

**Fachdienst  
Stadtplanung und Stadtentwicklung (61)  
Abt. Stadtplanung / Erschließung –61.1-**

---

Neumünster, den 18.10.2017

Sachbearbeiter: Herr Köwer

Telefon: 26 25

Telefax: 26 48

Az.: 61-42-05-02

**Variantenbetrachtung  
„Optimierung der Radverkehrsführung in der Carlstraße  
zwischen Roonstraße und Sauerbruchstraße“**

**Planungsanlass**

Durch die Ratsversammlung wurde am 12.07.2016 beschlossen, dass geprüft werden soll, wie in der Carlstraße zwischen Roonstraße und Sauerbruchstraße der Fahrradverkehr im Sinne des Antrages „Fahrradstadt Neumünster“ vom 27. August 2013 optimiert werden kann. Die Varianten sind dem Planungs- und Umweltausschuss vorzulegen.

Im 10-Punkte-Programm des Beschlusses der Ratsversammlung zur „Fahrradstadt Neumünster“ sind hinsichtlich der Radverkehrsführung folgende Ziele genannt:

„5. Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit an Hauptverkehrsstraßen **sollen (...) vorrangig Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden.**“

„7. Im Nebenstraßennetz **soll der Radverkehr sicher auf der Fahrbahn geführt werden** (...).“

Bei der Variantenbetrachtung wird des Weiteren berücksichtigt, dass bei der Beteiligung der Stadtteilbeiräte und Bürger nach Abschluss der Bestandsanalyse **im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes mehrfach der Vorschlag geäußert wurde, die bestehende Fahrradstraße in den nördlich anschließenden Abschnitt der Carlstraße zwischen Roonstraße und Sauerbruchstraße zu verlängern.** Begründet wurde dies durch den **Schulstandort** und die **Verbindungsachse** zwischen dem Stadtteil Gartenstadt und der Innenstadt (einschließlich Hauptbahnhof). Des Weiteren wurde der schlechte Oberflächenzustand der baulich angelegten Radwege als Grund genannt.

**Bestandssituation** (siehe Anlage 2 zur Vorlage 0975/2013/DS)

Der hier relevante Straßenabschnitt der Carlstraße ist **ca. 880 m** lang. Er verfügt fast auf **ganze Länge beidseitig baulich angelegte Radwege. Deren Breite ist überwiegend ca. 1,3 m**, im Bereich von direkt anliegenden Parkstreifen zzgl. eines 0,5m breiten Sicherheitstrennstreifens. **Nur im Abschnitt zwischen Sauerbruchstraße und Bahnübergang ist in stadteinwärtiger Richtung kein baulich angelegter Radweg vorhanden. Hier darf der Radverkehr den Gehweg mitnutzen**, was mittels Beschilderung (Zusatzzeichen Radfahrer frei) kenntlich gemacht ist. Die Radwegbenutzungspflicht wurde 2015 aufgehoben, da bei einer Prüfung festgestellt wurde, dass die nach Straßenverkehrsordnung (StVO) und vorliegender Rechtsprechung erforderlichen Gründe (Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage) nicht gegeben sind. **Folglich kann der Radverkehr seitdem zwischen der Nutzung der Fahrbahn oder des Radweges bzw. Gehweges wählen.** Die Kfz-Stärke liegt bei 240 Kfz in der Spitzenstunde bzw. 2.600 Kfz/24 Std. Der Schwerverkehrsanteil ist mit 2,6% als gering einzustufen. Für den Radverkehr liegen keine Zählraten vor. Als Höchstgeschwindigkeit gilt Tempo 50.

### Defizite/Mängel

Ein grundsätzlicher Nachteil bei Führung des Radverkehrs auf einem Radweg im Seitenraum sind die **potenziellen Konflikte** mit dem Kfz-Verkehr an Einmündungen und Grundstücksausfahrten sowie mit Fußgängern. Dies trifft uneingeschränkt auch auf die Carlstraße zu. Ein auffälliges Unfallgeschehen liegt aber nicht vor.

**Der Oberflächenzustand des Radweges ist abschnittsweise schadhaft. Des Weiteren führen Wurzelaufbrüche zu punktuellen Schadstellen.** Das Problem der Wurzelaufbrüche wird längerfristig bestehen bleiben, da erst mit der Neupflanzung von Bäumen entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung von Wurzelaufbrüchen hergestellt werden können. Daher ist im Rahmen dieser Untersuchung auch zu erwägen, wie mit dem Problem zukünftig umgegangen werden soll, um nicht nur der Verkehrssicherungspflicht nachzukommen, sondern auch um den Radverkehr eine gute Oberflächenqualität anbieten zu können.

### Bewertung (auf Grundlage der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010“)

**Die vorliegende Radwegbreite erfüllt nicht das Regelmaß von 2,0 m (ohne Sicherheitstrennstreifen).**

Die Carlstraße fällt in den Belastungsbereich I (50 km/h; bis zu ca. 400 Kfz/Std.) nach ERA. **Dies bedeutet, dass der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann. Ein zusätzliches Radverkehrsangebot ist nicht erforderlich.** Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen. Bei geeigneten Fahrbahnbreiten und höheren Verkehrsstärken können **Schutzstreifen vorteilhaft** sein. Die vorhandene Situation mit Mischverkehr und Radweg ohne Benutzungspflicht wird nach ERA bis zu einer Verkehrsstärke von ca. 1.000 Kfz/Sph (Stunde mit der höchsten Verkehrsstärke) empfohlen.

Zusammenfassend ist festzustellen, **dass die vorhandene Radverkehrsführung den Empfehlungen der Richtlinie gänzlich entspricht. Ein zwingender Handlungsbedarf ist daher auf dieser Grundlage nicht gegeben.**

Demgegenüber steht das **planerische Ziel, den Radverkehr als modernes und stadverträgliches Verkehrsmittel mit geeigneten Maßnahmen zu fördern.** So sollen „alle rechtlichen und verkehrstechnischen Möglichkeiten zum Einsatz von kostengünstigen Lösungen voll ausgeschöpft werden“ (Ratsbeschluss vom 27.08.2013). Handlungsbedarf besteht insbesondere hinsichtlich der Akzeptanz durch den Kfz-Verkehr bei der Mitbenutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr trotz vorhandener Radwege im Seitenraum.

**Daher sollen unabhängig von der obigen Bewertung nach ERA Maßnahmen geprüft werden, die die Nutzungsbedingungen für den Radverkehr in der Carlstraße verbessern können.**

### Variantenbetrachtung

#### 1. Ausbau der Radwege auf Regelbreite

Diese Variante sieht eine Beibehaltung der gegenwärtigen Radverkehrsführung vor. Ein Ausbau der Radwege wäre nur zum Zwecke der Herstellung von regelkonformen Breiten. Eine Benutzungspflicht würde sich daraus nicht ergeben.

Die **Verbreiterung der Radwege wäre auf beiden Fahrbahnseiten nur zu Lasten der jeweiligen Gehwege möglich, da die Baumstandorte zwingend erhalten werden sollen.** Um die Regelbreite von 2,0 m herstellen zu können, müssten die Gehwege um bis zu 70 cm zurückgebaut werden. Am Gehweg auf der westlichen Seite würde dies auf Grund der vorhandenen Breite von 3,5 m zu keinen nennenswerten Nutzungseinschränkungen für die Fußgänger führen. Der Gehweg auf der Ostseite ist aber nur ca. 2,2 m breit. Die Verbreiterung des Radweges würde daher dazu führen, **dass der Gehweg nur noch über die Mindestbreite von 1,5 m verfügen würde. Die Nutzungsqualität für Fußgänger wäre spürbar eingeschränkt.**

Die unmittelbar am Radweg vorhandenen Baumstandorte führen zu teilweise erheblichen **Wurzelaufbrüchen** im Radweg. Bei den Bestandsbäumen kann dieses Problem nur durch eine Anhebung des Radwegpflasters reduziert werden. Die durch Wurzelaufbrüche entstehende Sturzgefahr kann dadurch zwar beseitigt werden, der Fahrkomfort für den Radverkehr bleibt aber eingeschränkt. Mittel- bis langfristig kann das Problem nur mit Neupflanzungen einschließlich von Wurzelschutzmaßnahmen gelöst werden, sobald die Bestandsbäume abgängig sind.

Nicht benutzungspflichtige Radwege sind hinsichtlich ihrer Standards gegenüber benutzungspflichtigen Radwegen gleichwertig zu betrachten. Es gelten die gleichen Regelmaße. Ebenso ist die Stadt weiterhin in der Verkehrssicherungspflicht. Daher besteht kein Widerspruch zwischen einer parallelen Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und dem Ausbau eines bislang nicht regelkonformen Radweges.

## **2. Rückbau der Radwege**

Der Radverkehr würde ausschließlich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Wie bereits bei Variante 1 erläutert, sind aufgrund der Wurzelaufbrüche laufend Instandsetzungsmaßnahmen im Radweg erforderlich. Die Bewertung nach ERA hat ergeben, dass der Radverkehr mit der vorhandenen Kfz-Verkehrsstärke sicher im Mischverkehr geführt werden kann. Die Radwege sind daher nicht zwingend erforderlich. Um die Kosten für die **Unterhaltung der Radwege zukünftig zu reduzieren, wäre der Rückbau der Radwege in Erwägung zu ziehen**. Die Fläche kann alternativ zur Verbreiterung der Grünstreifen, des Gehweges oder auch zum Umbau der auf der Westseite liegenden Parkbuchten in Senkrechtparker genutzt werden.

## **3. Markierung von Schutzstreifen**

Die verfügbare Fahrbahnbreite von ca. 7,5 m ermöglicht die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen. Diese könnten mit der Regelbreite von 1,5 m markiert werden, so dass in der Mitte eine Fahrgasse von 4,5 m verbleiben würde. Der überwiegend vorkommende Begegnungsfall Pkw/Pkw kann damit in der verbleibenden Fahrgasse abgewickelt werden. Die Mitnutzung der Schutzstreifen wäre daher nur im Ausnahmefall im Begegnungsfall Lkw/Pkw bzw. Bus/Pkw sowie Bus/Lkw bzw. Lkw/Lkw erforderlich. Auf Grund der beidseitigen, baulich angelegten Parkstreifen entsteht durch die Markierung von Schutzstreifen kein Verlust an Parkplätzen.

Der Vorteil von Schutzstreifen liegt darin, dass dem Radverkehr auf der Fahrbahn ein **gut wahrnehmbares Angebot** gemacht wird und dadurch das individuell empfundene Sicherheitsgefühl und folglich die Akzeptanz der Fahrbahnführung erhöht wird. Außerdem kann der Kfz-Fahrer deutlich erkennen, dass eine Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr (trotz vorhandenem Radweg) erlaubt ist, was wiederum die gegenseitige Akzeptanz und Rücksichtnahme stärkt.

## **4. Herstellung einer Fahrradstraße**

Fahrradstraßen sind vor allem für Hauptverbindungen des Radverkehrs und bei hohen Radverkehrsaufkommen geeignet. **Nach VwV-StVO kommen Fahrradstraßen nur dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.** Des Weiteren sind die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs ausreichend zu berücksichtigen, da dieser nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden darf.

Daten zum Radverkehrsaufkommen in der Carlstraße liegen nicht vor. Um vorherrschende Verkehrsart zu sein, müssten mindestens 250 Fahrräder in der täglichen Spitzenstunde bzw. 2.500 Fahrräder pro Tag auftreten. Auch ohne Verkehrszählung kann aber durch Verwendung von Vergleichsdaten aus anderen Straßen abgeschätzt werden, dass diese Werte nicht annähernd erreicht werden.

Bei Fahrradstraßen ist das Aufkommen von **Durchgangsverkehr** (d. h. Kfz-Verkehr, bei dem in der Carlstraße weder Quelle noch Ziel der Fahrt besteht) weitgehend **auszuschließen**. Aufgrund der Lage der Carlstraße im städtischen Straßennetz ist aber ein nicht unerheblicher Anteil an Nicht-Anlieger-Verkehr wahrscheinlich.

Bei breiter Straße (> 6 m Fahrbahnbreite) und eher geringen Radverkehrsanteilen sind Geschwindigkeitsübertretungen der in Fahrradstraßen geltenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h relativ häufig anzutreffen. Die Carlstraße weist mit einer Breite von rund 7,5 m ein ungünstiges Maß auf, da dieses das Überholen des Radverkehrs durch den Kfz-Verkehr mit überhöhter Geschwindigkeit begünstigt. Im Ergebnis von Unfallforschungen soll daher aus Verkehrssicherheitsgründen bei einer deutlich größeren Fahrbahnbreite als 6 m von Fahrradstraßen abgesehen werden. Nur, wenn das Befahren der Fahrradstraße für Kraftfahrzeuge nicht erlaubt ist oder das Überholen bereits durch hohe Radverkehrsstärken weitgehend unterbunden wird, können auch größere Fahrgassenbreiten Anwendung finden.

**Zusammenfassend ist festzustellen, dass für die Anordnung einer Fahrradstraße die formellen Voraussetzungen nicht erfüllt werden.** Darüber hinaus sind die straßenräumlichen Bedingungen als ungünstig hinsichtlich der Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu bezeichnen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird daher die Ausweisung einer Fahrradstraße als nicht geeignete Maßnahme bewertet. Es ist aber ausdrücklich festzustellen, dass unter veränderten Rahmenbedingungen (Festlegung von Haupttrouten des Radverkehrsnetzes, Zunahme des Radverkehrsaufkommens, bessere Regelkenntnis und Akzeptanz von Seiten der Kfz-Fahrer) die Ausweisung einer Fahrradstraße in der Carlstraße ein angemessenes Mittel zur Förderung des Radverkehrs sein kann.

#### **5. Herstellung einer Fahrradstraße in Verbindung mit einer baulichen Durchfahrtsperre für den Kfz-Verkehr**

Um die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für eine Fahrradstraße zu verbessern, wäre eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs erforderlich. Auf Grund der Lage im Straßennetz und der zügigen Befahrbarkeit ist naheliegend, dass die Carlstraße auch von kleinräumigem Durchgangsverkehr genutzt wird. Dieser könnte aber alternativ über den Stadtring und die Rendsburger Straße geführt werden. Um eine wirksame Verlagerung des Durchgangsverkehrs zu erreichen, wäre eine bauliche Durchfahrtsperre für den Kfz-Verkehr erforderlich. Diese könnte z. B. im Bereich zwischen Nachtredder und Bahnübergang hergestellt werden. In diesem Fall könnten die Einmündung Nachtredder bzw. die Zufahrt zur ehemaligen Kaserne als Wendemöglichkeit für Kfz genutzt werden. Mit dieser Maßnahme könnte der Kfz-Verkehr auf den reinen Anliegerverkehr beschränkt werden. Die auf Grund der Fahrbahnbreite nicht zu vermeidenden Überholvorgänge und die dadurch für den Fahrradverkehr entstehenden Gefahrensituationen könnten dadurch reduziert werden. Durch die spürbare Verringerung der Kfz-Verkehrsstärke wäre der Radverkehr die dominierende Verkehrsart und würde damit die Voraussetzung nach StVO erfüllen.

**Die Sperrung einer öffentlich gewidmeten Straße ist aber als wesentlicher Eingriff in das Straßennetz zu werten, der die Erschließung der betroffenen Straßen erheblich verändern würde.** Durch die in der Folge entstehende Verkehrsverlagerung können längere Erschließungswege und in einzelnen Straßen (z. B. Sedanstraße) ein höheres Verkehrsaufkommen entstehen. Da letztendlich eine zwingende Notwendigkeit für die Herstellung einer Durchfahrtsperre nicht nachgewiesen werden kann, besteht keine rechtliche Grundlage für eine verkehrsrechtliche Anordnung.

#### **6. Einbeziehung der Carlstraße in die vorhandene Tempo 30-Zone**

Durch die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus des Kfz-Verkehrs kann die Verträglichkeit mit dem Radverkehr auf der Fahrbahn erhöht werden. Die Carlstraße ist im Konzept „Flächenhafte Verkehrsberuhigung“ (Tempo 30-Zonen-Konzept) von 1992 als Bestandteil des Straßengrundnetzes (innerörtliches Vorfahrtstraßennetz) ausgewiesen, in dem eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gelten soll.

Die Notwendigkeit, die Carlstraße im Abschnitt zwischen Sauerbruchstraße und Roonstraße als Vorfahrtstraße beizubehalten, ist bei der gegenwärtigen Verkehrsfunktion nicht mehr zwingend gegeben. Andererseits dienen Tempo 30-Zonen laut Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Radfahrer. Unter Betrachtung der gegenwärtigen Straßenraumsituation und Verkehrssituation ist ein über das normale Maß hinausgehender Schutzbedarf für keinen der drei genannten zwingend zu erkennen. Es liegen daher keine ausreichenden Gründe für die Anordnung einer Tempo 30-Zone vor.

## **Fazit**

Im Ergebnis der vorliegenden Untersuchung stellt die Markierung von Schutzstreifen (Maßnahme 3) die Vorzugsvariante dar. Die zu stärkende Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn kann mit Schutzstreifen für den Kfz-Verkehr und Radverkehr verdeutlicht werden. Der Verkehrssicherungspflicht bei den vorhandenen baulich angelegten Radwegen wird weiterhin nachgekommen. Mittelfristig ist ein Rückbau der Radwege zu prüfen (siehe Variante 2). In der Anlage sind der vorhandene Straßenraumquerschnitt sowie eine Prinzipskizze zur Markierung von Schutzstreifen beigefügt.

**In die den Stadtteilbeiräten Gartenstadt und Stadtmitte vorgestellten Variantenbetrachtung sind nachträglich zwei weitere Varianten aufgenommen worden. Die fachliche Bewertung ist nachfolgend zu entnehmen. Zusammenfassend bleibt aber festzustellen, dass das oben stehende Fazit mit der Empfehlung der Markierung von Schutzstreifen Bestand hat.**

## **7. Zweirichtungsradweg**

In der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses vom 7.7.2016 wurde folgender Änderungsantrag der SPD beschlossen:

„Die Verwaltung wird gebeten die Carlstraße bis Höhe Sauerbruchstraße auf der stadtauswärtsführenden Straßenseite einen ausreichend breiten, gegenläufigen Radweg unter Wegfall der Parkspur zu planen. Der nicht mehr benötigte Radweg auf der Seite des Jugendspielplatzes wird aufgenommen und der Parkstreifen als Senkrechtaufstellung hergestellt.“

In der Sitzung der Ratsversammlung vom 12.7.2016 wurde dieser Antrag aber abgelehnt. Die Verwaltung hat daher diese Variante zunächst nicht in die Betrachtung einbezogen. Da aber Zweirichtungsradwege eine vom Grundsatz mögliche Führungsform für den Radverkehr darstellt, ist eine Prüfung nun nachträglich erfolgt.

Grundsätzlich bergen Zweirichtungsradwege bzw. die Freigabe linker Radwege besondere Gefahren. Die Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung enthält dazu folgendes:

„Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll daher grundsätzlich nicht angeordnet werden.“

Die Richtlinie „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ führt dazu aus: „Die Nutzung der Radwege auf der linken Straßenseite ist innerorts eine häufige Unfallursache. Baulich angelegte Radwege dürfen daher nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung der Konfliktpunkte (insbesondere Einmündungen und Grundstückszufahrten) in Gegenrichtung freigegeben werden.“

Aus den Verkehrsjahresberichten der Polizei in Neumünster geht seit Jahren hervor, dass die (legale und illegale) Nutzung linker Radwege die Hauptunfallursache für den Radverkehr ist. Aus Verkehrssicherheitsgründen ist daher von der Herstellung eines Zweirichtungsradweges abzusehen.

## **8. Fahrradstraße mit reduzierter Fahrbahnbreite und Schrägparken**

Der ADFC Neumünster hat mit Schreiben vom 08.10.2017 Stellung zur geplanten Optimierung der Radverkehrsführung in der Carlstraße genommen. Darin sind zwei wesentliche Punkte enthalten, zu denen nachfolgend Stellung genommen wird:

### **- Umsetzung der Optimierung aussetzen**

Im Rahmen der Variantenbetrachtung wurden ausführlich die Gründe für die Empfehlung eines Schutzstreifens als Vorzugsvariante für die Carlstraße bzw. die Argumente gegen eine Fahrradstraße zum gegenwärtigen Zeitpunkt erläutert. Im Ergebnis des in Bearbeitung befindlichen Radverkehrskonzeptes ist daher keine anderslautende Empfehlung zu erwarten. Gleichwohl schließt die Markierung von Schutzstreifen als kurzfristig umsetzbare und kostengünstige Maßnahme nicht aus, dass mittelfristig unter veränderten Rahmenbedingungen beispielsweise die Anordnung einer Fahrradstraße umgesetzt wird.

#### - Ummarkierung des Fahrbahnbereiches zur Fahrradstraße

Der Vorschlag des ADFC zielt darauf, die für eine Fahrradstraße ungeeignete Fahrbahnbreite (7,5m) durch Markierung von Schrägparkplätzen auf ein geeignetes Maß (5m) zu reduzieren. Dies ist vom Grundsatz her durchaus möglich. Aus folgenden Gründen wird aus Sicht der Verwaltung die Umsetzung aber nicht empfohlen:

Die Maßnahme erfordert einen erheblichen Markierungsaufwand, da nicht nur der Trennstrich zwischen Fahrbahn und Parkplätzen zu markieren ist, sondern auch die einzelnen Parkplätze. Auf Grund der Schräganordnung wäre ansonsten für den Kfz-Fahrer die Aufstellordnung nicht zu erkennen. Darüber hinaus müsste an den zahlreichen Grundstückszufahrten das Schrägparken unterbrochen und bedingt durch die Schräganordnung Sperrflächen markiert werden. Zudem ist durch die umfassenden Markierungen eine Beeinträchtigung des städtebaulich gefälligen Straßenraumes zu erwarten.

Auf Grund der Schräganordnung ist die Nutzung der Parkplätze nur aus einer Fahrtrichtung möglich. Ein Wenden ist bedingt durch die Fahrbahnbreite von nur 5m nicht oder nur nach mehrmaligem Rangieren möglich.

Beim Ausparken müssen die Kfz rückwärts in die Fahrradstraße eingefahren. Die Sichtbeziehungen zwischen Pkw-Fahrer und Radverkehr sind dabei sehr eingeschränkt. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist das Schrägparken kritischer zu bewerten als das Längsparken.

Bei der genannten Stellplatztiefe von 4,15m wurde der erforderliche Überhangstreifen von 70cm nicht berücksichtigt. Dieser kann zwar im vorhandenen Grünstreifen abgedeckt werden, allerdings nur Bereichen ohne Bäume. Daher sind bauliche Schutzmaßnahmen für die Baumstandorte und eine Verbreiterung der Stellplatztiefe auf 4,85m erforderlich. Um trotzdem die Fahrbahnbreite von 5m zu gewährleisten, müsste auf die vorgesehene Verbreiterung des westlichen Parkstreifens verzichtet werden.

Zur Ermittlung der regelmäßig auftretenden Parkraumauslastung wurde an mehreren Wochentagen zu unterschiedlichen Tageszeiten, insbesondere Vormittags, die Parkraumbelastung in der Carlstraße sowie auf dem Jugendspielplatz erhoben. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass ausreichend freie Parkraumkapazitäten sowohl auf den Parkstreifen in der Carlstraße als auch auf dem Jugendspielplatz vorhanden sind. Die maximale Parkraumauslastung lag bei rund 50%. Selbst für die Tage, an denen wegen Veranstaltungen der Jugendspielplatz nicht zum Parken genutzt werden kann, kann abgeschätzt werden, dass der Parkraum in der Carlstraße in der Regel ausreichend ist. Für die Schaffung zusätzlicher Parkplätze im öffentlichen Straßenraum besteht daher keine planerische Notwendigkeit.