

Gemeinde Sinzheim

Stellplatzuntersuchung

Erläuterungsbericht



Karlsruhe
Januar 2024

Gemeinde Sinzheim

Stellplatzuntersuchung

Erläuterungsbericht

Bearbeiter

Dr.-Ing. Frank Gericke (Projektleiter)

M.Sc. Hannes Trietsch (Stadtplaner)

Dipl.-Ing. Erasmia Vlatsa (Stadtplanerin)

cand. M.Sc. Franziska Ornau (Geographin)

Verfasser

MODUS CONSULT Gericke GmbH & Co. KG

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721 / 86009-0

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Sinzheim

im Januar 2024

Inhalt

1. Aufgabenstellung	7
2. Bestandsanalyse	7
2.1 Analyse der verkehrlichen Situation	7
2.2 ÖPNV und Hauptverkehrsstraßen	14
2.3 Städtebauliche Ortsanalyse (Analyseplan Städtebau)	15
3. Konzeption Bereiche mit erhöhtem Stellplatznachweis	18

Pläne

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

Stadtteile sind den folgenden Plänen zugeordnet:

Plan ...a: Sinzheim, Vormberg, Winden, Kartung und Halberstung

Plan ...b: Schiftung, Müllhofen, Leiberstung und Ebenung

1. Aufgabenstellung

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

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

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

2. Bestandsanalyse

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

2.1 Analyse der verkehrlichen Situation

2.1.1 Erläuterung der Methodik

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

Die Erhebung der aktuellen Parkraum-Situation im Gemeindegebiet basiert auf einer Erhebung vor Ort unter Verwendung von Video-Aufnahmen. Der Erhebungszeitraum (Sonntag, 26.06.2022) umfasst einen Erhebungstag außerhalb der üblichen Arbeitszeiten und erfasst damit den Bedarf für die Anwohner. Er liegt nicht

in den Schulferien und weist darüber hinaus aufgrund der vorhandenen Wetterbedingungen keine gravierenden verkehrsbeeinflussenden Besonderheiten auf.

Bei der Bestandsaufnahme sind alle vorhandenen öffentlichen Stell- und Parkplätze straßengenau erfasst sowie die Anzahl und Standorte der Falschparker, die bei Häufungen einen besonderen Parkdruck ergeben. Als Falschparker (schwarze Sterne) werden hierbei geparkte Fahrzeuge definiert, welche:

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

Ergänzend dazu wurden die durch die Internetplattform des Daten- und Kartendienstes der LUBW frei verfügbaren Luftbilder als dritte Grundlage ausgewertet. Da die Untersuchung eine möglichst hohe Auslastung der Wohngebiete berücksichtigen soll und der genaue Zeitpunkt der Befliegung nicht ersichtlich ist, werden diesen Daten eine geringere Relevanz für die Bewertung zugeschrieben. Sie dienen aber dazu, die erhobenen Verkehrszahlen besser zu interpretieren, wenn sich erhebliche Abweichungen ergeben, z.B. auf Grund nicht berücksichtigter Events oder Feiern.

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

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

Plan 2a+2b Belegungsgrad der Gebiete + Belegungsgrad der Gebiete mit Falschparker

Die Teilorte werden in strukturell vergleichbare Gebietszonen untergliedert, um die allgemeine Stellplatzsituation in sinnhaften, zusammenhängenden Gebieten in der Gemeinde zu analysieren (Wie hoch ist der Auslastungsgrad in einzelnen Gebieten der Gemeinde? Gibt es dort ein Parkraumproblem im öffentlichen Raum?). Die Einteilung orientiert sich an Baustrukturen, Baudichten, sowie an

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

Die Pläne 2a und 2b dienen hierbei dem allgemeinen Überblick über den Auslastungsgrad der Stellplatzfläche. Zusätzlich beziehen die Diagramme hierbei noch die Falschparker mit ein und bereiten die Ergebnisse grafisch durch Balkendiagramme auf, um daraus den besonderen Parkdruck durch falsches Parken zu erkennen.

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

Plan 3a+3b Lageplan Halteverbote

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

2.1.2 Bewertung der verkehrlichen Situation

Die straßenweise Auswertung der Belegungsgrade (Plan 1a+1b) zeigt ein gemischtes Bild mit Arealen, die geringer ausgelastet sind (< 59%), belastete Straßen (60% - 79%), fast überlastete Straßen (80%) und zum Teil überlastete Straßen (100%). Auch ein Abgleich mit der Luftbilddauswertung der LUBW zeigt für den Großteil der Straßen eine Auslastung, die ähnlich hoch ist, wie die durch die

Befahrungen erhobene Auswertung. Dies stützt insgesamt die Aussagekraft der Bestandserfassung.

Bei der gebietsbezogenen Auswertung der Stellplätze (Plan 2a+2b) fällt auf, dass die Ausnutzung des öffentlichen Parkraums innerhalb der Gebiete oft nicht ausreichend einheitlich ist, um ausschließlich hierauf eine Konzeption von stärker ausgelasteten Bereichen aufzubauen. Gleichwohl zeigt die Betrachtung der Diagramme die Gebiete auf, in denen sich Parkraumprobleme häufen, vor allem durch einen hohen Anteil an Falschparkern oder Gebiete wo nur geringe Probleme zu erwarten sind.

► **Sinzheim Mitte**

Eine gebietsbezogene hohe Auslastung zeigt sich insbesondere im Innenbereich vor allem im zentralen Bereich zwischen den Straßen Sonnengarten und um die Kirchstraße. Der Bereich um die zentrale Hauptstraße ist erhöht ausgelastet, ebenso wie das Gebiet um den Bammertsackerweg.

Im übrigen Siedlungsbereich zeigt sich ein durchmischtes Bild mit sehr stark frequentierten Straßen mit hohen Parkraumreserven in den angrenzenden Straßen. Gerade im Bereich um den Sonnengarten zeigt sich durch eine hohe Frequentierung der Parkflächen und angrenzenden Straßen, die noch freie Kapazität aufweisen, dass die in Kauf genommenen Wege vom parkenden PKW zum Ziel sehr gering sind. Der PKW wird also vor der Tür abgestellt, obwohl die Straßen sehr schmal und zum Parken nicht geeignet oder die Parkmöglichkeiten bereits ausgelastet sind.

Eine geringe Gebietsauslastung zeigt sich um die Nowackstraße und die angrenzende Dr. Joseph-Fischer-Straße. Auch der südliche Teil der Hauptstraße und die angrenzenden Straßen weisen noch deutliche Auslastungskapazität auf. Insgesamt zeigt sich dass die Auslastung der korrekt geparkten Fahrzeuge im Kernort von Sinzheim am höchsten ist (46%).

► **Sinzheim West**

In Sinzheim West sind die Litzlunger Straße und die Straßenzüge um den Dammweg sowie innerhalb In der Hilzmatt die Straßenzüge mit dem höchsten Parkdruck, der sich auf 42-64% beläuft.

Im Breite Weg und um die Rheinstraße sind noch viele Kapazitäten verfügbar. Im Dammweg ist die Auslastung mäßig, dennoch wurden im Dammweg an der Einmündung zur Litzlunger Straße drei Gehwegparker erfasst. Die Gesamtauslastung der zulässigen Parkenden beträgt 39%.

▶ **Vormberg / Sinzheim Ost**

Eine gebietsbezogene hohe Auslastung zeigt sich insbesondere im Bereich zwischen den Straßen Sonnengarten und abschnittsweise im Finkenweg nördlich der Bergstraße sowie an der Bergstraße und im Burgweg. Die Bergstraße weist zudem eine sehr hohe Anzahl an Gehwegparkern auf. Die Bergstraße ist durch ihren geringen Straßenquerschnitt nicht zum Parken geeignet, jedoch wird der Gehweg dort dennoch von Vielen zum Parken genutzt, vermutlich auch gerade aufgrund der Topografie werden die Kapazitäten in den umliegenden Straßen (Weinbergstraße, Windener Weg) nicht genutzt. Weitere Straßenzüge, die eine sehr hohe Belastung aufweisen sind die östlichen Abschnitte der Dr.-Josef-Fischer-Straße, Schillerweg und Rieslingweg. Mit einer Auslastung von insgesamt 40% zählt der östliche Teil der Gemeinde Sinzheim mit dem Ortsteil Vormberg zu den am meisten ausgelasteten Gebieten.

▶ **Kartung**

Der Geranien-/Lilienweg ist sehr hoch ausgelastet, während die Auslastung in den übrigen Straßenabschnitten geringer ist. Auch der nördliche Straßenabschnitt In den Lissen ist voll ausgelastet.

Die Blütengasse ist durch ihre geringe Straßenbreite nicht zum Parken geeignet. Dennoch sind dort drei Falschparker erhoben worden. Auch in der parallel liegenden Duttenhurster Straße, sind Falschparker im Parkverbot erhoben worden. Der übrige nordöstliche Teil von Kartung weist eine mittelmäßige Auslastung auf. Alle korrekt abgestellten Fahrzeuge lasten das Gebiet in Kartung zu 34% aus.

▶ **Winden**

In Winden liegt die Gesamtauslastung aller korrekt abgestellten PKWs bei 35%. In Winden zeigt sich eine erhöhte Auslastung in der Jagdhausstraße zwischen Frohmattweg und Turmweg. Im nördlichen Abschnitt der Jagdhausstraße lässt der Straßenabschnitt das Parken nicht zu, dennoch wurden hier insgesamt fünf Gehwegparker erfasst. Generell sind die Straßenzüge in Winden so gestaltet, dass in vielen Abschnitten das Parken aufgrund des Straßenquerschnitts nicht möglich ist. Dennoch ist in den übrigen Straßen noch Kapazität vorhanden. Die östliche Jagdhausstraße weist eine 100% Kapazität auf.

▶ **Halberstung**

In Halberstung sind insgesamt 16% der öffentlichen Stellplätze zum Zeitpunkt der Zählung belegt. Gravierende Stellplatzprobleme bestehen vor allem Hinterm Hof. Dort ist die Auslastung mit 88% sehr hoch. Zusätzlich kommen noch mehrere Falsch- sowie Gehwegparker dazu.

Durch die übrigen Straßenabschnitte zieht sich ein ähnliches Bild. Immer wieder wurden Fahrzeuge auf Gehwegen oder anderweitig falsch abgestellt erhoben, obwohl im Straßenabschnitt weitere Parkmöglichkeiten zur Verfügung stünden. Dies ist ein Indiz dafür, dass kaum längere Fußwege vom PKW zum Ziel in Kauf genommen werden, sondern in unmittelbarer Nähe zum Ziel geparkt wird.

▶ **Schiftung**

Der Ortsteil Schiftung weist eine hohe Dichte an Falsch- und Gehwegparkern auf. Die Anzahl der Gehweg- und Falschparker ist fast gleich mit den übrigen Parkenden, die am Erhebungstag erfasst wurden. Nördlich der Waldstraße ist der Parkdruck sehr hoch. Die verfügbaren 12 öffentlichen Parkplätze sind während der Erhebung belegt. Hinzu wird das Gebiet durch zusätzliche Falschparker belastet. Auch die Luftaufnahmen von der LUBW zeigen ein ähnliches Bild. Südlich der Waldstraße ist die Kapllenstraße zwar belegt, hier sind jedoch fünf Gehwegparker abgestellt, obwohl ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Ebenfalls sind in der Waldstraße ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden. Der Anteil der zulässigen Stellplätze beläuft sich auf lediglich 31%, jedoch würde sich der Parkdruck unter Einbezug der Falsch- und Gehwegparkern auf 81% erhöhen. Schiftung wäre damit der Ortsteil mit dem höchsten Parkdruck an öffentlichen Stellplätzen in der Gemeinde Sinzheim.

▶ **Müllhofen**

Die Sommerstraße ist die am stärksten ausgelastete Straße Müllhofens, die auch durch Falsch- und Gehwegparker geprägt wird. Die übrigen Straßenzüge sind durchmischt ausgelastet. Während die Frühlingstraße und Hoffmattstraße eine mäßige Auslastung aufweisen, sind in der Panoramastraße und Liedelshofer Straße noch ausreichend Kapazitäten vorhanden. Dennoch wurden einige Gehwegparker in der Liedelshofer Straße am Erhebungstag erfasst. In Müllhofen liegt die Gesamtauslastung aller korrekt abgestellten PKWs bei 35%.

▶ **Leiberstung**

Im Gebiet um die Falken- und Adlerstraße ist das Parken nicht möglich oder zulässig, dennoch wurden hier vier Falschparker erfasst, obwohl in unmittelbarer Nähe in der Jägerstraße und Leiboldstraße Kapazitäten frei sind. Auch in der Jägerstraße sind zwei Falschparker und ein Gehwegparker erfasst, obwohl in der Straße noch Kapazitäten vorhanden sind. Die übrigen Straßenabschnitte in Leiberstung sind wenig ausgelastet. Die Emil-Lorenz-Straße weist eine mäßige Belastung auf. Insgesamt liegt die Auslastung der korrekt abgestellten öffentlichen Parkmöglichkeiten bei 15% und ist daher die geringste im ganzen Gemeindegebiet.

► **Ebenung**

Der Ortsteil Ebenung besteht aus sehr wenigen Straßenabschnitten und weist daher eine geringe Gesamtkapazität an öffentlichen Parkmöglichkeiten auf (insgesamt 23 Möglichkeiten). Die nördliche Ebenunger Straße und die Bergwaldstraße sind wenig frequentiert. Der südliche Abschnitt der Ebenunger Straße ist mäßig ausgelastet. Alle übrigen Straßenabschnitte lassen ein Parken nicht zu. Insgesamt liegt die Auslastung der korrekt abgestellten öffentlichen Parkplätze bei 30%.

Falschparker

Als Falschparken wird im Wesentlichen das Parken auf dem Gehweg aufgezeigt. Es bestehen aber auch sonstige Falschparker, bei denen es sich oft um PKW handelt, die in zu engen (und daher für das Parken nicht geeigneten) Straßenräumen abgestellt werden sowie in Kreuzungsbereichen parken. Daher wird in der Darstellung nochmal differenziert zwischen Parkenden auf dem Gehweg und übrigen Falschparkenden.

Die Menge der Falschparker korreliert mit einer erhöhten Parkraumauslastung. Das heißt, dass die Zahl der Falschparker sich insbesondere auf Straßenabschnitte konzentriert, die hoch ausgelastet sind, z.B. der Tullastraße in Schiftung oder im Sonnengarten oder im südlichen Fingenweg in Sinzheim. Es zeigen sich außerdem, dass viele Falschparker in Straßenräumen stehen, die zu eng für reguläres Parken sind. Dies ist insbesondere in kleinen, als Sackgasse ausgebildeten Wohnwegen oder Straßen zu beobachten, die auf Grund ihrer Enge nur wenige öffentliche Parkplätze beherbergen (nördliche Jagdhausstraße in Winden).

Halteverbote und verkehrsberuhigte Bereiche

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

Sie schränken das Parken im öffentlichen Raum aber auch ein und können zum Ausweichen des Ruhenden Verkehrs in die umliegenden Straßen führen. Solche Verdrängungseffekte sind in Sinzheim im Bereich des Finkenwegs plausibel, da die umliegenden Straßen hoch belastet sind und es vermehrt zu Falschparkern kommt. Für diese Bereiche ist das Unterbringen der Stellplatzflächen auf dem eigenen Grundstück von besonderer Bedeutung.

Die Bedeutung der Verkehrsberuhigten Bereiche für die Auslastung des öffentlichen Parkraums ist von untergeordneter Bedeutung. Es zeigt sich kein maßgebli-

cher Zusammenhang für eine hohe Stellplatzbelastung. Ausnahmen davon sind im Bereich der Bergstraße in Sinzheim, in der Jagdhausstraße in Winden, am Kiefernweg in Vormberg und in der Blütengasse in Kartung. Hier ist eine erhöhte Zahl von Falschparkern zu erkennen, so dass dies als Faktor in die Konzeption einfließen soll.

2.2 ÖPNV und Hauptverkehrsstraßen

Plan 4 Aufgezeigt wird die Erreichbarkeit der Ortsteile von Sinzheim durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Bedeutsam sind insbesondere die Anbindung an die nahegelegenen Mittelzentren Baden-Baden und Rastatt, das Oberzentrum Karlsruhe und Offenburg sowie eine attraktive Verknüpfung mit den umliegenden Gemeinden.

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

Die Darstellung der Hauptverkehrsstraßen zeigt die Durchfahrtsstraßen und die überörtlichen Verkehrsverbindungen auf.

Für den ÖPNV zeigt sich nach den angesetzten Einzugsradien von 300 m für den Busverkehr und 500 m für den Bahnhofhaltepunkt eine insgesamt gute Abdeckung in den Ortsteilen. Jedoch bestehen an den Siedlungsrändern mehrere Straßenzüge mit weiteren Entfernungen zu den bestehenden Bus- bzw. Stadtbahnhaltestellen. Dies ist vor allem in Sinzheim West um die Litzlunger Straße der Fall. Eine Anbindung in Ebenung an den ÖPNV ist nicht vorhanden.

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

Eine attraktive S-Bahnanbindung besteht insbesondere in Sinzheim. Durch die nördlich und südlich vom Kernort Sinzheim gelegenen S-Bahnhöfe besteht eine Anbindung an die Linien S 7 und S 71, die für eine gute Anbindung (über Baden-Baden und Rastatt) nach Karlsruhe und südlich nach Achern (wo eine weitere Anbindung nach Offenburg besteht) sorgen. Die Lage dieser beiden Haltestellen am Rande des Kerngebiets von Sinzheim führt zum Teil zu größeren Entfernungen für die umliegenden Wohngebiete.

Das S-Bahn-Netz wird ergänzt durch mehrere Buslinien, die die Ortsteile an die umliegenden Gemeinden sowie nach Baden-Baden anbinden. Diese sind insbesondere für die Ortsteile Winden, Halberstung, Müllhofen, Vormberg, Schiftung und Leiberstung bedeutsam, da es hier weitere Wege zu den S-Bahn-Haltestellen gibt. Es werden aber auch Querverbindungen bedient, welche die Stadtbahn nicht abdeckt, z.B. nach Hügelsheim oder (Sasbach) Bühl.

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

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

Für die Hauptverkehrsstraßen ist die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs besonders wichtig, da hier viele und unterschiedliche Verkehrsteilnehmer zusammentreffen und sie die Verkehre bündeln. Es wird davon ausgegangen, dass sich aus diesen Gründen in diesen Bereichen die meisten Halte- und Parkverbote befinden. Die Haupterschließungsstraßen nehmen außerdem eine besondere Rolle bei zukünftigen Änderungen im Modal Split ein (z.B. bei einer Erhöhung der Busverkehrs- oder Radverkehrsanteils). Zudem verfügen sie über eine hohe Wahrnehmbarkeit, z.B. als Ortseingangsbereich oder zur Inszenierung der Architektur, der Begrünung und der Aufenthaltsqualität. An den Hauptverkehrsstraßen soll daher ein erhöhter Wert auf eine Deckung des Stellplatzbedarfs auf den Privatgrundstücken gelegt werden.

2.3 Städtebauliche Ortsanalyse (Analyseplan Städtebau)

- Plan 5 Für die städtebauliche Analyse sind die wesentlichen, den Städtebau betreffenden, Indikatoren zusammengestellt. Hierzu werden Baugebiete ohne maßgeblichen Wohnanteil, wie Gewerbegebiete, Friedhöfe oder Schul- bzw. Sportanlagen

dokumentiert. Dargestellt werden auch Bereiche mit einer erhöhten Stellplatzverpflichtung durch bestehende Bebauungspläne. Festgesetzt sind hier i.d.R. 1,5 - 2 Stellplätze pro Wohneinheit.

Der als Ortskern dargestellte Bereich umfasst insbesondere die historische Ortskernlage, in denen die Baustruktur durch enge, längliche Grundstücke und zum Teil durch schmale Straßen geprägt wird. Die oftmals vorkommenden rückwärtigen Scheunenzeilen kommen für eine 2te-Reihe-Wohnnutzung in Frage. Die straßenseitigen Baukörper sind oft direkt an den Gehweg angebaut, wodurch die Sicht ausfahrender Fahrzeuge auf Fußgänger eingeschränkt werden kann. Im Ortskern befinden sich vermehrt Einrichtungen, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugen, z.B. Gastronomie, Rathaus, Frisöre oder Bäckereien. Es zeigt sich auch, dass der Ortskern immer die zentralen Bereiche der Hauptverkehrsstraßen umfasst, in denen die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs von herausgehobener Bedeutung ist.

Es bestehen nur wenige Gebiete mit hoher baulicher Dichte als Reihenhäuser bzw. Mehrfamilienhaus- Gebiete außerhalb des Ortskerns. Sie befinden sich ausschließlich in Sinzheim bzw. Vormberg und stellen im wesentlichen Bereiche mit verdichteter Reihenhäuserbebauung dar, z.B. in Vormberg am Hofebenweg, am Kiefernweg und am Tannenweg und in Sinzheim im Bereich nördlich der Eisenbahnstraße am Bammertsackerweg. Diese Bereiche sind durch eine stark verdichtete zusammenhängende Bebauung gekennzeichnet, die kaum Erweiterungspotenzial aufweisen und zudem dem Ziel der Wohnraumbereitstellung besonders Rechnung tragen. Hierdurch bedingen sie einen hohen flächenbezogenen Stellplatzbedarf (auch beispielsweise für Besucherparken).

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

Dargestellt sind Bereiche mit Nachverdichtungs- und Wohnbauflächenpotenzial. Diese umfassen unbebaute Flächen, auf denen eine zukünftige Bebauung bzw. Nachverdichtung möglich ist und welche auf Grund ihrer Größe zu einer zusätzli-

chen Belastung des öffentlichen Parkens in der Umgebung führen können, z.B. durch zusätzliche Nutzer und/oder zusätzliche Gebiets- oder Grundstückseinfahrten. Die Flächen liegen im Wesentlichen auf Grundstücken, die straßenseitig bebaut sind und rückwärtig große Gärten haben, die sich zur Bebauung eignen können.

2.3.1 Bewertung der städtebaulichen Ortsanalyse

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

Eine Veränderung der Stellplatzverpflichtung in Wohngebieten, in denen durch bestehende Bebauungspläne bereits Stellplätze pro Wohneinheit festgesetzt sind, ist aufgrund der erhobenen Auslastungen im Straßenraum nicht geboten. Hier sollen die Vorgaben der Stellplatzverpflichtung des Bebauungsplans weiter gelten, sodass diese Flächen aus dem Geltungsbereich der Stellplatzsatzung herausgenommen werden.

Ein Zusammenhang der Ortskerne mit einer hohen Auslastung der öffentlichen Stellplätze zeigt sich insbesondere in Sinzheim, aber auch in Schiftung und Müllhofen. Dort ist die Auslastung des öffentlichen Parkraums am höchsten. Zusätzlich besteht in diesen Bereichen eine Häufung von Falschparkern und schmalen Straßen, die sich nicht zum Parken eignen.

Insgesamt kommt den festgestellten Ortskernen eine hohe Bedeutung zur Abdeckung des entstehenden Stellplatzbedarfs auf dem eigenen Grundstück zu. Dieser begründet sich auf Grund der hohen Auslastung der öffentlichen Stellplatzflächen und einer potenziellen Nachverdichtung durch ein vermehrtes Umnutzen der rückwärtigen Bebauung in eine Wohnnutzung. Für die nicht überdurchschnittlich hoch belasteten Straßenabschnitte einiger Hauptstraßen in den Ortskernen zeigt sich aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen ein besonderer Bedarf (wie er unter Punkt 2.2 aufgezeigt ist), sodass diese nicht abweichend behandelt werden sollen.

Im Abgleich der Gebiete mit hoher baulichen Dichte (Reihenhaus- und Mehrfamilienhausgebiete) zeigt sich ein starker Zusammenhang mit einer bestehenden Stellplatzproblematik im öffentlichen Raum. Im Vormberg (Sinzheim Ost) ist im Bereich des Tannenwegs eine hohe Belastung zu entnehmen, ebenso in Sinzheim Nord im Wohngebiet um den Bammertsackerweg. Diese Bereiche tragen dem Ziel der Wohnraumbereitstellung besonders Rechnung und bedingen einen hohen flächenbezogenen Stellplatzbedarf (auch beispielsweise für Besucherparken).

Hier ist bezogen auf die Grundstücksbreite mit einem hohen Bedarf an Stellplätzen bei gleichzeitig beengten Verhältnissen zu rechnen, der nicht durch Verlagerung des Verkehrs auf Verkehrsträger mit geringerer Flächeninanspruchnahme vermieden werden kann (z.B. Förderung Radverkehr, standortbezogenes Mobilitätsmanagement).

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

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

3. Konzeption Bereiche mit erhöhtem Stellplatznachweis

Anhand der gemeldeten Kraftfahrzeuge und der Anzahl an Haushalten kann für das Gemeindegebiet festgestellt werden, dass im Durchschnitt über das Gemeindegebiet rund 1,5 PKW pro Wohneinheit vorliegen. Damit wird im Bestand die Annahme widerlegt, dass ein Stellplatz pro Wohneinheit gemäß LBO ausrei-

chen kann, denn die überzähligen Pkw müssen statistisch gesehen im öffentlichen Straßenraum parken.

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

Darüber hinaus werden auf Grundlage der verkehrlichen und städtebaulichen Analyse Indikatoren aufgezeigt, in denen der Stellplatznachweis angehoben werden soll.

Die städtebaulichen Indikatoren:

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

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

Plan 6 Die Konzeption der Bereiche mit erhöhtem Stellplatznachweis dient der Darstellung von Lagen innerhalb der Ortsteile, in denen aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen eine besondere Notwendigkeit aufgezeigt wird, den privat benötigten Stellplatzbedarf auf dem eigenen Grundstück zu decken. Die Bereiche mit erhöhtem Stellplatznachweis sind nicht nur straßengenau, sondern in sinnhafte, größere Areale zusammengefasst. Diese werden folgendermaßen definiert:

■ Bereiche mit der Zweckbestimmung "A"

Die Bereiche mit der Zweckbestimmung "A" befinden sich in den Randbereichen der beiden Kernorte Sinzheim und Kartung. Diese Bereiche zeigen keine große Auslastung der öffentlichen Stellplatzflächen und liegen meistens nicht im Bereich von Hauptverkehrsstraßen. Aufgrund des statistischen Bestands von Pkw pro Haushalt wird hier ein Nachweis von mindestens 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit ab einer Wohnfläche mit mindestens 60 m² bis unter 110 m² erforderlich; für größere Wohnungen mit mindestens 110 m² Wohnfläche, bei denen mit einer höheren Personenanzahl pro Wohneinheit zu rechnen ist, wird ein Nachweis von mindestens 2 Stellplätzen pro Wohneinheit erforderlich.

Von dieser Erhöhung der Stellplatzverpflichtung wird nur bei der Errichtung kleiner Wohneinheiten unter 60 m² Wohnfläche (Ermittlung der Wohnfläche nach Wohnflächenverordnung) verzichtet, da bei dieser Wohnungsgröße innerhalb der Bereiche außerhalb der Ortskerne – bei denen eine geringere Bebauungsdichte bzw. Auslastung der öffentlichen Stellplätze vorhanden ist – überwiegend nicht mit einem zweiten Pkw gerechnet werden muss. Durch die Bestimmung einer Mindestwohnfläche, für welche die erhöhte Stellplatzverpflichtung gilt, soll verhindert werden, dass die Satzung der Errichtung kleiner Wohnungen entgegensteht, z.B. als Einliegerwohnung für Alleinstehende.

■ Bereiche mit der Zweckbestimmung "B"

Es hat sich gezeigt, dass den zentralen Ortskernlagen von Sinzheim und Kartung bei der Konzeption der Bereiche mit erhöhtem Stellplatznachweis eine herausgehobene Stellung zukommt. Hier sollen in die Konzeption die Indikatoren aus hoher Auslastung der öffentlichen Stellplatzflächen, hoher baulicher Dichte, Bebauung entlang der Hauptverkehrsstraßen mit Linienbusverkehr, Nachverdichtungs- und Wohnbauflächenpotenzial sowie schmaler Straßen, wo Parken nicht möglich ist, einfließen. Zusätzlich wird in diesen Bereichen aufgrund der zentralen Lage eine höhere Nachfrage nach Wohnraum einfließen, sowie die kurzen Wege zu zentralörtlichen Einrichtungen (wie Einkaufen, Ärzte) und die gute Anbindung an den ÖPNV. In diesem Zusammenhang wird für den Bereich "B" ein Nachweis von mindestens 1,5 Stellplätze je Wohneinheit mit mindestens 50 m² bis unter 60 m² Wohnfläche erforderlich, was dem durchschnittlichen Pkw-Bestand je Wohneinheit entspricht. Für größere Wohnungen, bei denen mit mehreren Personen pro Haushalt zu rechnen ist, wird der Stellplatzschlüssel auf 2 Stellplätze je Wohneinheit mit mindestens 60 m² Wohnfläche angehoben. Von dieser Erhöhung der Stellplatzverpflichtung wird nur bei der Errichtung kleiner Wohneinheiten unter 50 m² Wohnfläche verzichtet. Diese angenommene Grenze von 50 m² Wohnfläche für Einpersonenhaushalte entspricht einerseits der Festset-

zung der Stellplatzsatzung aus dem Jahr 1997, andererseits dem durchschnittlichen Wert des statistischen Landesamtes Baden-Württemberg aus dem Jahr 2022 (46,7 m² Wohnfläche pro Einwohner) aber auch den förderfähigen Wohnflächengrenzen der VwV - Wohnungsbau BW 2022 (Wohnungen mit 1 Wohnraum: 23 m² - 47,25 m²). Dadurch wird die Errichtung kleiner Wohnungen für Alleinstehende (bei denen erfahrungsgemäß kein Bedarf für einen zweiten PKW besteht) auch in den dichteren Ortskernlagen ermöglicht.

■ Bereiche mit der Zweckbestimmung "C"

Die Kriterien für die Bereiche mit der Zweckbestimmung "C" sind ähnlich, wie bei den Kriterien der Bereiche mit der Zweckbestimmung "A". Hier handelt es sich um Bereiche, bei denen vergleichsweise eine geringere verkehrliche und städtebauliche Belastung zu erkennen ist. Da diese Bereiche im weiteren Umkreis der Ortskernlage liegen (Winden, Müllhofen, Halberstung, Leiberstung), bei denen teilweise geringere Bodenpreise zugrunde liegen aber auch eine geringere Nachfrage an Wohnbauflächen vorhanden ist und üblicherweise mehr Fläche zur Verfügung steht, wird hier ein Mindestmaß der Wohnfläche auf 70 m² gesetzt (im Vergleich zu 60 m² in den zentralen Ortskernlagen in den Bereichen "A" und "B"). In den Bereichen mit der Zweckbestimmung "C" wird ein Nachweis von mindestens 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit ab einer Wohnfläche von mindestens 70 m² bis unter 110 m² erforderlich; für größere Wohnungen mit mindestens 110 m² Wohnfläche, bei denen mit einer höheren Personenanzahl pro Wohneinheit zu rechnen ist, wird ein Nachweis von mindestens 2 Stellplätzen pro Wohneinheit erforderlich.

Von dieser Erhöhung der Stellplatzverpflichtung wird nur bei der Errichtung kleiner Wohneinheiten unter 70 m² Wohnfläche (Ermittlung der Wohnfläche nach Wohnflächenverordnung) verzichtet (vergleiche auch Text unter "Bereiche mit der Zweckbestimmung A").

■ Bereiche mit der Zweckbestimmung "D"

Bereiche mit der Zweckbestimmung "D" sind in den Teilorten Winden, Ebenung, Müllhofen, Halberstung und Leiberstung vorzufinden. Diese Bereiche sind geprägt durch einen sehr hohen Auslastungsgrad, Falschparker und schmalen Straßen ohne öffentliche Stellplatzflächen. Ebenso liegen die meisten Bereiche entlang der Hauptverkehrsstraße mit Buslinienverkehr und es besteht Nachverdichtungspotenzial (z.B. in Winden, Schiftung und Müllhofen). In diesem Zusammenhang werden diese Bereiche mit einer höheren Stellplatzverpflichtung geregelt: es wird ein Nachweis von mindestens 1,5 Stellplätze je Wohneinheit mit mindestens 50 m² bis unter 70 m² Wohnfläche erforderlich, was dem durchschnittlichen

Pkw-Bestand je Wohneinheit entspricht. Für größere Wohnungen, bei denen mit mehreren Personen pro Haushalt zu rechnen ist, wird der Stellplatzschlüssel auf 2 Stellplätze je Wohneinheit mit mindestens 70 m² Wohnfläche angehoben. Ähnlich wie bei den Bereichen mit der Zweckbestimmung "B" wird von dieser Erhöhung der Stellplatzverpflichtung nur bei der Errichtung von Wohneinheiten unter 50 m² Wohnfläche zur Förderung der Errichtung kleiner Wohnungen für Alleinstehende (bei denen erfahrungsgemäß kein Bedarf für einen zweiten PKW besteht) verzichtet.

Fahrradabstellplätze

Die Regelung der Anzahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze pro Wohneinheit dient einerseits als Konkretisierung der aktuell gültigen Regelungen der Landesbauordnung (LBO). Andererseits dient die Regelung im Rahmen der Mobilitätswende als Instrument, um den gemeindlichen Klimaschutzziele Rechnung zu tragen. Dies wird dadurch bewerkstelligt, dass die zukunftsorientierte aktive Mobilität mit dem Fahrrad gegenüber dem aktuell prägenden motorisierten Individualverkehr stärker unterstützt und gefördert wird.

Zukünftig werden Fahrräder auch PKW teilweise verdrängen können, sodass sich auch eine zusätzliche Entlastung der Parkplatzsituation im öffentlichen Verkehrsraum ergeben wird. Im gesamten Geltungsbereich werden für Wohnprojekte ab 3 Wohneinheiten bei kleinen Wohneinheiten unter 50 m² Wohnfläche (geringere Bewohnerzahl pro Wohneinheit) mindestens ein, bei Wohneinheiten mit mindestens 50 m² bis unter 110 m² Wohnfläche mindestens zwei und bei Wohneinheiten mit mindestens 110 m² Wohnfläche mindestens drei Abstellplätze für Fahrräder gefordert, denn ab dieser Wohnungsgröße kann mindestens mit einer entsprechenden Bewohnerzahl gerechnet werden.

Das Mindestmaß von 50 m² Wohnfläche entspricht der durchschnittlichen Größe eines Einpersonenhaushaltes (vergl. Stellplatzsatzung Kapitel 3 "Konzeption und Begründung der getroffenen Vorschriften"). Ebenso entspricht das Maß von 110 m² Wohnfläche, ab dem 3 Fahrradabstellplätze pro Wohneinheit zu errichten sind, dem Flächendurchschnitt von größeren Wohnungen die eine höhere Personenanzahl in Sinzheim aufweisen (vergl. Stellplatzsatzung Kapitel 2.1 "Statistische Einordnung").

Ein Nachweis der erforderlichen Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden mit unter 3 Wohneinheiten ist in der Praxis unproblematisch, da es hier meistens um Ein- oder Zweifamilienhäuser handelt. Diese verfügen in der Regel auf dem eigenen Grundstück über ausreichend Flächen für Fahrradstellplätze (entweder

im Hauptgebäude oder als separate Abstellanlage). Außerdem achten die Bauherren und Nutzer dieser Privatobjekte in der Praxis selbst darauf, ausreichende Abstellmöglichkeiten zu schaffen. In diesem Fall gelten die Regelungen der jeweils gültigen LBO. Für größere Bauvorhaben ab 3 Wohneinheiten, bei denen in der Regel mehrere Parteien involviert sind, soll einerseits durch die Festsetzung einer Mindestanzahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze sichergestellt werden, andererseits soll durch die klare Definition des "regelmäßig zu erwartenden Bedarfs" eine Vereinfachung im Genehmigungsverfahren erzielt werden.

Wohnungen für mobilitätseingeschränkte Menschen und Altenwohnanlagen sind hiervon ausgenommen, da diese Bewohner regelmäßig kein Fahrrad mehr fahren können. Die einzelne Rentnerwohnung ist dabei nicht per se ausgenommen, da diese anderweitig verkauft oder vermietet werden könnte und die heutige Rentnergeneration nicht selten noch mobil ist.