

Gemeinde Linkenheim-Hochstetten

# Parkraumkonzept Rheinstraße

Handlungsempfehlungen

Bericht



Karlsruhe  
Dezember 2020

Gemeinde Linkenheim-Hochstetten

# Parkraumkonzept Rheinstraße

Handlungsempfehlungen

Bericht

**Bearbeiter**

Dr. Ing. Frank Gericke (Projektleiter)

M. Sc. Ann-Kathrin Meyer

**Verfasser**

**MODUS CONSULT Gericke GmbH & Co. KG**

Pforzheimer Straße 15b

76227 Karlsruhe

0721/ 94006-0

Erstellt im Auftrag der Gemeinde Linkenheim-Hochstetten

im Dezember 2020

## Inhalt

<b>1. Aufgabenstellung</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Grundlagen</b> .....	<b>5</b>
<b>3. Bestandsermittlung und Planungsparameter</b> .....	<b>6</b>
3.1 Erfassung Straßenraum .....	7
3.2 Erhebung Ruhender Verkehr .....	10
3.3 Analyse von Konflikten .....	11
3.4 Untersuchung der Planvarianten.....	12
<b>4. Maßnahmenvorschlag</b> .....	<b>14</b>
<b>5. Zusammenfassung</b> .....	<b>16</b>

## Tabellen

<b>Tab. 1:</b> Übersicht Stellplätze nach Erhebungszeitraum	10
<b>Tab. 2:</b> Übersicht verfügbare Stellplätze, Variantenvergleich	14

## Pläne

Plan 1	Bestandsplan, Erhebung Mittwoch
Plan 2	Bestandsplan, Erhebung Samstag
Plan 3	Bestandsplan, Erhebung Sonntag
Plan 4	Konfliktplan
Plan 5	Lageplan zum Parkraumkonzept, Variante 1
Plan 6	Lageplan zum Parkraumkonzept, Variante 2
Plan 7	Ausweichstelle, Variante 1
Plan 8	Ausweichstelle, Variante 2
Plan 9	Systemschnitte

## 1. Aufgabenstellung

Die Rheinstraße, zwischen Karlsruher und Hochstetter Straße, wird im Tagesverlauf stark von parkenden Fahrzeugen beansprucht. Sie hat eine Länge von ca. 1,150 km und weist unterschiedliche Planungsvorgaben auf, die sich aus Schwerverkehrsaufkommen, Parkraumbedarf, Straßenbreite und Sicht ergeben.

Das unregelmäßige Parken, teils beidseitig auf den Gehwegen, führt zu einer Beeinträchtigung der Fußgänger, der restverbleibenden Fahrgasse, der Sicht und des fließenden Verkehrs, da oft nur ungenügende Ausweichstellen zur Verfügung stehen. In den Sommermonaten wird durch die Parkenden des nahe gelegenen Baggersees eine zusätzliche Verschärfung erreicht, die sich insbesondere durch Falschparken darstellt.

Um die Missstände zu beheben oder zumindest zu lindern, ist die Ausweisung von Stellplatzflächen vorgesehen. Zur Dimensionierung des Straßenraums sind insbesondere die Begegnungsfälle von LKW mit PKW im südlichen Bereich, sowie die Begegnungsfälle von PKW mit PKW im mittleren und nördlichen Bereich anzunehmen. Zur Verbesserung der bestehenden Situation durch eine möglichst hohe Anzahl an Stellplätzen können geringe Einschränkungen oder die Entschleunigung des fließenden Verkehrs zugelassen werden.

Die Gemeinde Linkenheim-Hochstetten sieht vor diesem Hintergrund die Erarbeitung eines Parkraumkonzepts zur Regulierung des öffentlichen Parkens vor. Das Ziel der Planung besteht in der Bereitstellung von einem Maximum an Stellplätzen in Abwägung der verkehrsrechtlichen und baulichen Rahmenvorgaben. Dazu werden konkrete Maßnahmenvorschläge für die Gemeinde in Varianten erarbeitet und bewertet sowie als zeichnerische Darstellung der möglichen Stellplatzausweisung unter Berücksichtigung der Begegnungsfälle und Ausweichstellen dokumentiert.

Zur Behebung des Missstandes ist die Ausweisung von Stellplatzflächen vorgesehen, die den Nutzungsanforderungen in zwei verschiedenen Bereichen angepasst ist. Teil 1 im südlichen Abschnitt von der Karlsruher Straße bis zur Straße Im Gründel sieht eine ausreichende Fahrbahnbreite für den Begegnungsfall PKW/LKW und Ausweichstellen für den Begegnungsfall LKW / LKW vor. Für den mittleren bis nördlichen Abschnitt, von der Straße Im Gründel bis zur Hochstetter Straße, ist eine ausreichende Fahrbahnbreite für den Begegnungsfall PKW/PKW und Ausweichstellen für den Begegnungsfall LKW/PKW vorzusehen. Die ausreichende Sicht bei Straßen- und Grundstückseinmündungen ist überall zu gewährleisten.

## 2. Grundlagen

Die Gemeinde Linkenheim-Hochstetten liegt mit ca. 12.000 Einwohnern im Landkreis Karlsruhe nördlich von Karlsruhe.

Die Rheinstraße bildet eine Hauptverbindung am westlichen Ortsrand und dient außerdem der Erschließung des im Westen angrenzenden Baggersees und der Gewerbebetriebe. Eine Anbindung an das lokale Verkehrsnetz ist über die Karlsruher Straße im Südosten und den Kreisverkehrsplatz zur Hochstetter Straße im Nordosten gegeben.

Aufgrund der Lage im Einzugsgebiet, der guten Einbindung ins überörtliche Verkehrsnetz und der Anbindung für umliegende Gewerbebetriebe stellt die Rheinstraße eine wichtige Verbindungsstrecke dar. Das bestehende, homogene Straßensystem im Ort soll in seiner Auslastung gestärkt werden, sodass eine gleichmäßige Belastung in allen Straßen und kurze und schnelle Wegeverbindungen verfügbar sind.

Entlang der Rheinstraße befinden sich keine Bushaltestellen. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist über die S-Bahnlinien S1 und S11 (Bad Herrenalb/Ittersbach - Busenbach - Ettlingen - Karlsruhe - Neureut - Eggenstein - Leopoldshafen - Hochstetten), die auch an sieben Haltepunkten im Ort mit dem überregionalen KVV-Netz verbunden sind, erschlossen. Die Bushaltestellen werden von den Buslinien 124 (Hochstetten - Graben-Neudorf) und 192 (Hochstetten - Liedolsheim - Rußheim - Huttenheim - Philippsburg) bedient.

Der Planungsraum umfasst das Gebiet der Rheinstraße von der Karlsruhe Straße bis zur Hochstetter Straße. Die Fahrbahn ist vollständig in Asphaltbauweise ausgeführt, die angrenzenden Gehwegflächen in gepflasterter Bauweise. Entlang der Rheinstraße befinden sich mehrere Querstraßen bzw. Einmündungen zur innerörtlichen Erschließung.

Die Rheinstraße verfügt außerdem über punktuelle Einrichtungen des Einzelhandels, sowie beispielsweise kirchliche Einrichtungen. Eine differenzierte Darstellung der Erdgeschossnutzungen ist den Bestandsplänen 1,2 und 3 zu entnehmen.

Im Vorfeld der Untersuchung hat die Gemeinde Linkenheim einen "Fußverkehrscheck" durchgeführt. Für die zusätzliche Beanspruchung durch den nahe gelegenen Baggersee im Sommer hat die Gemeinde ein Ampelsystem über die Homepage eingerichtet, das die aktuelle Verfügbarkeit von Stellplätzen darstellt.

Aus den bisherigen Betrachtungen und Anmerkungen der Anwohner hat die Gemeinde folgende Planungsziele vorgegeben:

- ▶ Freie Gehwege und Sicherheit Fußgänger.
- ▶ Sicherung der Zugänglichkeit der privaten Grundstücke, auch im Begegnungsfall Schwerlastverkehr.
- ▶ Geringe Einschränkungen fließender Verkehr zugunsten der Verkehrssicherheit der weiteren Verkehrsteilnehmer.
- ▶ Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit umliegender Nutzungen, z.B. Gewerbebetriebe und Baggersee.
- ▶ Vermeidung von beidseitigem Fahrbahnparken zugunsten des fließenden Verkehrs.
- ▶ Herstellung der maximalen Anzahl an Stellplätzen.

### 3. Bestandsermittlung und Planungsparameter

Plan 1-3 Die Erhebung des Bestands wurde bei mehreren Ortstermin durchgeführt, diese sind am Mittwoch, den 16. September 2020 ca. 13:00 Uhr, am Samstag, den 19. September ca. 16:00 Uhr und am Sonntag, den 20. September 2020 ca. 9:30 Uhr erfasst worden. Zusätzlich sind die Straßenquerschnitte an verschiedenen Stellen aufgenommen worden, um daraus die möglichen Ausweisungen der Stellplatzflächen abzuleiten.

Die Erdgeschossnutzungen wurden ebenfalls im Rahmen dieser Ortsbegehung erhoben. Es erfolgt eine Unterteilung der Nutzungen in:

- ▶ Überwiegend Wohnbebauung.
- ▶ Einzelhandel.
- ▶ Dienstleistung.
- ▶ Gastronomie.
- ▶ Soziale, kulturelle und kirchliche Einrichtungen.
- ▶ Öffentliche Einrichtungen, Verwaltung.

Zum Großteil sind Wohnbebauungen im Planungsgebiet vorhanden. Punktuell befindet sich Gastronomie und eine Sportplatzfläche des TV Linkenheim e.V. im Untersuchungsgebiet. Im fußläufigen Umfeld sind kirchliche Einrichtungen und öffentliche Einrichtungen anzutreffen.

### 3.1 Erfassung Straßenraum

#### ■ Bauliche Vorgaben

Die Straße im Planungsbereich ist asphaltiert, nur die Gehwegflächen sind als gepflasterter Bereich angelegt.

Entlang der Rheinstraße befinden sich größtenteils Rundborde, die ein Gehweg Parken oder ein teilweises Gehweg Parken für PKW erleichtern. Im Kurvenbereich zwischen Georg-Adam-Lang Straße und Rathausstraße befinden sich einseitig Hochborde mit dahinter liegendem Gelände zur Abgrenzung der Parallel tiefer verlaufenden Stichstraße. Im Einmündungsbereich der Karlsruher Straße sind Poller als bauliche Hindernisse zur Abgrenzung des Gehwegs aufgestellt worden.

Ein Teil der Grundstücke wird über die Rückseite der Flurstücke erschlossen. So finden sich beispielsweise im Anschluss an den "Reitackerweg" und "Am Kirchendeich" Straßenanbindungen die für zahlreiche Anlieger als Erschließungsstraße dienen.

#### ■ Verkehrsrechtliche Vorgaben

Die zulässigen Geschwindigkeiten liegen im gesamten Untersuchungsgebiet bei Tempo 30. Zum angrenzenden Kreisverkehrsplatz in Richtung Hochstetter Straße befindet sich außerdem eine Querungshilfe.

Die Rheinstraße ist als Wohnstraße mit der Vorfahrtsregelung "rechts vor links" ausgewiesen. Bei den Kurvenbereichen handelt es sich um Engstellen mit eingeschränkten Sichtverhältnissen. Es befinden sich keine Einbahnrichtungen im Umfeld des Untersuchungsraumes.

Das Parken im Bestand kann teilweise über öffentlich ausgewiesene Stellplatzflächen erfolgen, die in der Nähe des Anschlussbereiches Hochstetter Straße, am Sportplatzgelände zwischen Reitackerweg und Am Pfarrgarten, sowie am Einmündungsbereich der Rathausstraße angeordnet sind.

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind keine Flächen für Gehweg Parken oder Stellplatz Markierungen neben den bereits genannten Parkflächen ausgewiesen. Für das öffentliche Parken sind keine zeitlichen oder tageszeitlichen Beschränkungen gegeben. In den Straßenflächen ist das Parken am Fahrbahnrand an mehreren Stellen durch Verbotsschilder untersagt. Diese sind überwiegend im Abschnitt zwischen Karlsruher Straße und Leopoldstraße angeordnet und an der Engstelle im Kurvenbereich zwischen Georg-Adam-Lang Straße und Rathausstraße.

## ■ Straßenquerschnitte und Begegnungsfall

Zur Untersuchung der Straßenquerschnitte und des anzunehmenden Begegnungsfalls sind zunächst die umliegenden Nutzungen einzubeziehen. Aufgrund der im Westen liegenden Firma für Betonfertigteile und der hohen Frequentierung des Baggersees im Sommer ist für den Teilbereich von Karlsruher Straße bis zur Abbiegung der Rheinstraße mit erhöhtem Verkehr und Schwerlastverkehr zu rechnen. Der von dort aus nach Norden angrenzende Bereiche bis zur Hochstetter Straße hingegen ist für die Nutzung durch Anwohner mit Wohncharakter zu dimensionieren.

Bei der Erhebung der Straßenquerschnitte werden in allen Bereichen Breiten von ca. 6,0 m festgestellt.

Für **Bereich 1** mit Schwerlast Verkehr kann der Begegnungsfall von LKW-PKW mit 5,55 m (nach RASt 06 in beengten Verhältnissen 5,0m) erfolgen. Bei geringeren Straßenquerschnitten, die durch Fahrhornparken oder Gehweg Parken entstehen, sind Ausweichstellen zu definieren.

Bei einer Straßenbreite von 6,0 m kann bei einer Gehwegbreite von ca. 2,5 m und einer Parkplatzbreite von 2,0 m halbseitiges Gehweg Parken zugelassen werden, ohne den Begegnungsfall PKW-PKW einzuschränken. Die verfügbare Fahrbahnbreite von ca. 5,0 m entspricht dem Begegnungsfall von PKW-PKW mit 4,75 m (nach RASt 06 in beengten Verhältnissen 4,10 m). Bei geringeren Straßenquerschnitten ist vor Ort zu prüfen, ob halbseitiges Gehweg Parken zugelassen werden kann, wenn Ausweichstellen zur Verfügung stehen. Bei Gehwegbreiten mit bis zu 3,5 m und einer Parkplatzbreite von 2,0 m kann Gehweg Parken zugelassen werden, ohne Einschränkungen für den fußläufigen Verkehr auf dem Gehweg oder den fließenden Verkehr auf der Fahrbahn.

Bei einer Straßenbreite von 6,0 m kann bei eine Parkplatzbreite von 2,0 m einseitiges Parken am Fahrhornrand zugelassen werden, wenn es sich dabei um eine Engstelle handelt und Ausweichstellen für den Begegnungsfall PKW-LKW bzw. LKW-LKW verfügbar sind.

Für **Bereich 2** ohne Schwerlast Verkehr kann der Begegnungsfall PKW-PKW mit 4,75 m (nach RASt 06 in beengten Verhältnissen 4,10 m) erfolgen. Bei einer Straßenbreite von 6,0 m kann bei einer Gehwegbreite von ca. 2,5 m und einer Parkplatzbreite von 2,0 m halbseitiges Gehweg Parken zugelassen werden, ohne den Begegnungsfall PKW-PKW einzuschränken. Die verfügbare Fahrbahnbreite von ca. 5,0 m entspricht dem Begegnungsfall von Pkw-PKW mit 4,75 m (nach RASt 06 in beengten Verhältnissen 4,10 m). Bei geringeren Straßenquerschnitten ist vor Ort zu prüfen, ob halbseitiges Gehweg Parken zugelassen werden kann, wenn Aus-

weichstellen zur Verfügung stehen. Bei den vorhandenen Gehwegbreiten mit bis zu 3,5 m und einer Parkplatzbreite von 2,0 m kann Gehweg Parken zugelassen werden, ohne Einschränkungen für den fußläufigen Verkehr auf dem Gehweg oder den fließenden Verkehr auf der Fahrbahn.

Bei einer Straßenbreite von 6,0 m kann bei einer Parkplatzbreite von 2,0 m einseitiges Parken am Fahrbahnrand zugelassen werden, wenn es sich dabei um eine Engstelle handelt und Ausweichstellen für den Begegnungsfall PKW-PKW verfügbar sind.

Die vorhandenen **Gehwegbreiten** liegen zwischen 0,85 m und 3,80 m. Nach Empfehlung der RAS 06 soll für Gehwege eine Mindestbreite von 1,50 m eingehalten werden. Bei Breiten < 1,50 m sind zusätzliche Einschränkungen im Fahrbahnbereich, wie beispielsweise Parken am Fahrbahnrand, zu vermeiden. Entlang der Rheinstraße sind zwischen Georg-Adam-Lang Straße und Rathausstraße stellenweise bauliche Hindernisse durch Treppen im Gehwegbereich zu finden, die eine zusätzliche Engstelle erzeugen.

Im Bereich 1 bis zur Karlsruher Straße ist die Leistungsfähigkeit der Straße durch ausreichende behinderungsfreie Begegnungsbereiche oder Ausweichstellen für die Begegnung von LKW mit LKW zu gewährleisten.

Im Bereich 2 bis zur Hochstetter Straße ist die Leistungsfähigkeit der Straße durch ausreichende behinderungsfreie Begegnungsbereiche oder Ausweichstellen für die Begegnung von LKW mit PKW bzw. PKW mit PKW zu gewährleisten. Einschränkungen des fließenden Verkehrs und der vorherrschenden Geschwindigkeit sind zulässig.

### ■ Gestaltung

Im Bereich zwischen Karlsruher Straße bis zum Anschluss Baggersee sind in den breiteren Gehwegbereichen  $\geq 2,50$  m straßenbegleitend Grünflächen angeordnet. Durch die Strukturierung der Nebenflächen wird eine stärkere Wahrnehmung des breiten Straßenquerschnittes erzeugt und verstärkt den Eindruck von möglichem Parken auf dem Gehwegstreifen.

Auch in den Kurvenbereichen der abbiegenden Seitenstraßen ist vermehrt Straßenbegleitgrün angeordnet, wodurch eine optische Aufweitung der Kurvenbereiche und verstärkte Wahrnehmung der Knotenpunkte erzielt wird. Bei der geltenden Vorfahrtsregelung "rechts vor links" kann so die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer erhöht und eine Zunahme der Verkehrssicherheit erreicht werden.

### 3.2 Erhebung Ruhender Verkehr

Im Rahmen der Erhebung werden die öffentlichen und halböffentlichen PKW-Stellplätze im Planungsraum erfasst. Die Erhebung wurde an verschiedenen Terminen durchgeführt, um die Nutzung durch Anwohner werktags und am Wochenende vollständig zu erfassen. Als Erhebungszeiträume wurden Mittwoch gegen 13 Uhr, Samstag gegen 16 Uhr und Sonntag gegen 9:30 Uhr ausgewählt, also noch ein Wochenende mit gutem Badewetter. In Plan 1 bis 3 sind Anzahl und Lage der jeweiligen Stellplätze zu den verschiedenen Erhebungszeiten aufgezeigt.

Insgesamt sind im Planungsgebiet 56 Stellplätze am Fahrbahnrand möglich. Eine Ausweisung durch Beschilderung liegt im Bestand nicht vor. Im Anschlussbereich der Karlsruher Straße sind Einschränkungen durch Verbotszonen ausgewiesen.

Nach den Beobachtungen aus den drei Bestandserhebungen erfolgt das Parken schwerpunktmäßig zwischen Georg-Adam-Lang Straße und Leopoldstraße. Das unregelmäßige, auch halbseitige Parken auf dem Gehweg verengt den Straßenquerschnitt von 6,0 m bei beidseitigem Parken auf etwa 4,0 m oder weniger. Der Begegnungsfall von LKW-PKW in Bereich 1 erfordert in beengten Verhältnissen allerdings eine Breite von mind. 5,55 m. Der Begegnungsfall von PKW-PKW in Bereich 2 erfordert in beengten Verhältnissen eine Breite von mind. 4,75 m.

Aufgrund der insgesamt sehr hohen Auslastung mit 71 erfassten Fahrzeugen am Mittwoch, 84 erfassten Fahrzeugen am Samstag und 89 erfassten Fahrzeugen am Sonntag ist die Menge unzulässig abgestellter Fahrzeuge sehr hoch, da Gehwegparken in der Regel bei fast jedem Fahrzeug vorliegt. Mit dem Anteil zwischen 27% und 59% der zulässig möglichen Stellplätze stehen zu viele Fahrzeuge im Untersuchungsbereich. Es ist dadurch ein besonders hoher Anteil an Falschparken auf Gehwegen und im Bereich der Grundstückszufahrten vorhanden.

Demnach ist dauerhaft von einem hohen Parkdruck auf die Rheinstraße auszugehen. Bei zusätzlichen Nutzungen des Baggersees im Sommer ist eine deutliche Überlastung der möglichen Parkflächen die Folge. Dabei kommt es zu unrechtmäßigem Parken und Einschränkungen der privaten Grundstückszufahrten für Anwohner.

Erhebungszeitraum	Zulässige Fahrzeuge	Geparkte Fahrzeuge	Anzahl unzulässig abgest. Fahrzeuge	Anteil zu viel abgestellter Fahrzeuge in %
Mittwoch, 13:00 Uhr	56	71	66	26,8
Samstag, 16:00 Uhr	56	84	81	50
Sonntag, 9:30 Uhr	56	89	81	58,9

**Tab. 1:** Übersicht Stellplätze nach Erhebungszeitraum

### 3.3 Analyse von Konflikten

Plan 4 Die Problemursache liegt in dem ungeordneten Fahrbahnparken. Fahrzeuge können regelkonform unter Einhaltung der Mindestabstandsflächen von mindestens 3,05 m bei halbseitigem Gehweg Parken auf einer Fahrbahnseite abgestellt werden, wenn die Fahrbahn rund 6 m oder mehr aufweist. In diesem Fall ist dann allerdings nur noch die Durchfahrt eines Fahrzeugs in einer Fahrtrichtung möglich. In Bereich 1 mit regelmäßigem Schwerlastverkehr sind bei reduzierten Straßenbreiten oder Engstellen die Sonderlängen der Fahrzeuge bei Ausweichstellen oder Einschervorgängen zu berücksichtigen.

Ohne klare Regelung der Stellplatzflächen kommt es im Bestand zu dem hier beschriebenen beidseitigen Gehweg-Parken oder zu dem ebenfalls nicht mehr passierbaren versetzten Parken von Fahrzeugen, wenn der Abstand der Fahrzeuge im Versatz auf der Fahrbahn nicht ausreicht, um ein Ausweichen von Fahrzeugen zu ermöglichen. In beiden Fällen wird der fließende Verkehr, auch für LKW, massiv beeinträchtigt und insgesamt die Leistungsfähigkeit so stark eingeschränkt, dass auch bei verhältnismäßig geringer Belastung der Straße eine Durchfahrt nicht mehr gesichert ist.

Da die Gehwege im Kurvenbereich von Hs Nr. 60 bis zum Anschlussbereich der Karlsruher Straße eine Breite von ca. 1,6-4,5 m aufweisen, ist das bei der Erhebung festgestellte Gehweg-Parken in diesem Abschnitt grundsätzlich positiv zu bewerten. Jedoch kommt es durch die fehlende Regulierung von Stellplatzflächen und fehlender Ausweichfläche zu Engstellen und vermehrtem Falschparken mit negativen Beeinträchtigungen für die Anwohner.

Die Konfliktpunkte Einhaltung von Schleppekurven und Anfahrbarkeit von Stellplätzen sind in der Erhebung berücksichtigt und überprüft, stellen allerdings keine ermittelte Beeinträchtigung dar.

In Bezug auf Sichteinschränkungen an Querungen bzw. Einmündungen sind insbesondere die Kurvenbereiche zwischen den Straßen "Am Pfarrgarten" und "Georg-Adam-Lang Straße", sowie zwischen "Georg-Adam-Lang Straße" und "Rathausstraße" genauer zu untersuchen. Diese verengten Bereiche stellen aufgrund deutlich eingeschränkter Sichtbeziehungen eine Beeinträchtigung für die Verkehrssicherheit dar.

Aus der Erfassung der Bestandssituation und der Analyse der Konflikte wird deutlich, dass im Straßenraum eine maximale Ausweisung von Stellplätzen benötigt wird, um dem vorhandenen Parkdruck nachzukommen. Das Ziel der Planung ist dabei nicht die Schaffung von ausreichendem Anwohner Parken, sondern die Entwicklung von Stellplätzen, die mit dem Bestand verträglich ange-

boten werden können. Bei den drei Erhebungen wurden 71, 84 und 89 parkende Fahrzeuge erfasst, obwohl regulär nur 56 Stellplätze zulässig wären. Unter diesen Voraussetzungen ist eine Missachtung der Parkraumregelung festzustellen, bei der die verfügbare Anzahl verhältnismäßig überlastet ist und ein Anteil von zu viel abgestellten Fahrzeugen zwischen 27% und 59 % festgestellt wurde. Im angrenzenden Bereich befinden sich öffentliche Stellplätze, beispielsweise am Sportplatz, die im Einzelfall genutzt werden können und in der Erhebung rechnerisch nicht erfasst sind.

Ein Großteil der erhobenen Fahrzeuge wurde auf vorhandenen Gehwegflächen oder im Zufahrtbereich der Grundstücke erfasst, die als Falschparker gekennzeichnet werden. Dabei wurden am Mittwoch 66 der 71 geparkten Fahrzeuge als Falschparker erfasst, am Samstag 81 der 84 geparkten Fahrzeuge und am Sonntag 81 der 89 geparkten Fahrzeuge. Aus der Bestandserhebung ergibt sich somit eine überdurchschnittlich hohe Zahl von ca. 93% Anteil Falschparkern zu den verschiedenen Tageszeiten.

Die Problematik von Begegnungsfällen ist somit in erster Linie auf das ungeordnete Parken am Fahrbahnrand zurückgeführt werden. Die notwendigen Straßenbreiten für einen Begegnungsfall von LKW-PKW von 5,55m (in beengten Verhältnissen 5,0m), sowie von PKW-PKW von 4,75 m (in beengten Verhältnissen 4,10 m) können ohne weitere Regulierungen nicht eingehalten werden.

### 3.4 Untersuchung der Planvarianten

Bei der Planung sind die vorhandenen Grundstückszufahrten und die entsprechenden Fahrkurven einzuhalten, sowie den Sichtverhältnissen und weiteren ggf. vor Ort zu erhebenden Rahmenvorgaben Rechnung zu tragen. Zudem sind auch die Sichtverhältnisse des fließenden und ruhenden Verkehrs in den Kurvenbereichen besonders zu beachten.

In vielen Bereichen kann eine Einschränkung der Straßenbreiten für den fließenden Verkehr reduziert werden. Die Gehwegbreiten sind dabei auf maximal 1,50 m Breite reduzierbar, um die Sicherheit für Fußgänger in den Straßenebenenflächen zu gewährleisten.

Vor diesem Hintergrund besteht die Planungsaufforderung, bei einer entsprechenden Neustrukturierung der Stellplatzflächen in großen Bereichen des Untersuchungsgebiets, die Anzahl der verfügbaren Stellplätze gegenüber dem Bestand zu erhöhen, um dem festgestellten Bedarf annähernd gerecht zu werden.

Zur Ausweisung der Stellplatzflächen werden zwei Varianten entwickelt und gegenübergestellt. Diese dienen dem Entwicklungsprozess und werden nachfolgend kurz vorgestellt:

Plan 5 **Variante 1** untersucht den minimierten Störfall im fließenden Verkehr bei einseitigem Fahrbahnparken, wobei zwischen den Engstellen durch parkende Fahrzeuge stets ausreichend lange Ausweichstellen eingeplant werden. Geringe Einschränkungen des fließenden Verkehrs sind möglich. Zur Maximierung der Stellplatzzahl werden alle möglichen Plätze in der Rheinstraße markiert.

Plan 6 **Variante 2** untersucht den optimierten Störfall im fließenden Verkehr bei beidseitigem, halb- und ganzseitigem Gehweg Parken, wobei zwischen den Engstellen durch parkende Fahrzeuge zwar ausreichend lange Ausweichstellen eingeplant werden, aber weniger als in Variante 1. Zur Erhöhung der Stellplatzzahl können demnach Einschränkungen des fließenden Verkehrs vorgenommen werden. Zur Maximierung der Stellplatzzahl werden alle möglichen Stellplatzflächen in der Rheinstraße markiert.

Plan 7, 8, 9 Eine Übersicht der Ausweichstellen, sowie die entwickelten Schemaschnitte sind in den beigefügten Plänen dargestellt.

Für beide Varianten können die Stellplätze über Parkzonen mit zeitlichen Einschränkungen ausgewiesen werden. Um weiterhin einen Teil der Plätze für Anwohner zur Verfügung zu stellen, könnten dann Anwohnerparkscheine durch die Gemeinde nach einem festen Verteilungsschlüssel ausgegeben werden. Als Empfehlung kann ein Anwohnerparkschein pro Flurstück ausgegeben werden. Die Stellplätze sind grundsätzlich auf dem privaten Grundstück nachzuweisen und sind durch die gleichmäßige Verteilung der Anwohnerparkscheine in einem angepassten Nutzungsverhältnis verfügbar.

Aus der Untersuchung der Varianten zeigen sich unterschiedliche Schwerpunkte sowie Argumente für und gegen die Entwicklung einzelner Abschnitte im Hinblick auf die städtebauliche Einbindung in das bestehende Straßenkonzept als Wohnstraße und auf die verkehrstechnische Machbarkeit.

#### 4. Maßnahmenvorschlag

Auf folgende Schwerpunkte wird bei der Ausarbeitung des Konzeptes besonderer Wert gelegt:

- ▶ Zonierung in zwei Bereiche mit unterschiedlichen Anforderungen für PKW und LKW Nutzung zur Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe. Dimensionierung der Begegnungsfälle und Ausweichstellen in Abhängigkeit der Funktion.
- ▶ Wechselseitige Ausweisung von Stellplätzen im Straßenraum, um bessere Anfahrbarkeit und Auslastung zu erzielen, sowie eine gleichzeitige Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit aufgrund Behinderung der Durchsicht.
- ▶ Darstellung der Parkflächen über Außenkanten und möglicher Gesamtlänge, keine Ausweisung der einzelnen Parkzellen, um ggf. mehr kleinere Fahrzeuge abstellen zu können.
- ▶ Keine Einschränkungen der Fahrbahnbreiten bei besonderen Engstellen im Gehwegbereich, um Konfliktsituationen für Fußgänger zu vermeiden.
- ▶ Keine Parkierung im unmittelbaren Kurvenbereich, um Überschwenkfläche von Rettungs- und Müllfahrzeugen sicher zu stellen.
- ▶ Keine Parkierung in Kurvenbereichen mit eingeschränkten Sichtverhältnissen und den entsprechenden Anfahrtszonen.
- ▶ Den Gesamtbereich als Parkzone, teilweise mit Zeitbeschränkung ausweisen, damit das Parken außerhalb ausgewiesener Flächen unzulässig ist. Gehweg-Parken soll unter Einhaltung der Mindestbreiten für Gehwegflächen weiterhin einbezogen werden.

Bei der Umsetzung der Planung sind vor Ausweisung der Stellplatzflächen die Sichtverhältnisse im Einzelfall zu prüfen, um bestmögliche Sichtverhältnisse für die teilweise eingeschränkten Knotenpunkte oder Grundstückszufahrten zu ermöglichen.

In der nachfolgenden Tabelle werden die zwei Planvarianten mit der möglichen Stellplatzzahl, sowie der Gegenüberstellung aus dem Bestand von zulässigen und abgestellten Fahrzeugen zusammengefasst.

	Bestand zulässig	Bestand maximal abgestellt	Planung
Variante 1	56	89	53
Variante 2	56	89	75

**Tab. 2:** Übersicht verfügbare Stellplätze, Variantenvergleich

Aufgrund der vergleichsweise sehr hohen Auslastung ist eine hohe Anzahl abgeplanter Stellplätze für die Rheinstraße zwingend erforderlich. Zur Verbesserung der Verkehrssituation und Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger wird eine Regulierung des Bestandes unter Berücksichtigung der Konfliktzonen empfohlen. Die Gehwegbereiche sind, auch bei zulässigem Gehweg Parken, für Fußgänger mit einer Mindestbreite von 1,50m zu erhalten, um eine möglichst hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Zugunsten der verbesserten Parksituationen können geringe Einschränkungen für den fließenden Verkehr vorgenommen werden.

Daher wird auf die Variante 2 verwiesen, welche durch eine Erhöhung der Stellplatzanzahl von 56 Stellplätzen im Bestand auf 75 Stellplätze zur Entlastung des Parkdrucks beiträgt ohne Einschränkungen der Gehwegbereiche.

Zur Umsetzung der Maßnahme ist eine verkehrsrechtliche Anordnung durch die Untere Straßenverkehrsbehörde des Landratsamtes erforderlich.

Dazu werden im Folgenden die Möglichkeiten aufgezeigt, wie das Angebot für den Ruhenden Verkehr hinsichtlich der Lage und Menge der auszuweisenden Stellplatzflächen gestaltet werden kann.

Aus der Analyse der Konfliktsituation hat sich gezeigt, dass für die Straßenquerschnitte die maßvolle Ausweisung von halbseitigem Gehweg Parken, sowie einseitiges Parken am Fahrbahnrand in geordneten Verhältnissen möglich sind. Ein hoher Bedarf kann aus der Erhebung insbesondere im Abschnitt zwischen Georg-Adam-Lang Straße und der Karlsruher Straße festgestellt werden.

Als Maßnahmen werden schwerpunktmäßig folgende Handlungsoptionen empfohlen:

- ▶ Geordnete Ausweisung von Flächen am Fahrbahnrand, auch teilweise bei halbseitigem Gehweg Parken bzw. von Sperrflächen.
- ▶ Ausweisung der Flächen unter Berücksichtigung der zwei Bereiche mit verschiedenen Nutzergruppe PKW und Schwerlastverkehr.
- ▶ Wechselseitige Markierung zur Optimierung der gleichmäßigen Auslastung und Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit.
- ▶ Markierung der Stellplatzflächen über Kennzeichnung der Außenmaße, somit größere Parkflächen im Einzelfall, bei reguliertem und übergeordnetem Parkraumkonzept.
- ▶ Wechselseitige Markierung unter Berücksichtigung von Grundstückszufahrten und Einmündungen zur Einhaltung von Ausweichstellen zwischen den Teilbereichen.

- ▶ Festlegung von Ausweichstellen bei zu engen Straßenbreiten.
- ▶ Markierung von 'Sperrflächen' (Zeichen 299 Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote), um Sichtbereiche eindeutig frei zu halten.

Zur Erhöhung der Akzeptanz in der Bevölkerung und Weiterentwicklung des Konzeptes sieht die Gemeinde eine Anwohnerbeteiligung vor. Die lokalen Nutzungsanforderungen können somit im gesamten Abschnitt der Rheinstraße im gemeinsamen Dialog optimiert werden.

## 5. Zusammenfassung

Für die Rheinstraße in Linkenheim soll ein Parkraumkonzept erstellt werden, dass eine Regulierung der Parksituation bei der aktuell starken Beanspruchung von parkenden Fahrzeugen erreicht. Ziel der Planung ist es, in Abwägung mit den verkehrsrechtlichen und baulichen Rahmenvorgaben ein Maximum an Stellplätzen und eine leistungsfähige Straßennutzung bereit zu stellen.

Die Rheinstraße wird im Tagesverlauf stark von parkenden Fahrzeugen beansprucht. Das unregelmäßige Parken, teils beidseitig halb auf den Gehwegen, führt im Bestand aufgrund der zu geringen Restbreite zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssituation. Mit der Einschränkung der Straßenbreite entstehen für die beiden untersuchten Teilbereiche auch bei geringem Verkehrsaufkommen Konfliktsituationen und negative Beeinträchtigungen für die Anwohner, Gehwegnutzer und den fließenden Verkehr. Bei den drei durchgeführten Erhebungen konnte ein sehr erhöhter Parkdruck festgestellt werden.

Um die Leistungsfähigkeit der Rheinstraße auch im Begegnungsfall und unter Beeinträchtigung der Fahrbahn zu gewährleisten, ist eine Neuordnung des Parkraumkonzeptes erforderlich.

Zur Behebung des Missstandes ist die Ausweisung von Stellplatzflächen vorgesehen, die unter Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen eine ausreichende Fahrbahnbreite für den Begegnungsfall PKW/PKW bzw. Begegnungsfall PKW/ LKW und Ausweichstellen bzw. die ausreichende Sicht bei Straßen- und Grundstückseinmündungen zur Verfügung stellen.

Bei den drei Erhebungen des Ruhenden Verkehrs wurden im Bestand zwischen 71 und 89 parkende Fahrzeuge erfasst (abhängig von Wochentag und Erhebungszeitraum). Darunter wurde ein sehr großer Anteil Falschparker festgestellt sowie 28 bis 59% mehr geparkte Fahrzeuge, als im Bestand insgesamt als zulässig angesehen werden.

Die notwendigen Straßenbreiten und damit zugleich die Leistungsfähigkeit der Rheinstraße kann durch geordnetes Parken und die Ausweisung von Verbotflächen neu strukturiert werden. Eine Maximierung der Stellplatzzahlen aufgrund von Parkdruck ist zwingend erforderlich. Dafür sind vor allem die ermittelten Konfliktsituationen im Bestand zu Grunde zu legen.

In der Entwurfsvariante 2 können so 75 Stellplätze ausgewiesen werden, die am Fahrbahnrand und bei Gehweg Parken möglich sind. Die Fußgängerbeziehungen sind bei allen Planungen mit einer Mindestbreite von 1,50m zu berücksichtigen, geringe Einschränkungen für den fließenden Verkehr sind möglich.

Es wird empfohlen, das geordnete Parken in Abhängigkeit der Grundstückszufahrten und Einmündungen zu verspringen, um eine maximale Auslastung und Nutzbarkeit zu ermöglichen. Nach ca. 3-4 Stellplätzen sind Ausweichstellen für den Begegnungsfall mit einer ausreichenden Länge von mehr als 17 m vorzusehen.

Somit kann eine bessere Nutzbarkeit der Stellplatzbelegung, sowie die Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit unter Einhaltung von Ausweichstellen für den Begegnungsfall festgelegt werden.

Eine Markierung der Stellplatzflächen soll über die Außenmaße der nutzbaren Stellplatzflächen erfolgen. Zusätzlich sollen 'Sperrflächen' (Zeichen 299 Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote) die Sicht bei Einmündungen und Kurvenbereichen gesichert frei halten.

Nach diesen Handlungsempfehlungen wird eine deutliche Optimierung der Auslastung im Vergleich zur Bestandssituation erzielt, und die starke Beanspruchung durch den Ruhenden Verkehr mit den Anforderungen des fließenden Verkehrs ausgeglichen.