauer)	sehr hoch	sofort
BE 01	Weiherstraße, Siemensstraße, Sommerstraße, Karlstraße, Breitenfeldstraße	Anwohnerparken und für Besucher Parkdauerbegrenzung auf max. 2h	hoch	sofort
BE 02	Weiherstraße, Sommerstraße, Karlstraße	Markierung für einseitiges Parken am Fahrbahnrand	hoch	sofort

Maßnahmenkürzel	Verortung	Maßnahme	Einstufung Priorität	Umsetzbarkeit
BE 06	Wöschbacher Straße (Aldi Süd)	Umnutzung vorhandener Kundenstellplätze zu öffentlichen P&R-Stellplätzen	hoch	kurzfristig
BE 07	Seltenbachstraße	Nur Anwohnerparken erlauben	hoch	kurzfristig
BE 08	Ecke Karlsruher Straße / Tannenstraße	Änderung der Nutzungszeit mit Parkschein (derzeit 7:00-20:00 Uhr) auf 8:00-18:00 Uhr	hoch	kurzfristig
BE 09	Kiefernstraße; Parkplatz Ecke Kifernstr./Erlenstr. und Ecke Kiefernstr. / Friedhofstr.	Anwohnerparken und für Besucher Parkdauerbegrenzung auf max. 2h	hoch	kurzfristig
BE 10	Schloßgartenstraße	Markierung für einseitiges Parken am Fahrbahnrand	hoch	kurzfristig

**Tab. 8:** Maßnahmen mit Einstufung der Priorität - Berghausen

Maßnahmenkürzel	Verortung	Maßnahme	Einstufung Priorität	Umsetzbarkeit
<b>Söllingen</b>				
SÖ 01	Jahnstraße, Pfinzstraße, Blumenstraße, Körnerstraße, Untere Dorfstraße	Anwohnerparken und für Besucher Parkdauerbegrenzung auf max. 4h	sehr hoch	sofort
SÖ 02	Hauptstraße	Beschilderung Parkverbot	sehr hoch	sofort
SÖ 04	Pfinzstraße	Anwohnerparken und für Besucher Parkdauerbegrenzung auf max. 2h	sehr hoch	sofort
SÖ 05	Hauptstraße	Markierung einseitiges Parken am Fahrbahnrand und Parkdauerbegrenzung max. 2h	sehr hoch	sofort
SÖ 06	Gebrüder-Räuchle-Straße, Waldstraße, Am Steinweg	Anwohnerparken und für Besucher Parkdauerbegrenzung auf max. 4h	sehr hoch	sofort
SÖ 09	Rittnertstraße	Markierung Stellplätze für Sicherstellung Begegnungsverkehr	sehr hoch	sofort
SÖ 07	Hauptstraße	Einrichtung einseitiges Parken auf dem Gehweg	sehr hoch	kurzfristig
SÖ 08	Hauptstraße	Anwohnerparken und für Besucher Parkdauerbegrenzung auf max. 4h	sehr hoch	kurzfristig
SÖ 11	Königsbacher Straße	Ergänzung Stellplätze mit Ladepunkten für E-Fahrzeuge	hoch	kurzfristig
SÖ 10	Rittnertstraße Parkplatz Räuchle-Halle	Neuordnung Parkplatz	mittel	kurzfristig
SÖ 03	Parkplatz Ecke Blumenstr. / Hinter der Kelter	Neubau Parkhaus auf bisherigem Parkplatz	mittel	langfristig

**Tab. 9:** Maßnahmen mit Einstufung der Priorität - Söllingen

Maßnahmenkürzel	Verortung	Maßnahme	Einstufung Priorität	Umsetzbarkeit
<b>Kleinsteinbach</b>				
KL 01	Söllinger Straße	Markierung beidseitiges Parken am Fahrbahnrand	sehr hoch	sofort
KL 02	Bockstalstraße	Markierung einseitiges Parken am Fahrbahnrand mit genügend Ausweichstellen	sehr hoch	sofort
KL 05	Durlacher Weg	Markierung einseitiges Parken am Fahrbahnrand mit genügend Ausweichstellen	sehr hoch	sofort
KL 03	Pforzheimer Straße	Markierung einseitiges Parken am Fahrbahnrand	sehr hoch	kurzfristig
KL 04	Pforzheimer Straße	Anwohnerparken und für Besucher Parkdauerbegrenzung auf max. 4h	sehr hoch	kurzfristig

**Tab. 10:** Maßnahmen mit Einstufung der Priorität - Kleinsteinbach

Maßnahmenkürzel	Verortung	Maßnahme	Einstufung Priorität	Umsetzbarkeit
<b>Wöschbach</b>				
WÖ 01	Wesostraße	Markierung einseitiges Parken am Fahrbahnrand mit genügend Ausweichstellen für ÖV	sehr hoch	sofort
WÖ 02	Wesostraße	Umnutzung Grundstück für Stellplätze wegen hohem Parkdruck erforderlich, Lage noch festzulegen	sehr hoch	kurzfristig
WÖ 03	Wesostraße	Markierung einseitiges Parken am Fahrbahnrand mit genügend Ausweichstellen für ÖV	sehr hoch	kurzfristig
WÖ 04	Wesostraße	Einrichtung einseitiges Parken auf dem Gehweg	sehr hoch	kurzfristig

**Tab. 11:** Maßnahmen mit Einstufung der Priorität - Wöschbach

#### 5.4 Detailuntersuchung mit verkehrlich-städtebaulichen Empfehlungen

Plan 34, 35 Für zwei ausgewählte Bereiche in Söllingen (Plan 34) und zwei weitere Bereiche in Kleinsteinbach (Plan 35) wird eine detaillierte Untersuchung der Situation im Bestand durchgeführt. Dies ermöglicht eine konkrete Darstellung möglicher Verbesserungsmaßnahmen. Dabei werden der ermittelte Stellplatzbedarf sowie Aspekte der Verkehrssicherheit und der städtebaulichen Gestaltung einbezogen. Für die Analyse des Stellplatzangebots sind die Fahrbahnbreiten, die vorliegenden Grundstückszufahrten und die angrenzenden Nutzungen zu beachten. Hinzu kommen die Straßeneigenschaften hinsichtlich Netzfunktion und Verkehrsbelastung.

##### 5.4.1 Söllingen - Rittnertstraße

###### Bestand

Plan 36.1 Die Bestandssituation entlang der Rittnertstraße im Ortskern von Söllingen ist in Plan 36.1 dokumentiert. Es handelt sich um eine Erschließungsstraße, die über eine signalisierte Einmündung an die Hauptstraße anschließt. Die Straße dient als Zufahrt zu vielen angrenzenden Nutzungen. Hierzu zählen mehrere Gebäude der Gemeindeverwaltung, die Grundschule Söllingen, ein Schwimmbad, die Räuchle-Halle (Festhalle), ein Kindergarten, eine Kirche und ein Blumengeschäft. Aufgrund der Grundschule, des Kindergartens und des Schwimmbades ist mit einem erhöhten Aufkommen von Kindern im Straßenraum zu rechnen. Das Konflikt- und Unfallpotenzial ist dadurch erhöht und der Verkehrssicherheit sollte eine besondere Beachtung zukommen. Private Wohnhäuser sind in dem untersuchten Abschnitt der Rittnertstraße kaum vorhanden, weshalb kein Parkdruck durch Anwohner verursacht wird.

Die Analyse des Straßenraums unter Berücksichtigung von Grundstückszufahrten und Bereichen mit Parkverbot ergibt eine Anzahl von 13 Kfz-Abstellmöglichkeiten im Straßenraum. Davon befinden sich 3 Stellplätze im Seitenraum mit Pflasterung vor dem Blumengeschäft. Für Besucher des Rathauses steht ein Parkplatz mit 15 Stellplätzen zur Verfügung, auf dem montags bis freitags von 7:00-18:00 Uhr maximal 2 Stunden geparkt werden darf. Im Bereich des Kindergartens und des

Hallenbades sind 5 markierte Stellplätze und 2 Behindertenstellplätze vorhanden. Vor der Rächle-Halle gibt es einen Parkplatz ohne Markierungen, auf dem ca. 35 Pkw abgestellt werden können. Die Nutzung aller genannten Parkplätze ist kostenfrei. Der Tagesverlauf der Auslastung dieser Parkplätze am Erhebungstag, einschließlich einer Unterscheidung nach Anwohnern und Fremdparkern, ist den Diagrammen in Abbildung 16 zu entnehmen.



**Abb. 16:** Söllingen Rittnertstr. - Auslastung Parkplätze am 12./13.04.18

Es ist zu erkennen, dass tagsüber bei allen Parkplätzen überwiegend gebietsfremde Kfz abgestellt werden. Die Parkplätze am Rathaus und am Kindergarten sind nahezu vollständig ausgelastet, während der Parkplatz an der Rächle-Halle vormittags nur zu ca. 70% belegt ist. Die starke Abnahme der Auslastung des Rathaus-Parkplatzes am Nachmittag ist durch die Öffnungszeiten des Bürgerbüros zu erklären. Die Erhebung wurde an einem Freitag durchgeführt, an dem das Bürgerbüro regulär nur vormittags geöffnet hat. Da die Auslastung des Parkplatzes an der Rächle-Halle einen ähnlichen Verlauf aufweist, ist zu vermuten, dass hier Angestellte der Verwaltung geparkt haben.

### Entwicklungsmöglichkeiten

Plan 36.2 Um dem Aspekt der Verkehrssicherheit gerecht zu werden, ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs auf der Rittnertstraße bis zur Parkplatzzufahrt der Räuchle-Halle zu empfehlen. Dadurch wird die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer für schwache Verkehrsteilnehmer, insbesondere Kinder, erhöht. Damit einher geht die Regelung, dass nur auf markierten Flächen geparkt werden darf, weswegen im Bereich des Kindergartens 5 Stellplätze am Fahrbahnrand aufgrund der geringen Fahrbahnbreite entfallen. Um dies zu kompensieren besteht, die Möglichkeit gegenüber der Grundschule 6 markierte Stellplätze einzurichten. Hier gilt es abzuwägen, ob der Konflikt von ein- und ausfahrenden Kfz in direkter Nähe zum Schulhof akzeptiert werden kann, oder ob die Stellplätze für lang stehende Fahrzeuge, z.B. der Verwaltungsangestellten zur Verfügung gestellt werden.

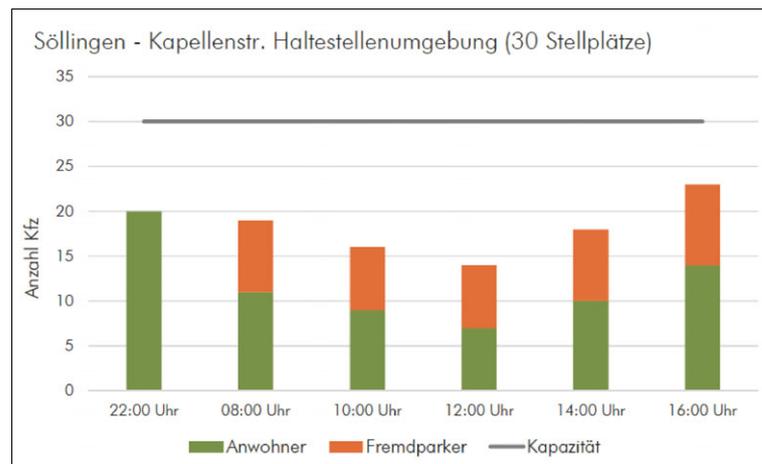
Damit der ungeordnete Parkplatz vor der Räuchle-Halle besser ausgenutzt werden kann, können auf der Fläche Markierungen angebracht werden. Um die Fläche optimal zu nutzen und die maximale Anzahl an Stellplätzen zu erreichen, sind eventuell kleine bauliche Maßnahmen, wie beispielsweise eine zweite Zufahrt erforderlich.

#### 5.4.2 Söllingen - Königsbacher Straße und Kapellenstraße

##### Bestand

Plan 37.1 Für das Gebiet entlang der Königsbacher Straße und der Kapellenstraße östlich der Bahngleise in Söllingen ist die Bestandssituation in Plan 37.1 dargestellt. Die Straßen dienen als Erschließungsstraßen für die angrenzenden Grundstücke mit Wohnbebauung und das Sportgelände am Ende. Gemäß den von der Gemeinde Pfinztal zur Verfügung gestellten statistischen Daten gibt es in diesem Gebiet 220 Anwohner und 157 gemeldete Kfz. Daraus abgeleitet ergibt sich eine Quote von 1,5 Kfz/WE. Im Vergleich zu den anderen untersuchten Quartieren in Söllingen (siehe Tab. 4) ist dieser Wert relativ gering. Hinzu kommt, dass es sich um eine lockere Einzelhausbebauung handelt, bei der größtenteils private Stellplätze auf den Grundstücken vorhanden sind. Insgesamt ist also kein hoher Parkdruck durch Anwohner zu verzeichnen, jedoch gibt es trotzdem die Problematik der Falschparker auf dem Gehweg. Da außerdem eine Fahrbahnbreite von nur ca. 5-5,5 m vorliegt und die meisten Garagenzufahrten direkt am Fahrbahnrand liegen, ist in diesen Fällen auch das Parken auf der gegenüberliegenden Seite nicht möglich. Die Detailanalyse hat eine Anzahl von 27 regelkonformen Abstellmöglichkeiten am Fahrbahnrand ergeben, welche im Plan dargestellt sind.

Die Königsbacher Straße mündet im Westen in die Bahnhofstraße an der direkter Anschluss zur S-Bahn-Haltestelle besteht. In diesem Gebiet sind daher vermehrt abgestellte Kfz von P&R-Nutzern zu erwarten. Die Kapellenstraße bietet ebenfalls Anschluss an eine S-Bahn-Haltestelle und das Gelände zweier Sportvereine (Fußball und Tennis). In näherer Umgebung der Haltestelle sind bis zu 30 Stellplätze für eine P&R-Nutzung verfügbar. Der Tagesverlauf der Auslastung dieser Stellplätze ist als Diagramm in Abbildung 17 dargestellt. Der Fluktuationserhebung ist zu entnehmen, dass die vorhandenen Stellplätze zu 50-70% belegt sind. Die Auslastung wird tagsüber zu etwa gleichen Teilen durch Anwohner und Fremdparker verursacht.



**Abb. 17:** Söllingen Kapellenstr. - Auslastung Stellplätze in Haltestellenumgebung am 12./13.04.18

### Entwicklungsmöglichkeiten

Plan 37.2 Mit dem Ziel, ein zusätzliches Angebot für P&R-Nutzer zu schaffen und damit auch für weniger Fremdparker auf der Fahrbahn in der Königsbacher Straße und Kapellenstraße zu sorgen, wird die Anlage eines zusätzlichen Stellplatzes in Haltestellennähe zwischen Königsbacher Straße und Bahnanlage vorgeschlagen. Etwa die Hälfte der derzeit dort vorliegenden Grünfläche könnte befestigt werden und eine Abstellfläche für 8 Kfz bieten.

Die Situation für Anwohner mit Garagen direkt an der Kapellenstraße könnte verbessert werden, wenn die Anordnung eines abschnittswisen Parkverbots gegenüber den Einfahrten die Anfahrbarkeit der Grundstücke erleichtert.

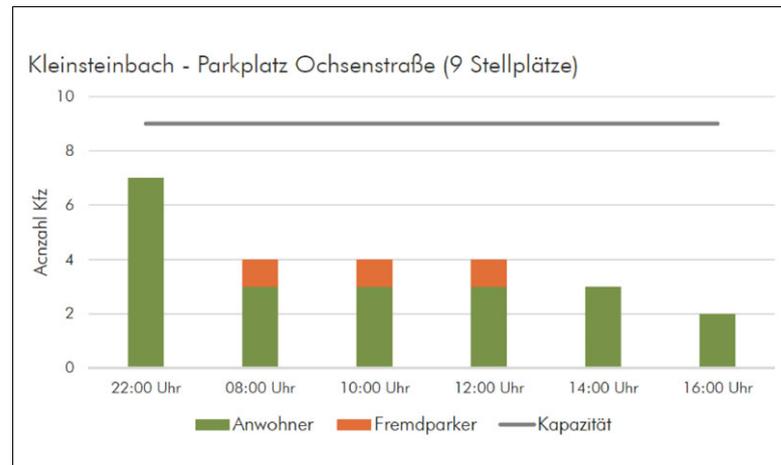
### 5.4.3 Kleinsteinbach - Bockstalstraße

#### Bestand

Plan 38.1 Die Bestandssituation entlang der Bockstalstraße in Kleinsteinbach ist in Plan 38.1 dokumentiert. Es handelt sich um eine Hauptverkehrsstraße, die als Landesstraße eine Verbindungsfunktion von Pfinztal in Richtung Karlsbad erfüllt. Zusätzlich dient die Bockstalstraße zur Erschließung der angrenzenden Wohnbebauung. Im Ortskern von Kleinsteinbach mündet die Straße in einen Kreisverkehr, der an die B 10 anschließt. In diesem Bereich sind außerdem eine Apotheke und eine Bank vorhanden, sowie die Zufahrt zum Grundstück der Freiwilligen Feuerwehr Kleinsteinbach (mit ausgeschildertem Park- und Halteverbot). In diesem Teilgebiet von Kleinsteinbach sind laut Gemeinde 310 Anwohner ansässig und 230 Kfz gemeldet, woraus sich eine Quote von 1,6 Kfz/WE ergibt. Es handelt sich um einen hohen, aber nicht außergewöhnlich erhöhten Wert. Problematisch ist entlang der Bockstalstraße nicht nur das regelwidrige Gehwegparken sondern auch das ungeordnete Parken in Verbindung mit dem hohen Verkehrsaufkommen. Dies kann teilweise zu schwierigen Ausweichmanövern führen.

Ebenfalls im Plan dargestellt ist der vordere Bereich der Ochsenstraße, die in die Bockstalstraße mündet und nur von Anliegern befahren werden darf. An der Ochsenstraße ist ein Parkplatz mit 9 Stellplätzen vorhanden, dessen Auslastung im Tagesverlauf in Abbildung 18 dargestellt ist. Der

Parkplatz dient v.a. als Abstellmöglichkeit für Anwohner und ist daher nachts mit 7 Fahrzeugen belegt während es tagsüber nur durchschnittlich ca. 3 Fahrzeuge sind.



**Abb. 18:** Kleinsteinbach Ochsenstr. - Auslastung Parkplatz am 12./13.04.18

### Entwicklungsmöglichkeiten

Plan 38.2 Auf der Bockstalstraße wird die Markierung von Stellplätzen am Fahrbahnrand empfohlen. Aufgrund der höheren Netzfunktion und einer Verkehrsbelastung von ca. 8.000 Kfz/Tag (Zählung 2018) ist hier dem fließenden Verkehr bei der Auslegung der Stellplätze besondere Beachtung zu schenken. Bei einer Fahrbahnbreite von ca. 6,5 m ist neben regelkonform längsparkenden Kfz am Fahrbahnrand (vorzusehende Breite 2,0 m) kein Gegenverkehr möglich. Daher müssen ausreichende Straßenabschnitte ohne Parken am Rand vorgesehen werden und zwischen den Stellplätzen Ausweichstellen eingeplant werden, die problemlos vom Schwerverkehr nutzbar sind. Gemäß StVZO §32 beträgt die maximal zugelassene Länge für Einzelfahrzeuge 12 m, für Sattelkraftfahrzeuge 16,5 m und für Lastzüge (Lkw mit Anhänger) und Gelenkbusse 18,75 m. Unter Berücksichtigung der Schleppkurve für den Fahrweg ist für Ausweichstellen zwischen Stellplätzen am Fahrbahnrand mindestens die doppelte Fahrzeuglänge anzusetzen (Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs, EAR 2005). Eine Vorschlag für die Markierung von Stellplätzen unter den genannten Bedingungen ist in Plan 38.2 dargestellt. In diesem Fall reduziert sich die Anzahl der Abstellmöglichkeiten von ca. 47 auf 32, aber die Verkehrssicherheit wird erhöht und der Verkehrsfluss verbessert. Im Bereich der Metzgerei und der Apotheke wäre ergänzend eine Einschränkung der Parkdauer, z.B. auf eine Stunde, für die Nutzung durch Kunden zu empfehlen.

### 5.4.4 Kleinsteinbach - Schauinslandstraße und Durlacher Weg

#### Bestand

Plan 39.1 Für den Straßenzug des Durlacher Wegs, der Schwarzwald-, Feldberg- und Schauinslandstraße im Nordwesten von Kleinsteinbach ist die Bestandssituation in Plan 39.1 und teilweise in Plan 38.1 (Schauinslandstr.) dargestellt. Die Straßen dienen als Sammelstraße für das umliegende Wohngebiet und als Erschließungsstraße für die angrenzenden Grundstücke mit Wohnbebauung. Es handelt sich dabei um eine lockere Einzelhausbebauung bei der von ausreichend Stellplätzen auf privaten Grundstücken auszugehen ist. Am Knotenpunkt Schauinslandstraße / Bockstalstraße wurden im Rahmen der Radverkehrskonzeption 2018 die Knotenströme für 24h ermittelt. Auf der

Schauinslandstraße wurden 65 Kfz in der Spitzenstunde und 883 Kfz am Tag bei einem Schwerverkehrs-Anteil von 1,8% gezählt.

Bei der vorliegenden Fahrbahnbreite von 5,3 bis 6 m können Fahrzeuge am Fahrbahnrand abgestellt werden ohne Benutzung des Gehwegs und stellenweise mit Verwendung des Schrammbords. Die Analyse des Straßenraums ergibt eine Anzahl von 63 solcher Abstellmöglichkeiten und 4 ausgewiesene Stellplätze auf einem kleinen Parkplatz. Zum Erhebungszeitpunkt wurden 10 Falschparker auf dem Gehweg beobachtet. Ein besonderes Augenmerk liegt auf dem Bereich um die Arztpraxis im Durlacher Weg, deren 7 Kundenstellplätze oft nicht ausreichend sind für den erzeugten Besucherverkehr.

### Entwicklungsmöglichkeiten

Plan 39.2 Als Beispiel für einen Straßenraum in Wohngebieten, wird exemplarisch im Lageplan für den Durlacher Weg aufgezeigt, wie Stellplätze zur besseren Orientierung markiert werden können, wenn dies vor Ort zur Ordnung des Ruhenden Verkehrs beitragen kann. Im weiteren Verlauf der Feldbergstraße oder Schauinslandstraße wird eine weitergehende Regelung nicht empfohlen.

Ab der Söllinger Straße bis ungefähr zur Höhe der Arztpraxis wird für die Durlacher Straße die Markierung von insgesamt 19 Stellplätzen in diesem Straßenabschnitt vorgeschlagen, je nach weiterer Nutzungsintensität ergänzt um eine Parkzeitbegrenzung von bis zu 2 Stunden. Damit der Zugang zu den Stellplätzen der Arztpraxis für Patienten problemlos ermöglicht werden kann, sollte der ihnen gegenüberliegende Fahrbahnrand mit einem Halteverbot versehen werden, da die Straße sonst zu schmal ist, um den Parkvorgang sicher ausführen zu können.

## 6. Zusammenfassung

In der Gemeinde Pfinztal führt der Mangel an Abstellflächen für Pkw im öffentlichen Straßenraum in verschiedenen Bereichen der Ortslage zu erheblichen Konflikten, die im Rahmen der Parkraumkonzeption zu erfassen und zu quantifizieren sind, um daraus geeignete Maßnahmen zur Minderung der Parkplatzprobleme abzuleiten.

Derzeit ist erkennbar, dass es in vielen untersuchten Bereichen wenig bis keine Parkraumkapazitäten gibt. Dies führt dazu, dass falsch abgestellte Fahrzeuge Engstellen und Probleme hervorrufen, die aus Sicherheitsaspekten z.B. bei Einsatzfahrten oder aus Sicht der Fußgänger durch Belegung des Gehwegs nicht mehr zu akzeptieren sind. Es werden Pkw an Stellen abgestellt, die zu einer Behinderung des fließenden Verkehrs führen, zu Behinderung der Fußgänger aber auch zu Behinderung des Zu- und Abfahrtsverkehrs von Grundstücken.

Die betreffenden Straßen sind in der Ortslage meist sehr eng, weisen stellenweise keine Gehwege auf und sind in der Sicht eingeschränkt. Zusätzlich wird beobachtet, dass auch in Anliegerstraßen Fremdfahrzeugen abgestellt werden.

Ziel der Untersuchung ist eine qualifizierte Bestandserfassung des Parkraums und der Parkraumnutzung, d.h. der Parkintensität, der Parkdauer und der zu beobachtenden Falschparker, um daraus ein Konzept zur Lösung der Konfliktstellen abzuleiten. In die Bewertung fließen städtebauliche Kennwerte aus Dichte und Nutzungsmix ein, um die örtlichen Besonderheiten beachten zu können.

Das gemeindeübergreifende Konzept stellt generelle Lösungsmöglichkeiten auf, z.B. mit Anwohnerparkregelungen oder Parkzeitbegrenzungen in Verbindung mit der Ausweisung von Parkständen,

die zu keiner Behinderung des Verkehrsflusses führen. Diese Lösungen werden für beispielhafte Quartiere ausgearbeitet und erläutern die Konzepte, ohne die endgültige Entscheidungen vorwegzunehmen, die nur in Abstimmung mit den Anliegern umsetzbar sind.

Auf Basis der Erhebungsergebnisse wird eine Gesamtbilanz der Stellplätze quartiersbezogen erstellt, so dass im Konzept aufgezeigt werden kann, welche Maßnahmen zur Sicherung der erforderlichen Stellplätze ergriffen werden müssen. Insofern wird die Gesamtbilanz aufgestellt, die den Bedarf an Stellplätzen ausweist und die möglichen Standorte für das zu schaffende Potenzial benennt.

In der Zusammenfassung werden die ermittelten Eckdaten in Bezug auf die untersuchten Teilgebiete in den Ortsteilen dokumentiert. Als Kenngrößen für die Ermittlung der Stellplätze für die Anwohner werden die gemeldeten Kfz herangezogen. Ein Kennwert beziffert die gemeldeten Kfz je Wohneinheit und ein Kennwert die gemeldeten Kfz je Stellplatz im öffentlichen Raum.

	Statistische Kennzahlen			Abgeleitete Kenngrößen		
	Anzahl Einwohner (EW)	Annahme Wohneinheiten (WE)	Gemeldete Kfz	Kfz je 1.000 EW	Kfz je WE	Kfz je Stellplatz
Berghausen	1.321	629	990	749	1,57	1,7
Söllingen	1.659	790	1.230	741	1,56	3,5
Kleinsteinbach	767	366	573	747	1,57	3,8
Wöschbach	851	405	635	746	1,57	3,6

**Tab. 12:** Strukturdaten der gesamten Teilgebiete in den Ortsteilen

Der Durchschnitt der Kfz je Wohneinheit beträgt in den Untersuchungsgebieten aller 4 Gemeindeteilzentren zusammengefasst einen Wert von 1,57 und die Anzahl Kfz je 1.000 Einwohner liegt bei ca. 750; sie liegen deutlich höher als im Mittelwert der Gesamtgemeinde. Zum Vergleich sind nachfolgend die Werte der gesamten Gemeinde Pfinztal und des Landkreises Karlsruhe für das Jahr 2017 aufgelistet:

Gemeinde Pfinztal: 653 Kfz/1.000 EW und 1,39 Kfz/WE,  
Landkreis Karlsruhe: 728 Kfz/1.000 EW und 1,58 Kfz/WE.

Bei einem Wert von 1,8 Kfz/WE oder höher liegt ein sehr hoher Kfz-Besitz der Anwohner vor, wo ein besonderes Augenmerk bei der Planung erforderlich ist. Es handelt sich in Berghausen um die Gebiete 8 (An der Bahn) und 9 (Sommerstr. / Karlstr.), in Söllingen um die Gebiete 1 (Zentrum West) und 8 (Hauptstr. Ost), in Kleinsteinbach um das Gebiet 1 (Pforzheimer Str./ Söllinger Str.) und in Wöschbach um das Gebiet 3 (Wöschbach Nord).

Die maßgeblichste Auswertung zeigt sich jedoch im Vergleich von gemeldeten Fahrzeugen und den im Straßenraum zur Verfügung stehenden öffentlichen Stellplätze. Aus dem Verhältnis werden die Bereiche herausgearbeitet, die viele private Pkw und wenig öffentliche Stellplätze aufweisen. Dies sind summarisch die untersuchten Gesamtgebiete in Söllingen, Kleinsteinbach und Wöschbach, und in Berghausen die Gebiete B3 (nördlich Karlsruher Straße) mit dem Wert 12,3 und B 4 (Bereich Oberlinstraße) mit dem Wert 4,1.

Wie anhand der Konfliktdarstellung dargelegt, ist die Stellplatzsituation in Söllingen fast im gesamten Untersuchungsgebiet sehr angespannt. Insbesondere in Gebiet S3 (Pfinzstraße Ost/7,9), S4 (Jahnstraße/ Pfinzstraße West/ Blumenstraße/5,9) und S5 (Hauptstraße West/5,7) ist sowohl anhand der

Erhebungsergebnisse als auch anhand der ausgewerteten Strukturdaten ein großer Stellplatzbedarf zu identifizieren. Vergleichbar hohe Werte werden nur noch in den Gebieten K3 (Ochsenstraße) mit 5,6 und K4 (Bockstalstraße) mit 5,0 erreicht, während der höchste Wert in Wöschbach nur bei 4,3 im Gebiet W2 (südliche Wesostraße) liegt.

Möglichkeiten zur Ordnung des Ruhenden Verkehrs oder zur Minderung der beobachteten Stellplatzprobleme werden in den Ortsteilen wie folgt geprüft:

- Prüfung auf Verlagerung in benachbarte Gebiete.
- Ausweisung neuer Flächen für Stellplätze.
- Verstärkte Kontrolle in Bezug auf Falschparker.
- Markierungen von Stellplätzen um Ordnung herzustellen.
- Regelung von Halte- oder Parkverbotszonen.
- Zeitliche Begrenzung der Stellplatznutzung.
- Einführung von Sonderparkberechtigungen für Anwohner.

Empfohlen werden mit Blick auf die Akzeptanz der Nutzer, der Kosten und der Zielvorstellung, dass die privaten Pkw auch auf dem privaten Grundstück abgestellt werden folgende wesentlichen Maßnahmen.

#### Berghausen:

In Berghausen wird eine Kombination aus Parkzeitbegrenzung und Anwohnerparkregelung zur Verbesserung der Fluktuation auf den öffentlichen Stellplätzen empfohlen. Aufgrund der Nutzungsansprüche der Anwohner wird für die Gebiete 2, 3, 4 sowie 9 und 11 die Einführung einer Anwohnerparkregelung angeregt, die im Detail daraufhin zu entwickeln ist, wie viele Parkausweise ein Haushalt erhält.

Im zentralen Gebiet 5 ist eine Begrenzung der Parkdauer empfohlen, um dem hohen Anteil an länger parkenden Fremdparkern entgegenzuwirken und ausreichend Stellplätze für die angrenzenden Nutzungen sicherzustellen. Für die südlicher gelegene Brückstraße wird eine Begrenzung auf 2 Stunden und in der Straße "Am Bahnhofplatz" auf 4 Stunden vorgeschlagen. Im Gebiet 5 besteht außerdem die Möglichkeit, entlang der Brückstraße, deren Bordstein ohnehin durchgehend abgesenkt ist, das Gehwegparken mit entsprechender Beschilderung auszuweisen.

Als weiteres Problem wurde eine Vielzahl an Falschparkern auf den Gehwegen in den Gebieten 6, 9 und 11 identifiziert. Um dies zu verhindern, sollten entlang der Weiher-, Sommer- und Karlstraße sowie an der Schloßgartenstraße Markierungen für das einseitige geordnete Parken am Straßenrand angebracht werden. Im Gebiet 9 liegt außerdem eine sehr hohe Kennzahl von 2,1 gemeldeten Kfz je Wohneinheit vor. Der so erzeugte Parkdruck kann nicht nur von öffentlicher Seite eingedämmt werden, sondern es müssen auch private Stellplätze geschaffen werden.

#### Söllingen:

Grundsätzlich handelt es sich bei Söllingen um den Ortsteil mit den größten Schwierigkeiten für den Ruhenden Verkehr und somit auch dem größten Handlungsbedarf beim Parkraummanagement.

Entlang der Hauptstraße werden häufig Kfz auf dem Gehweg abgestellt. Die Gehwegbreite ist hierfür lediglich im südlichen Bereich zwischen Lessingstraße und Waldstraße ausreichend. Dort wäre die Ausweisung des einseitigen Gehwegparkens mittels Beschilderung und Bordsteinabsenkung als Maßnahme geeignet.

Für die so entstehenden Stellplätze sollte die Einschränkung der Parkdauer für Besucher auf 4 Stunden in Kombination mit einer Sonderparkberechtigung für Anwohner eingeführt werden. Im weiteren Verlauf der Hauptstraße bis zur Straße "Im Bachwinkel" können auf der Fahrbahn einseitig Stellplätze markiert werden um das bisherige Falschparken zu verhindern. Hier sollte eine Begrenzung der Parkdauer auf 2 Stunden vorgesehen werden, da im Ortszentrum eine hohe Fluktuation der parkenden Kfz zu erwarten ist.

Für den Großteil der verbleibenden Strecke der Hauptstraße in Söllingen kann die Einrichtung eines Parkverbots in Betracht gezogen werden. Die vorhandenen 10 Kurzzeitparkplätze auf dem Gehweg können beibehalten werden.

In den Gebieten 3, 4 und 5 herrscht ein hoher Stellplatzbedarf der Anwohner und gleichzeitig sind in der Erhebung viele Fremdarker identifiziert worden. Daher ist in diesen Bereichen eine Anwohnerparkregelung sinnvoll, die mit einer Parkdauerbegrenzung für Besucher kombiniert wird. Für das Gebiet 4 und 5 wird eine Beschränkung auf 4 Stunden und für das Gebiet 3 auf 2 Stunden empfohlen. Die gleiche Maßnahme wird für das Gebiet 7 empfohlen um die von der Hauptstraße ausweichenden Fremdarker in Grenzen zu halten.

Es wird weiterhin die Ausweisung bzw. der Neubau von Flächen für den Ruhenden Verkehr als erforderlich angesehen. Ein Vorschlag, bei dem auf begrenzter Fläche eine möglichst hohe Anzahl Stellplätze untergebracht wird, ist der Neubau eines Parkhauses im Ortszentrum. Die genaue Lage wäre u.a. abhängig von der angestrebten Größe, den vorliegenden Grundstücksverhältnissen und dem Einfluss auf das städtebauliche Gesamtbild zu definieren. Außerdem wird empfohlen, den Parkplatz vor der Rächle-Halle besser anzulegen.

Für eine bessere Sicherheit der Fußgänger zwischen Rathaus und Grundschule wird empfohlen, die Stellplätze auf der Straße entfallen zu lassen und als Ersatz dafür 6 Stellplätze im Bereich der Schule anzulegen.

#### Kleinsteinbach:

In Kleinsteinbach ist vorwiegend die Markierung von Stellplätzen empfohlen, um dem wilden Parken und ungeordneten Begegnungssituation in der Bockstalstraße entgegen zu wirken.

Beim einseitigen Parken in der Pforzheimer Straße sollte zusätzlich eine Regelung für Anwohnerparken und eine Parkdauerbegrenzung für Besucher auf 4 Stunden angeordnet werden. Auch die nahegelegene Ochsenstraße sollte nur für Anwohner zum Parken nutzbar sein, um möglichem Parksuchverkehr vorzubeugen.

#### Wöschbach:

Aufgrund der vielen Gehwegarker auf der Wesostraße wird hier die einseitige Markierung von Stellplätzen auf der Fahrbahn empfohlen. Dabei ist zu beachten, dass ausreichend Ausweichstellen für den Begegnungsfall Pkw-Bus eingeplant werden, um den ÖV-Betrieb nicht zu behindern.

Insbesondere im südlichen Teil der Wesostraße herrscht derzeit eine unübersichtliche Situation, da beidseitig auf dem Gehweg geparkt wird. Die Anzahl von dann regelkonformer einseitiger Stellplätze zwischen Steinstraße und Winterstraße ist deutlich geringer als die Anzahl der bisher beidseitig regelwidrig abgestellten Kfz. Es erscheint deshalb notwendig, in diesem Gebiet eine zusätzliche Fläche mit Stellplätzen einzurichten. Die Auswahl eines entsprechenden Grundstücks ist abhängig von den Grundstücksverhältnissen vor Ort.

Zusammenfassend verfolgen die hier aufgezeigten Maßnahmen das Ziel, die öffentlich zur Verfügung stehenden Stellplätze am Straßenrand flexibel nutzbar zu halten und Dauerparken weit-

gehend auf die berechtigten Anwohner zu begrenzen, die keinen Stellplatz auf dem eigenen Grundstück nachweisen können. Mit der Ordnung im Ruhenden Verkehr sollen die Gehwegparker vermieden werden, damit die Gehwege den Fußgängern zur Verfügung stehen und die Sicht auf die Fußgänger verbessert ist.

Das vorgelegte Konzept stellt die Grundlage für die einzelnen noch zu treffenden Entscheidungen in den Untersuchungsgebieten dar und ist Basis für weitere verkehrsrechtliche Anordnungen.

Die Umsetzung des Parkraumkonzeptes ist nur möglich und sinnvoll, wenn die planende Ebene und ausführende Ebene (insbesondere der Vollzugsdienst) eng zusammenarbeiten.