

Bewertungsmatrix

zur Bewertung des Standorts
an der Hindenburgstraße &
neun weiterer Alternativ-
standorte



Schematische Gesamtübersicht der Standortbewertung

Eine **detaillierte Bewertung** der untersuchten Kriterien folgt **auf den Seiten 2-6 zuzüglich der Erläuterungen**. Die Bewertungsmatrix stellt eine **Einschätzung der Verwaltung** dar. Einzelne Kriterien erfordern eine gutachterliche Untersuchung für belastbare Aussagen. Dies war für die zehn Standorte im Erstellungszeitraum nicht leistbar. Die Verwaltung hat die Bewertung entsprechend argumentativ geführt.

zehn städtebauliche & verkehrliche Ziele	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10
Deckung des Stellplatzbedarfs aus Kompensation (mind. 85 Stellplätze)										
Parkhaus mit (50-)100 neuen öffentlichen Stellplätzen (Zusatzangebot)										
Geschäftshaus an der Hindenburgstraße										
Verkehrsberuhigung der Moltkestraße										
innenstadtnahes Parken										
max. geringe Beeinträchtigung des verstetigten Verkehrsflusses entlang der B 296										
Erreichbarkeit des Standorts vom Hauptstraßennetz aus										
Auswirkungen auf die Umgebungsbebauung & Nebenstraßen										
max. geringe Eingriffe in die Grünfläche und Auswirkungen auf das Klima										
keine langfristige Beeinträchtigung der Albert-Schweitzer-Schule										
Zwischensumme der städtebaulichen & verkehrlichen Ziele	10	5	6	6	4	7	7	5	3	5



Die zehn untersuchten Standorte:

- V1 Tiefgarage an der Hindenburgstraße
- V2 Tiefgarage Alter Stadtfriedhof
- V3 Tiefgarage Hasenplatz
- V4 Stellplätze Hasenplatz 5-9
- V5 Parkdeck Marienstraße 3-7
- V6 Tiefgarage VHS-Südflügel
- V7 Tiefg. & Parkh. Tübinger Straße 42-44
- V8 Tiefgarage Marienstraße 11-19
- V9 Tiefgarage Marienstraße 21-1/2
- V10 Aufstockung Krankenhaus-Parkhaus

erreichte Punktzahl	0-3 / 10	4-5 / 10	6-7 / 10	8-9 / 10	10 / 10
---------------------	----------	----------	----------	----------	---------

sechs weitere Rahmenbedingungen	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10
Flächenverfügbarkeit: Eigentumsverhältnisse & Grunderwerb										
keine Betroffenheit des Denkmalschutzes										
kein Abbruch von Bestandsbebauung										
keine Ersatzbebauungen / Ersatzmaßnahmen										
Übereinstimmung mit städtebaulichen Konzeptionen										
bauplanungsrechtliche Zulässigkeit										
Zwischensumme der weiteren Rahmenbedingungen	3	1	2	0	2	4	2	3	3	4
Gesamtsumme	13	6	8	6	6	11	9	8	6	9
Erfüllung des Stellplatzbedarfs & des Zusatzangebots	✓	✓	—	—	—	—	✓	✓	—	✓

erfüllt	nicht erfüllt
---------	---------------

erreichte Punktzahl	0 / 6	1-2 / 6	3-4 / 6	5 / 6	6 / 6
	0-6 / 16	7-9 / 16	10-12 / 16	13-15 / 16	16 / 16

Insgesamt können **mindestens 135 öffentliche Stellplätze** entstehen.

Detaillierte Bewertung des Standorts an der Hindenburgstraße & neun weiterer Alternativstandorte

Die Standortalternativen wurden der Verwaltung vorgeschlagen. Diese hat sie überwiegend ohne gutachterliche Untersuchung geprüft und bewertet.



Standortbewertung		V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	Erläuterungen
Standort a. d. Hindenburgstraße & Alternativstandorte		Tiefgarage a. d. Hindenburgstraße	Tiefgarage Alter Stadtfriedhof	Tiefgarage Hasenplatz	Stellplätze Hasenplatz 5-9	Parkdeck Marienstraße 3-7	Tiefgarage VHS-Südflügel	Tiefgarage & Parkhaus Tübinger Straße 42-44	Tiefgarage Marienstraße 11-19	Tiefgarage Marienstraße 21-1, 21-2	Aufstockung Krankenhaus-Parkhaus	
Stellplatzzahlen Bestand & Planung	Stellplätze im Bestand	ca. 95 Stellplätze Musik- & Albert-Schweitzer-Schule: ca. 10, Volksbank: ca. 85	ca. 30 in der Gültsteiner Straße	ca. 20 am Hasenplatz	0	ca. 30 für die Wohnbebauung Marienstraße 3-7	0	0	0	0	ca. 200 am Krankenhaus	Je nach Standort befinden sich dort bereits bestehende private oder öffentliche Parkieranlagen. Die Parkplätze sind entsprechend zu berücksichtigen.
	insgesamt realisierbare Stellplatzzahl	ca. 285	ca. 185	ca. 60	ca. 15	ca. 90	ca. 90	ca. 170	ca. 265	ca. 145	ca. 400	Die überschlägige Prüfung der Verwaltung berücksichtigt die Entwicklung hin zu breiteren Autos. Ein durchschnittlicher Stellplatz misst 2,70 m x 5,00 m.
	Stellplatzbedarf	ca. 200 Bestand zzgl. neues Geschäftshaus: ca. 20, Ersatz Graben & Hindenburgstraße: ca. 85	ca. 115 Bestand zzgl. Ersatz Graben & Hindenburgstraße: ca. 85	ca. 105 Bestand zzgl. Ersatz Graben & Hindenburgstraße: ca. 85	ca. 85 Ersatz Graben & Hindenburgstraße: ca. 85	ca. 115 Bestand zzgl. Ersatz Graben & Hindenburgstraße: ca. 85	ca. 85 Ersatz Graben & Hindenburgstraße: ca. 85	ca. 85 Ersatz Graben & Hindenburgstraße: ca. 85	ca. 205 Wohnbebauung: ca. 120, Ersatz Graben & Hindenburgstraße: ca. 85	ca. 150 Wohnbebauung: ca. 65, Ersatz Graben & Hindenburgstraße: ca. 85	ca. 310 Bestand zzgl. DRK: ca. 25, Ersatz Graben & Hindenburgstraße: ca. 85	Nach Einschätzung der Verwaltung sollte das neue Parkhaus wenigstens Ersatz bieten für die im Rahmen der Neugestaltung des Grabens und der Anpassung der Hindenburgstraße entfallenden Stellplätze. Der Mindest-Stellplatzbedarf beträgt daher 85 Stellplätze. Je nach Standort können weitere Stellplätze erforderlich sein.
	mögliches Zusatzangebot an öffentlichen Stellplätzen	ca. 85	ca. 70	ca. -45	ca. -70	ca. -25	ca. 5	ca. 85	ca. 60	ca. -5	ca. 90	Realisierbare Stellplatzzahl abzüglich des Stellplatzbedarfs. Eine negative Stellplatzzahl bedeutet, dass kein Ersatz der Stellplätze möglich ist. Es gingen reell Stellplätze verloren. Eine positive Stellplatzzahl bedeutet ein Mehrangebot an Stellplätzen an den Standorten gegenüber dem Bestand.
	öffentliche Parkebenen	nur UG 1	UG 1-2	UG 1-2	ebenerdige Stellplätze	EG - OG 3	UG 1-2	UG 1 - OG 3	nur UG 2	nur UG 2	OG 4-4,5	Annahme bei Tiefgaragen: jeweils maximal 2 Untergeschosse realisierbar für vergleichbare Betrachtung und aufgrund Unwissenheit über Tragfähigkeit des Untergrunds.

zehnte städtebauliche & verkehrliche Ziele		V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	Erläuterungen
		Tiefgarage a. d. Hindenburgstraße	Tiefgarage Alter Stadtfriedhof	Tiefgarage Hasenplatz	Stellplätze Hasenplatz 5-9	Parkdeck Marienstraße 3-7	Tiefgarage VHS-Südflügel	Tiefgarage & Parkhaus Tübinger Straße 42-44	Tiefgarage Marienstraße 11-19	Tiefgarage Marienstraße 21-1, 21-2	Aufstockung Krankenhaus-Parkhaus	
Deckung des Stellplatzbedarfs aus Kompensation (Verkehrsberuhigung Graben: Fahrplan Innenstadt Maßnahme Nr. 2 & Modellstadt-Maßnahme)	Kann der Stellplatzbedarf von mindestens 85 Stellplätzen im Parkhaus-Neubau ersetzt werden?	ja	ja	nein	nein	nein	ja	ja	ja	nein	ja	Der Stellplatzbedarf umfasst den Mindest-Stellplatzbedarf plus möglicher weiterer Bedarfe aus dem Bestand heraus oder aus Planungen.
Parkhaus mit (50-)100 neuen öffentlichen Stellplätzen (Zusatzangebot) (Verkehrsentscheid 2015, Fahrplan Innenstadt Maßnahme Nr. 13b, IMEP 2030)	Kann die in den Planungen genannte Stellplatzanzahl zum Abfangen des Parkverkehrs aus Richtung Tübingen realisiert werden?	ja	ja	nein	nein	nein	nein	ja	ja	nein	ja	Nach Einschätzung der Verwaltung sollte im Parkhaus-Neubau über die Stellplatz-Mindestanforderung (85) hinaus ein innenstadtnahes Parkplatzangebot geschaffen werden, so dass das neue Parkhaus nicht sofort voll ausgelastet ist. 100 weitere Stellplätze stellen die Obergrenze für ein angemessenes Zusatzangebot dar. Bewertet wird daher ein realisierbares Zusatzangebot von 50-100 Stellplätzen.
Geschäftshaus an der Hindenburgstraße	Kann auf dem Grundstück westlich der Volksbank ein Geschäftshaus mit Einzelhandels- und Büroflächen realisiert werden?	ja	nein ¹	nein ¹	nein ¹	nein ¹	nein ¹	nein ¹	nein ¹	nein ¹	nein ¹	¹ Ein vom Parkhaus unabhängiger Bau eines Geschäftshauses an der Hindenburgstraße verursacht einen eigenen Stellplatzbedarf . Dieser kann nur über die Hindenburgstraße abgewickelt werden (Richthofen-/Bismarckstraße und Ottoscher Garten scheiden hierfür aus). Zusätzlich wird die Grünfläche direkt an der Hindenburgstraße überbaut .
Verkehrsberuhigung der Moltkestraße	Können ca. 85 Stellplätze der Volksbank für eine weitestgehende Beruhigung der Moltkestraße im Parkhaus-Neubau angeboten werden?	ja	nein ²	nein ²	nein ²	nein ²	nein ²	nein ²	nein ²	nein ²	nein ²	² Das Ziel "Beruhigung Moltkestraße" erfordert grundsätzlich eine Erschließung der Volksbank-Parkplätze über die Hindenburgstraße . Der auf der Moltkestraße störende Parkverkehr soll nicht über die Richthofen- & Bismarckstraße oder den Ottoschen Garten bzw. den Alten Stadtfriedhof geführt werden. Ohne den Bau eines Geschäfts- und Parkhauses besteht seitens der Volksbank kein Bedarf , ihre Parkierung neu zu regeln.
innenstadtnahes Parken	Erreicht man vom Parkhaus-Neubau aus den Graben innerhalb von 2 Min. zu Fuß & den Marktplatz innerhalb von 5 Min. ?	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein ³	³ Für eine gute Erreichbarkeit der Altstadt wäre ein Shuttlebus erforderlich . Bei Wartezeiten von bis zu 30 Min. ist erfahrungsgemäß zu erwarten, dass der Shuttlebus nicht angenommen wird. Ein Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln ist nur dann attraktiv, wenn keine langen Wartezeiten entstehen und die Distanzen zum Ziel für Fußgänger deutlich zu lang sind.

zehn städtebauliche & verkehrliche Ziele		V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	Erläuterungen
geringe Beeinträchtigung des verfestigten Verkehrsflusses entlang der B 296 (Modellstadtmaßnahme)	Wie stark sind die Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses entlang der B 296 in den Spitzen- und Nebenzeiten?	geringe Beeinträchtigung gutachterlich belegt: Qualitätsstufe A	geringe Beeinträchtigung durch Nutzen bestehender Abbiegebeziehung	geringe Beeinträchtigung die Tiefgaragenzu- & -abfahrt erfolgt nur aus / nach Osten über eine Rampe mittig in der Fahrbahn	geringe Beeinträchtigung aufgrund geringer Stellplatzzahl & Nutzen bestehender Abbiegebeziehung	geringe Beeinträchtigung durch Nutzen bestehender Abbiegebeziehung	geringe Beeinträchtigung ein Ausbau des Knotens Tübinger - Hildrizhauser Straße für Linksabbiegen in die Markusstraße ist möglich	geringe Beeinträchtigung ein Ausbau des Knotens Tübinger - Hildrizhauser Straße für Linksabbiegen in die Markusstraße ist möglich	geringe Beeinträchtigung durch Nutzen bestehender Abbiegebeziehung	geringe Beeinträchtigung durch Nutzen bestehender Abbiegebeziehung	geringe Beeinträchtigung durch Nutzen bestehender Abbiegebeziehung	Da für den Standort a. d. Hindenburgstraße bei ca. 285 anfahrbaren Stellplätzen eine geringe Beeinträchtigung des Verkehrsflusses nachgewiesen wurde, ist davon auszugehen, dass bei geringeren Stellplatzzahlen ebenfalls nur geringe Beeinträchtigungen zu erwarten sind.
Erreichbarkeit des Standorts vom Hauptstraßennetz aus	Ist eine direkte Anfahrbarkeit des Parkhauses von der B 296 aus möglich?	ja	nein Abbiegebeziehung: Hasenplatz - Gültsteiner Straße	ja	ja	nein Abbiegebeziehung: Hasenplatz - Marienstraße	ja	ja	nein ⁴ Abbiegebeziehung: Tübinger Straße - Marienstraße	nein ⁴ Abbiegebeziehung: Tübinger Straße - Marienstraße	nein ⁴ Abbiegebeziehung: Tübinger Straße - Marienstraße	⁴ Eine Anbindung der Grundstücke direkt an die Tübinger Straße ist nicht sinnvoll, weil der bestehende Straßenquerschnitt zu schmal für eine Abbiegespur ist. Aufgrund der Topographie und straßenbegleitender Bebauung ist eine Aufweitung des Straßenraumes für Abbiegespuren ausgeschlossen bzw. städtebaulich nicht erwünscht. Die Marienstraße besitzt eine ausreichende Fahrbahnbreite für Mehrverkehr.
keine Auswirkungen auf die Umgebungsbebauung & Nebenstraßen	Wird ein Mehrverkehr in angrenzenden Gebieten vermieden?	ja	nein Mehrverkehr im Abschnitt Hasenplatz - Gültsteiner Straße	ja	ja	nein Mehrverkehr im Schafhausfeld durch Anfahrt über Hasenplatz	ja	ja	nein Mehrverkehr durch Anfahrt über südliche Marienstraße am Längenholz & Krankenhaus	nein Mehrverkehr durch Anfahrt über südliche Marienstraße am Längenholz & Krankenhaus	nein Mehrverkehr durch Anfahrt über südliche Marienstraße am Längenholz & Krankenhaus	Wenn der Parkhaus-Standort nicht direkt von der B 296 aus angefahren werden kann, hat dies eine Verkehrsführung über Nebenstraßen und entsprechend einen Mehrverkehr in den betroffenen Bereichen zur Folge.
max. geringe Eingriffe in die Grünfläche und das Klima	Wie sind die erforderlichen Eingriffe in bestehende Grünflächen und die Auswirkungen auf das lokale Klima zu bewerten?	gering ⁵ Eingriff in Einzelgehölze ohne nachgewiesene Habitatstrukturen	sehr hoch Eingriff in eine großflächig zusammenhängende Grünfläche mit wertvollem Baumbestand & Potenzial für Habitatstrukturen	gering Eingriff in Einzelgehölze	sehr gering keine Einzelgehölze vorhanden	sehr gering keine Einzelgehölze vorhanden	sehr gering keine Einzelgehölze vorhanden	hoch Eingriff in Gartenanlagen mit Potenzial für Habitatstrukturen	sehr gering ⁶	sehr gering ⁶	sehr gering ⁶	⁵ Die Kompensation der Eingriffe erfolgt teilw. i. R. d. Neugestaltung des Schulhofs. Die Grünfläche wirkt n. Einschätzung d. Verwaltung durch allseitige Umbauung nicht als Kaltluftschneise. Die Kaltluft entsteht außerhalb Herrenbergs und strömt v.a. über Hänge & entlang der Hauptstraßen von West & Nord in die Stadt. Für belastbare Aussagen ist ein standortbezogenes Gutachten erforderlich - dies war zeitlich für alle Standorte nicht leistbar (vorgesehen im späteren Planungsprozess). ⁶ Die Neustrukturierung des KH-Areals erfordert einen größeren Eingriff in die Natur. Die Realisierung von bis zu 1,5 weiteren Parkebenen stellt einen untergeordneten Eingriff dar.

zehn städtebauliche & verkehrliche Ziele		V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	Erläuterungen
keine langfristige Beeinträchtigung der Albert-Schweitzer-Schule	Kann die Schule trotz des Parkhauses bedarfsgerecht weiterentwickelt werden (Schulhof, Gebäude)?	ja ⁷	ja ⁸	ja ⁸	ja ⁸	ja ⁸	ja ⁸	ja ⁸	ja ⁸	ja ⁸	ja ⁸	⁷ Beeinträchtigungen finden statt während der Bauphase . Diese ist weitest möglich in Absprache mit der Schulleitung und Verwaltung zu planen. ⁸ Die Neugestaltung des Schulhofes der Albert-Schweitzer-Schule ist in diesen Varianten als eine vom Geschäfts- und Parkhaus unabhängige Maßnahme zu betrachten und durch einen eigenen Ratsbeschluss herbeizuführen.
		Tiefgaragenbau unter dem Schulhof & geplante Neugestaltung	Tiefgarage a. d. Hindenburgstraße	Tiefgarage Alter Stadtfriedhof	Tiefgarage Hasenplatz	Stellplätze Hasenplatz 5-9	Parkdeck Marienstraße 3-7	Tiefgarage VHS-Südflügel	Tiefgarage & Parkhaus Tübinger Straße 42-44	Tiefgarage Marienstraße 11-19	Tiefgarage Marienstraße 21-1, 21-2	

Zwischenbewertung der städtebaulichen & verkehrlichen Ziele	10	5	6	6	4	7	7	5	3	5	erreichte Punktzahl				
											0-3 / 10	4-5 / 10	6-7 / 10	8-9 / 10	10 / 10

sechs weitere Rahmenbedingungen		V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	Erläuterungen
Flächenverfügbarkeit: Eigentumsverhältnisse & Grunderwerb	Sind die Grundstücke im städtischen Eigentum oder ist Verkaufsbereitschaft seitens privater Eigentümer bekannt?	ja	ja	nein	nein	nein	ja	nein	ja ⁹	ja ⁹	nein ¹⁰	⁹ Die Tiefgaragenebene könnte Teileigentum der Stadt werden (Verhandlungen mit dem Landkreis Böblingen über Gewinnbeteiligung an der Krankenhaus-Entwicklung). ¹⁰ Der Landkreis Böblingen bleibt Eigentümer der Flächen südwestlich des Krankenhauses.
		es wurden Vorgespräche mit der Volksbank geführt		Bundesstraße, Zustimmung Regierungspräsidium und Landrat samt erforderlich	Verkaufsbereitschaft privater Eigentümer ist zu klären	Fläche der Altstadtgarage ist nur Teileigentum; Zustimmung Hotel Hasen erforderlich		Verkaufsbereitschaft privater Eigentümer ist zu klären		Interesse des Landkreises hinsichtlich einer Aufstockung ist zu klären		
keine Betroffenheit des Denkmalschutzes	Kann i. R. des Parkhaus-Neubaus ein Eingriff an Denkmälern oder Verdachtsflächen ausgeschlossen werden?	ja	nein	nein	nein	ja	ja	nein	ja	ja	ja	Bei Betroffenheit des Denkmalschutzes ist das Landesamt für Denkmalpflege hinzuzuziehen. Je nach Beurteilung durch die Sachverständigen können weitere Untersuchungen (Prospektionen) oder sogar Rettungsgrabungen erforderlich werden.
			einf. Kulturdenkmal: Sachgesamtheit aus Spitalacker & Friedhofsmauer; arch. Denkmal: Alemannengrab	arch. Denkmal: im Bereich der ehemaligen Stadtmauer	innerhalb der Gesamtanlage & Verdachtsfläche des mittelalterlichen Stadtbereichs			einf. Kulturdenkmal: Wohnhaus Nr. 44				
kein Abbruch von Bestandsbebauung	Kann das Parkhaus gebaut werden ohne Abbruch einer Bestandsbebauung, die zurzeit einen anderen Nutzungszweck erfüllt?	nein	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Im Vorgriff zur Umsetzung des Parkhausbaus müssen bestehende Nutzungen ersetzt werden. Hierfür müssen qualitativ und quantitativ gleichwertige Ersatzflächen bzw. Immobilien zur Verfügung stehen.
		Abbruch von Volksbank-Parkdeck und Tiefgarage	Teilabbruch der Friedhofsmauer für den Bau der Zu-/ Abfahrt & des Tiefgaragengeschosses	aber: eine Unterbauung der Bundesstraße bedeutet einen mit einem Gebäudeabbruch vergleichbaren Aufwand	Abbruch von 3 privaten Wohn- & Geschäftshäusern	Abbruch des Parkdecks mit 31 privaten Stellplätzen der Marienstraße 3-7	Abbruch des VHS-Südflügels	Abbruch von 3 privaten Wohnhäusern	Abbruch der Wohnheime Marienstraße 11-13, 19 & der Marienstraße 15 i. R. der Entwicklung des Krankenhaus-Areals	Abbruch der Wohn- und Verwaltungsgebäude Marienstraße 21-1 & 21-2 i. R. der Entwicklung des Krankenhaus-Areals	Abbruch der Krankenhaus-Parkplätze i. R. der Entwicklung des Krankenhaus-Areals	

		V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	Erläuterungen
		Tiefgarage a. d. Hindenburgstraße	Tiefgarage Alter Stadtfriedhof	Tiefgarage Hasenplatz	Stellplätze Hasenplatz 5-9	Parkdeck Marienstraße 3-7	Tiefgarage VHS-Südflügel	Tiefgarage & Parkhaus Tübinger Straße 42-44	Tiefgarage Marienstraße 11-19	Tiefgarage Marienstraße 21-1, 21-2	Aufstockung Krankenhaus-Parkhaus	
sechs weitere Rahmenbedingungen												
keine Ersatzbebauungen / Ersatzmaßnahmen	Kann das Parkhaus gebaut werden, ohne dass Ersatzmaßnahmen oder -Neubauten erforderlich werden?	nein Ersatz von ca. 85 Stellplätzen & Schulhoffläche während der Bauphase	nein Sicherung der entnommenen Friedhofsmauer & ggf. des Alemannengrabs	nein Umleitung des Durchgangs- bzw. Ziel-/ Quellverkehrs aufgrund der Vollsperrung während der Bauphase	nein Ersatz von Grundstücken mit Wohnbebauung gleichen Werts	nein Ersatz von 31 notwendigen Stellplätzen der Wohnbebauung Marienstraße 3-7	nein Einrichten eines Interimsstandorts während der Bauphase & Neubau VHS-Südflügel	nein Ersatz von Grundstücken mit Wohnbebauung gleichen Werts	ja ¹¹	ja ¹¹	ja ¹²	¹¹ Ersatz für die Wohnbebauung und Fortis e.V. erfolgt im neuen Wohnquartier durch den Landkreis; der Verwaltungsstandort dient als Provisorium bis zur Fertigstellung des "Seeländer-Areals" ¹² Herstellung des Parkhaus-Neubaus durch den Landkreis i. R. d. Entwicklung des süd-westlichen Krankenhaus-Bereiches
Übereinstimmung mit städtebaulichen Konzeptionen	Stimmt der Standort mit definierten Zielen der Stadtentwicklung überein (z.B. Fahrplan Innenstadt, Entwicklung Krankenhaus-Areal usw.)?	ja Fahrplan Innenstadt, Strukturplan Kernstadt, Sanierungsgebiet SE III, IMEP 2030	nein städtebauliches Ziel: Stadtpark (Fahrplan Innenstadt), Sicherung des Baumbestandes	ja IMEP 2030	nein städtebauliches Ziel: Verkehrsberuhigung der Altstadt	ja Ergänzung des Parkhauses Altstadtgarage, IMEP 2030	ja IMEP 2030	ja IMEP 2030	nein städtebauliches Ziel: allgemeines Wohngebiet i.R. der Entwicklung des Krankenhaus-Areals	nein städtebauliches Ziel: allgemeines Wohngebiet i.R. der Entwicklung des Krankenhaus-Areals	ja Entwicklung Krankenhaus-Areal: Neuorganisation der Parkierung, IMEP 2030	Wenn die angestrebte Nutzung „öffentliche Tiefgarage“ bereits formulierten Zielen der Stadtentwicklung widerspricht, muss geprüft werden, inwieweit die Zielsetzung angepasst werden muss.
bauplanungsrechtliche Zulässigkeit	Ist das Parkhaus nach geltendem Planungsrecht zulässig?	nein aktuelles Bauplanungsrecht: Fläche für den Gemeinbedarf mit Nutzungszweck Schule	nein aktuelles Bauplanungsrecht: Friedhof	nein aktuelles Bauplanungsrecht: Verkehrsfläche	nein aktuelles Bauplanungsrecht: Bewertung nach § 34 BauGB (Einfügen in die Umgebung)	nein aktuelles Bauplanungsrecht: (Tief)Garage mit maximal zwei Geschossen	ja	ja	nein aktuelles Bauplanungsrecht: Fläche für den Gemeinbedarf mit Nutzungszweck Krankenhaus	nein aktuelles Bauplanungsrecht: Fläche für den Gemeinbedarf mit Nutzungszweck Krankenhaus	ja	Wenn das geltende Bauplanungsrecht eine öffentliche Parkierungsanlage aufgrund ihrer Art oder ihres vorgesehenen Maßes ausschließt, muss entsprechend ein Bauleitplanverfahren eingeleitet werden. Innerhalb des Bebauungsplans können spezifische Festsetzungen getroffen werden.
Zwischenbewertung der weiteren Rahmenbedingungen		3	1	2	0	2	4	2	3	3	4	erreichte Punktzahl 0/6 1-2/6 3-4/6 5/6 6/6

Zwischenbewertung der städtebauliche & verkehrliche Ziele	10	5	6	6	4	7	7	5	3	5	erreichte Punktzahl 0-3/10 4-5/10 6-7/10 8-9/10 10/10
Zwischenbewertung der weiteren Rahmenbedingungen	3	1	2	0	2	4	2	3	3	4	erreichte Punktzahl 0/6 1-2/6 3-4/6 5/6 6/6
Gesamtsumme	13	6	8	6	6	11	9	8	6	9	0-6/16 7-9/16 10-12/16 13-15/16 16/16
Erfüllung des Stellplatzbedarfs & des Zusatzangebots	✓	✓	—	—	—	—	✓	✓	—	✓	Insgesamt können mindestens 135 öffentliche Stellplätze entstehen.