

GEMEINDE WEISENBACH

**Verkehrsberatung:
Parkraumkonzept Weinbergstraße**

Kurzbericht

Vorabzug

Projekt-Nr. 611-1013

Juli 2016

FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

Versions- und Revisionsbericht

Nr.	Datum	Erstellt	Geprüft	Beschreibung
1	07.07.2016	B. Hribersek	F. Krentel	

Lutz Deeken

i. A. Benjamin Hribersek

Fichtner Water & Transportation GmbH

Sarweystraße 3, 70191 Stuttgart

Deutschland

Telefon: +49-711-8995-444

Fax: +49-761-8995-666

E-Mail: info@fwt.fichtner.de

Copyright © by FICHTNER WATER & TRANSPORTATION GMBH

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung	1
2. Parkraumkonzept	1
2.1 Grundlagendaten.....	1
2.2 Weinbergstraße nach Umgestaltung für KFZ-Verkehr	1
2.3 Radfahrer und Fußgänger nach Umgestaltung der Weinbergstraße.....	2
2.4 Ermittlung der Parkraumgestaltung	2
2.4.1 Allgemeines	2
2.4.2 Ermittlung möglicher Parkflächen.....	3
2.5 Leistungsfähigkeitsbetrachtung	5
3. Zusammenfassung	6

Anlagen

Anlage **Lageplan**

Quellenverzeichnis

- [1] Ingenieurbüro Baumeister, Entwurfsplanung – Umgestaltung und Sanierung der Weinbergstraße im O.T. „Rechts der Murg“, Stand: 15.10.2015, Sinzheim
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“: Richtlinie für Anlagen von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, Köln
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Dezember 2010, Köln
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV), Köln (Herausgeber); Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR), Ausgabe 2005

- [5] Ingenieurbüro für Verkehrswesen Koehler, Leutwein und Partner, Verkehrsuntersuchung Gemeinde Weisenbach – Bebauungsplan „Birket“, 1998, Karlsruhe

1. AUFGABENSTELLUNG

Der Straßenquerschnitt der Weinbergstraße in Weisenbach soll neu gestaltet werden, u. a. ist ein verkehrsberuhigter Bereich vorgesehen. Die Realisierung erfolgt in mehreren Bauabschnitten. In diesem Zusammenhang soll ein Parkraumkonzept für den nördlichen Bereich der Weinbergstraße erstellt werden. Dabei werden, neben den Belangen des Kfz-Verkehrs, auch die Belange der Fußgänger und Radfahrer sowie der privaten Anlieger-Ein- und Ausfahrten berücksichtigt.

2. PARKRAUMKONZEPT

2.1 Grundlagendaten

Zur Erstellung des Parkraumkonzeptes wurde am Donnerstag, den 17.03.2016, eine Ortsbesichtigung zur Aufnahme der Bestandssituation inklusive fotografischer Dokumentation durchgeführt. Des Weiteren wurden die Daten der Entwurfsplanung der Umgestaltung und Sanierung der Weinbergstraße [1] des Ingenieurbüros Baumeister plausibilisiert und für die weitere Bearbeitung geprüft.

In der Bestandssituation stellt sich die Weinbergstraße bereits mit einem engen Querschnitt von etwa 4,50 m dar. Es wird straßenbegleitend auf der östlichen Seite der Straße längs geparkt. Einschränkungen bestehen lediglich durch die beidseitig vorhandenen Grundstückszufahrten. Im westlichen Bereich der Weinbergstraße ist das Parken im Bestand durch eingeschränktes Halteverbot (Zeichen 286 (StVO)) untersagt.

Basierend auf dem straßenbegleitenden Parken bestehen im Bestand etwa 22 Längsparkstände. Dabei werden jedoch teilweise die Zu-/Ausfahrtmöglichkeiten der Grundstücke beeinträchtigt. Dies konnte bei der Bestandsaufnahme vor Ort auch so beobachtet werden.

Die Fußgänger werden auf der westlichen Seite auf einem schmalen Gehweg (> 1,50 m) geführt, der teilweise durch Bereiche ohne Gehweg unterbrochen wird.

2.2 Weinbergstraße nach Umgestaltung für KFZ-Verkehr

Nach der Umgestaltung der Weinbergstraße besteht entlang dieser eine Fahrbahnbreite die etwa zwischen 4,00 m und 4,85 m variiert. Nach den RASt [2] ist für den Begegnungsfall Pkw/Pkw eine Fahrbahnbreite von 4,75 m, unter eingeschränktem Bewegungsspielraum von 4,10 m, notwendig. Im Bereich außerhalb der Parkstände ist der Begegnungsfall Pkw/Pkw möglich. Aufgrund der engen Platzverhältnisse wird im Rahmen der Umgestaltung eine niveaugleiche Fußgängerführung mit weicher Separation

zur Fahrbahn realisiert. Dies ermöglicht es dem Kraftfahrzeugverkehr über die Fußgängerführung „auszuweichen“ in Bereichen, die durch parkende Fahrzeuge in der Breite eingeschränkt werden. Um dies zu gewährleisten, dürfen im westlichen Bereich der Weinbergstraße keine Fahrzeuge geparkt werden. Dies muss per rechtlicher Anordnung (Beschilderung) erfolgen (z. B. Zeichen 286 (StVO) „Eingeschränktes Halteverbot“).

Verkehrsberuhigte Bereiche sollen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Rolle hat. Dies wird durch eine farbliche Differenzierung sowie Einengung durch Poller realisiert.

2.3 Radfahrer und Fußgänger nach Umgestaltung der Weinbergstraße

Im Rahmen der Umgestaltung der Weinbergstraße ist vorgesehen, dass auf der westlichen Seite der Weinbergstraße eine Fußgängerführung besteht, die niveaugleich mit der Fahrbahn der Kraftfahrzeuge ist und durch eine überfahrbare Rinne (weiche Separation) von dieser abgetrennt ist. Dies ermöglicht es den Kraftfahrzeugen über den Gehweg zu fahren, um beim Begegnungsfall zweier Fahrzeuge ausweichen zu können. Die Gehwegbreite von etwa 1,25 m bis 1,35 m ist als gering anzusehen.

Im verkehrsberuhigten Bereich ist die Nutzung der gesamten Straßenraumbreite für Fußgänger erlaubt. Wer ein Fahrzeug führt, darf den Fußgängerverkehr weder gefährden noch behindern; wenn nötig muss gewartet werden.

Trotz der geringen Breite des Gehweges von 1,25 m, stellt dieser im Vergleich zur heutigen Situation, mit teilweise gar keinem Gehweg, eine wesentliche Verbesserung dar. Da auch in der Bestandssituation der Verkehrsablauf mit dem Fußgänger bereits funktioniert, ist davon auszugehen, dass dieser nach der Umgestaltung der Weinbergstraße weiter funktionsfähig ist. Durch den durchgehenden Gehweg im Westen wird eine Verbesserung der Angebotsqualität für den Fußgänger geschaffen.

Im Untersuchungsgebiet erfolgt die Führung der Radfahrer überwiegend gemeinsam mit den Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn. Innerhalb der Tempo 30-Zone sowie dem verkehrsberuhigten Bereich ist dies auch die angemessene Führungsform nach der ERA [3].

2.4 Ermittlung der Parkraumgestaltung

2.4.1 Allgemeines

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) und das Straßenverkehrsrecht - Straßenverkehrsgesetz (StVG) bieten eine Reihe von Möglichkeiten zur Steuerung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs im öffentlichen Straßenraum.

Freies Parken ist überall dort möglich, wo es weder durch generelle Verbote des Straßenrechtes noch durch Beschilderungen ausgeschlossen ist.

Des Weiteren bestehen generell zwei Möglichkeiten der Beschilderung für Parkmöglichkeiten:

Positiv-Beschilderung:

Bei einer Positiv-Beschilderung wird dem Verkehrsteilnehmer dargestellt, an welchen Orten er parken darf. Ein Beispiel dafür ist das Zeichen 314 (StVO) „Parkplatz“ mit einem weißen „P“ auf blauem Grund.

Negativ-Beschilderung:

Bei der Negativ-Beschilderung wird dem Verkehrsteilnehmer dargestellt, wo das Parken eines Fahrzeuges nicht erlaubt ist. Folglich ist in den restlichen, nicht beschilderten Bereichen, das Parken erlaubt. Ein Beispiel dafür ist das Zeichen 286 (StVO) „Eingeschränktes Halteverbot“ mit roter Darstellung auf blauem Grund.

Für die Längsaufstellung am Fahrbahnrand geben die EAR [4] eine Negativ-Beschilderung als zweckmäßig an. Eine Positiv-Beschilderung wird bei Schräg- und Senkrechtaufstellung am Fahrbahnrand empfohlen.

Des Weiteren geben die EAR [4] für Parkstände in Längsaufstellung eine Mindestlänge von 5,70 m und eine Breite von 2,00 m vor, wenn diese separat markiert werden. Für Parken ohne Markierungen wird eine Länge von 5,20 m (Durchschnittswert) vorgegeben. In der Regel wird für markierte Parkstände jedoch eine Länge von 6,00 m verwendet. Dies ist der Tatsache der zunehmenden größeren Fahrzeuge im allgemeinen Kfz-Bestand, sowie eines höheren Komforts beim Einparken und der damit verbundenen geringeren benötigten Dauer zum Einparken geschuldet. Für die Ermittlung der möglichen einzeln markierten Parkstände wird im Folgenden eine Länge von 6,00 m gewählt. Bei der Anordnung von möglichen Parkständen ist des Weiteren für den Kfz-Verkehr zu berücksichtigen, dass ein flüssiger Verkehrsablauf gewährleistet wird. Somit sind „Wartebereiche“ in dem ein Fahrzeug stehen kann, um ein entgegenkommendes Fahrzeug vorbeifahren zu lassen so zu gestalten, dass diese einfach und ohne zusätzliche Korrekturen (rückwärts/vorwärts rangieren) angefahren werden können.

2.4.2 Ermittlung möglicher Parkflächen

Basierend auf den Grundlagendaten wurden im ersten Schritt die Ein- und Ausfahrten der Anlieger fahrgeometrisch per Schleppkurve untersucht. Eine Überlagerung dieser Schleppkurven für die Ein- und Ausfahrt ist in Anlage 1 dargestellt. Dadurch werden die verbleibenden „Restflächen“ entlang der Straße sichtbar, die durch die fahrgeometrischen Randbedingungen nicht benötigt werden. Basierend auf diesen Flächen werden anhand der Vorgaben der EAR [4] die entsprechend realisierbaren Parkmöglichkeiten untersucht. Dabei werden für die markierten Parkstände die im vorherigen Kapitel erwähnte Länge (6,00 m) und Breite (2,00 m) verwendet.

Unter Berücksichtigung der Randbedingungen vor Ort und der fahrgeometrischen Randbedingungen lässt sich somit eine Anzahl von 7 Parkständen auf der Fahrbahn realisieren. Zu der vom Ingenieurbüro Baumeister durchgeführten Voruntersuchung der Parkplätze im Rahmen der Entwurfsplanung (Lageplan Straßenbau) entfällt lediglich ein markierter Parkstand. Dabei hat eine Beschilderung zu erfolgen, die lediglich das Parken auf den dafür markierten Bereichen erlaubt (z. B. Zeichen 314 (StVO) + Zusatzschild „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“). Eine weitere mögliche Beschilderung würde eine Negativ-Beschilderung einer Zone mit eingeschränktem Halteverbot (Zeichen 290.1 (StVO)) mit Zusatzschild (z. B. Parken mit Parkscheibe in gekennzeichneten Flächen für 2 h) bieten. Dadurch würde eine separate Beschilderung für den westlichen Teil der Weinbergstraße entfallen.

Auf Höhe des Wohnhauses Nr. 13 wird aufgrund der Fahrdynamik kein Parkstand markiert. Dadurch wird genug Abstand zwischen den verbleibenden Parkständen (nördlich und südlich von Wohnhaus Nr. 13) gewonnen, so dass ein Fahrzeug von Süden kommend beim Begegnungsfall eine Ausweichstelle zur Verfügung hat.

Auf Höhe des Wohnhauses Nr. 10 wird ein Parkstand markiert. Basierend auf der Schleppkurve für die Zu-/Ausfahrt der Garage dieses Hauses kann an dieser Stelle lediglich ein Parkstand realisiert werden.

In Bauabschnitt 4 kann ein Parkstand hinzugefügt werden. Der dort angesiedelter Parkstand hat zur Folge, dass die Fahrzeuge aus dem Bergweg, die in Richtung Norden fahren wollen, warten müssen bis die Gegenfahrbahn (von Nord nach Süden) frei ist, da diese beim Abbiegen mit genutzt wird. Dies stellt für die vorherrschende Situation vor Ort eine alltagsverträgliche Möglichkeit dar, zumal im Bergweg selbst nur eine sehr geringe Verkehrsbelastung herrscht.

Mit den markierten Flächen im verkehrsberuhigten Bereich (Bauabschnitt 7) sowie die Parkbucht in Bauabschnitt 2, auf denen insgesamt etwa 17 Fahrzeuge parken können, wird somit eine Gesamtzahl von etwa 24 Parkmöglichkeiten zur Verfügung gestellt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Abbiegen aus dem Bergweg in den südlichen Teil der Weinbergstraße und der entgegengesetzte Vorgang nicht durchgeführt werden können. Dies sollte zur Bestandssituation jedoch keine neue Problematik aufwerfen, da diese „Spitzkehre“ auch im Bestand nicht ohne Rangieren in dieser Relation zu befahren ist.

Zusätzlich zu den Parkmöglichkeiten auf der Fahrbahn, werden im Bauabschnitt 6 laut Entwurfsplanung 11 Parkstände im unmittelbaren Umfeld des Kreuzungsbereiches realisiert. In Kombination mit den Parkmöglichkeiten entlang der nördlichen Weinbergstraße sollte somit ein ausreichendes Parkangebot vorhanden sein.

Die Parkmöglichkeiten sind in Anlage 1 grün dargestellt. Dabei sind die Parkstände auf der Fahrbahn einzeln markiert. Durch solche Markierungen wird dem Verkehrsteilnehmer klar signalisiert welche Anzahl an Fahrzeugen sich dort platzieren kann. Dementsprechend hat eine Beschilderung zu erfolgen, die lediglich ein Parken auf den gekennzeichneten Flächen erlaubt (z. B. Zeichen 290.1 (StVO) „eingeschränktes Halteverbot für eine Zone“). Die Parkbereiche in Bauabschnitt 7 (verkehrsberuhigter Be-

reich) und Bauabschnitt 2 sind als zusammenhängende Parkfläche realisiert. Im verkehrsberuhigten Bereich darf lediglich auf den dafür gekennzeichneten Flächen geparkt werden. Davon ausgenommen ist das Ein- oder Aussteigen und zum Be- und Entladen.

Generell besteht entsprechend den EAR [4] die Möglichkeit die Längsaufstellung der Fahrzeuge per Negativ-Beschilderung vorzugeben (Zeichen 286 (StVO) „Eingeschränktes Halteverbot“). Dadurch besteht die Möglichkeit, dass eine größere Anzahl an Fahrzeugen entlang der Straße parken kann, da diese enger aneinander parken. Es sollte jedoch berücksichtigt werden, dass dies auch dazu führen kann, dass Kfz, aufgrund nicht vorgegebener Markierung, in Ein-/Ausfahrtbereiche „hineinragen“.

Somit können nach Umgestaltung der Weinbergstraße 7 Parkstände straßenbegleitend sowie etwa 17 Parkstände auf dem angelegten öffentlich nutzbaren Parkplatz angeboten werden. Dabei sind die 11 Parkplätze in Bauabschnitt 6 nicht enthalten.

Die Gesamtzahl der Parkmöglichkeiten beträgt nach der Umgestaltung etwa 24. Im Vergleich zum Bestand stellt dies eine leichte Erhöhung gegenüber den 22 Bestandsstellplätzen dar. Zusätzlich wird die Freihaltung der Zu-/Ausfahrtbereiche der Grundstücke gewährleistet.

2.5 Leistungsfähigkeitsbetrachtung

Die Weinbergstraße ist aufgrund ihrer Funktion nach der RAST [2] zwischen „Wohnstraße“ und „Sammelstraße“ einzuordnen. Die dafür typischen Verkehrsbelastungen liegen im Bereich von 400 bis 600 Kfz/h. Voraussetzung für eine Abwicklung dieser Anzahl an Kfz ist, dass Fahrzeuge entlang dieses Streckenzuges sich abschnittsweise begegnen können.

Aufgrund der Einschränkung durch das Parken auf der Fahrbahn sowie der Überfahrt der Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn, kann davon ausgegangen werden, dass eine Leistungsfähigkeit tendenziell unterhalb der 400 bis 600 Kfz/h liegt. Basierend auf der Prognose der Verkehrsuntersuchung des Bebauungsplans „Birket“ [5] soll im Jahr 2005, nach der Realisierung des Bebauungsplans, eine Verkehrsbelastung von etwa 2.400 Kfz/24h entlang der Weinbergstraße herrschen. Eine Anpassung an die heutige Situation kann qualitativ mit einem Faktor von 1,1 berechnet werden. Dies würde eine Verkehrsbelastung von etwa 2.640 Kfz/24h ergeben. Bezogen auf die Spitzenstunde, die maßgebend für die Leistungsfähigkeit ist, ergibt das einen Wert von etwa 270 Kfz/h am Querschnitt (Hin- und Rückrichtung).

Diese Belastungen liegen deutlich unterhalb der vorgesehenen Einsatzkriterien nach RAST [2]. In Verbindung mit der Anordnung der Parkstände, die ein abschnittsweises Begegnen der Fahrzeuge ermöglichen, kann auch künftig von einem leistungsfähigen Verkehrsablauf ausgegangen werden. Es hat eine Beschilderung zu erfolgen, die lediglich das Parken auf den dafür markierten Bereich zulässt.

3. ZUSAMMENFASSUNG

Im Rahmen der Umgestaltung der nördlichen Weinbergstraße wurde in diesem Abschnitt ein Parkraumkonzept für das straßenbegleitende Parken erarbeitet. Dabei wurde nach Erhebung und Grundlagendaten die Ein- und Ausfahrten fahrgeometrisch anhand von Schleppkurven überprüft. Basierend auf den vorhandenen „Resträumen“ und der Prämisse eines guten Verkehrsflusses wurden Parkstände entsprechend den EAR [4] integriert. Dabei werden nach der Umgestaltung 7 markierte Parkstände auf der Fahrbahn angeordnet, zusätzlich zu den Parkmöglichkeiten in dem verkehrsberuhigten Bereich und in Bauabschnitt 2, sowie den Parkmöglichkeiten im Kreuzungsbereich. Es besteht die Möglichkeit eine Positiv- oder Negativ-Beschilderung mit den oben genannten Vorteilen und Vorbehalten.

Des Weiteren wurden die sicherheitstechnischen Aspekte für Radfahrer und Fußgänger überprüft. Für den Radfahrverkehr ändert sich die Situation im Wesentlichen nicht. Für die Fußgänger wird durch den durchgehenden Gehweg (östlich) eine Verbesserung erzielt. Die Leistungsfähigkeit der Weinbergstraße bleibt weiterhin erhalten.