

Vorschlag für Tagesordnungspunkt Technischer Ausschuss

(gemäß Antrag FDP vom 23.9.2020 und Anregung Bürgermeister Ernst)

Parksituation in Sinzheim verbesserbar: Parkkonzept mit Zukunft?

-Bestandsaufnahme mit Verbesserungsvorschlägen-

Auch an Sinzheim geht die Entwicklung des Straßenverkehrs nicht vorbei: Obwohl Sinzheim eine der Kommunen der Region mit den besten Parkmöglichkeiten (überall kostenloses Parken mit nach Bedarf abgestimmter Parkdauer) ist, gibt es Klagen über Klagen (über fehlende Plätze „vor der Haus- oder Ladentür; über Verwarnungsgelder).

Machen wir doch IST-Problemfälle fest im Zusammenhang mit der Entwicklung und den Reaktionen von Verwaltung und Gemeinderat:

1. **Positive** Beispiele **aktuell** sind
 - die für BA II in Halberstung beschlossene Straßenbreite von 5,50 m ohne Aufteilung
 - die Gestaltung der Ringstraße im Schleifgarten: ohne Aufteilung
 - die in der Planung geänderte „Gehweg-Lösung“ in der Kirchstraße
2. Ein **aktuelles negatives (?)** Beispiel ist
 - die neue multifunktionale Verkehrsfläche in der Duttenhurster Straße
3. **Positive** Beispiele der **Vergangenheit** sind die Verkehrsflächengestaltungen in Kartung
 - insbesondere Veilchenweg, Astenweg,
4. **Negative** Beispiele der Vergangenheit sind die **multifunktionalen Verkehrsflächen (mfVF)** insbesondere in Winden, aber auch in anderen Teilorten
 - 1. Kategorie: Jagdhausstraße Nord („Badweg“); Im Weingarten; Bergstraße
 - 2. Kategorie: Jagdhausstraße Sanierungsteil Mitte 1 + 2; Römerweg; Eichenweg
5. **Negative** Beispiele sind auch andere Gestaltungen der **Vergangenheit**
 - Bergseestraße Teil West und Teil Ost

Zur Entwicklung:

Sinzheim hat im Straßenbau im Übergang von den breiten „Landstraßen“ der Vergangenheit (noch existierende Landstraße) mit *echten* Gehwegen beiderseits zu einer aktuell „verschwenkten“ sanierten Hauptstraße Mitte (mit ausgewiesenen Parkflächen) stets Versuche unternommen, für ruhenden Verkehr ausreichend und kostenlosen Parkraum zu schaffen, selbst um den Preis von Gebäudeerwerb und Abbruch dafür – vor allem im Zentrum.

Die **mfVF im Neubaugebiet Schleifgarten** wurden in den 60-er Jahren deshalb geschaffen, weil man davon ausging, so schmalere Straßen mit *gleichberechtigter* Nutzung (Parken auf diesen „Gehwegen“ ebenso zulässig wie Befahren) durch alle geschaffen zu haben. Diese noch 2018 vertretene Auffassung erwies sich 2018 nach einer Informationsveranstaltung mit diesem Tenor als unzutreffend. „Erklärungsnot“ für die „neue Gesetzesinterpretation“ entstand, die bis zur temporären „Kapitulation“ (Rücknahme Verwarnungsgelder; Verzicht auf Verwarnungen) ging, neue Information der Anlieger über künftige Ahndungen erforderte und in der Erklärung mündete: Wir könnten gegen die neue Betrachtungsweise nur mit unvertretbar hohem Investitionsaufwand vorgehen.

Durchfahrtsstraßen – wie der Eichenweg in Vormberg – wurden platzsparend auch nach diesem Konzept gebaut, der Römerweg in Winden in seinem Mittelteil so breit, dass dort sogar ein Parken *neben* dem „Gehweg“ möglich ist (und seit 2018 dort auch verstärkt praktiziert wird). Und: Auch die aktuelle Neubaumaßnahme Modell mfVF in der Duttenhurster Straße ist dieser Kategorie zuzuordnen.

Schließlich kam es bei anderen „Durchfahrtstraßen“ wie der Litzlunger Straße und der Bergseestraße West zu Hindernis-Verschwenkungen und eingezeichneten Parkplätzen primär aus Gründen der Verkehrssicherheit (faktische Geschwindigkeitsbremsen). Hingegen wurde im Ostteil der Bergseestraße auf eingezeichnete Parkplätze auf dem Gehweg verzichtet und die faktische Geschwindigkeitsreduzierung durch auf der Straße parkende Autos als besser (und ausreichend) vorgezogen.

Aber auch bei der Schaffung zusätzlichen Parkraumes in Neubaugebieten war Sinzheim beispielhaft: So wurde etwa bei der Konversion im Schleifgarten die Stellplatzzahl der LBO auf (2 Stellplätze) verdoppelt und dies auch bei weiteren Neubaugebieten und auch bei Maßnahmen im § 34 – Gebieten grundsätzlich eingefordert. Und eingeschossige Tiefgaragen wurden öffentlich (Marktplatz) und privat (aus jüngerer Zeit Engelbert Kleiser Str.; Curatio II) auch dort realisiert, wo Bedarf für Keller nicht so groß war und das unterirdische Parken von den Kosten her auch eine vertretbare Alternative zur oberirdischen „Flächenversiegelung“ war. Auch in Gewerbegebieten reichten bisher die oberirdischen Flächen. Und für mehrgeschossige Parkhäuser gab es bei uns noch keinen Bedarf.

Wie sehen Hilfen für die Zukunft aus und wo und wie könnte die aktuelle Situation verbessert werden?

A. Baumaßnahmen der Zukunft

1. Wir sollten wohl künftig auf mfVF generell beidseitiger.
2. Wir sollten die **Halberstunger Lösung** zur Untergrenze machen:
Straßenbreite wenigstens 5,50m – einheitliche Fläche – ausreichende Stellplätze (mindestens zwei pro Wohnung) und im schlimmsten Fall: Einzeichnung von Parkflächen im Straßenbereich.
3. Die **Kartunger Lösung** wäre - städtebaulich – schöner – eventuell eine noch bessere Alternative. Allerdings mit wohl größerem Flächenbedarf.
4. Wo möglich, sollte die *einseitige* echte Gehweglösung (Bordstein) mit (beidseitiger?) Parkmöglichkeit realisiert werden.
5. Eingezeichnete Parkflächen sollten die letzte „Lösungshilfe“ bleiben.

B. Abhilfen für „Alt-Probleme“

1. Einer Abhilfe bedarf es vor allem bei den mfVF unter **Nr. 4 1. Kategorie** (Badweg; Im Weingarten; Bergstraße?):
 - Dort könnte ein **neues Verkehrsschild nach Landesrecht** eventuell Abhilfe schaffen, weshalb eine – zu beschließende? - Initiative beim LRA bis hin zum Landtag Abhilfe schaffen könnte.
 - Erlaubtes Parken mit Augenmaß auf dem „Pseudo-Gehweg“ wäre dann ebenso möglich wie kurzfristiges Überfahren im Gegenverkehr oder beim parkenden Auto.

-Parallel muss wohl weiter auf Informationskampagnen bei den Bürgern gesetzt werden – von der tatsächlichen Nutzung vorhandener Garagen und Stellplätze für das Parken (!) angefangen bis zur Akzeptanz eventuell auch etwas größerer Gehwege zum Auto.

2. Bei der **Nr. 4 2. Kategorie** (insbesondere neue Praxis im Römerweg Mitte) ist der Abhilfebedarf wohl geringer (wegen der größeren Straßenbreite):

- dort würde die **Verkehrsschild-Lösung** helfen, ein *beidseitiges* Parken zu gestatten (und das Parken in der Straßenmitte zu vermeiden, das dort gerade noch akzeptabel erscheint).

- erlaubt wäre dort dann aber das kurzzeitige Befahren des „Pseudo-Gehweges“ bei parkenden Autos in Fahrtrichtung oder im Gegenverkehr.

- wohl eher nicht möglich beim Eichenweg und nicht erforderlich bei der Jagdhausstraße Mitte 1 und 2 (?)

3. Bei der neuen mfVF Duttenhurster Straße bleibt abzuwarten, ob das „Straßenmitte-Parken“, das dort nun *vermehrt* praktiziert wird, auch als akzeptabel angenommen wird.

Beschlussvorschlag:

Der Technische Ausschuss möge Gemeinderat und Verwaltung empfehlen, welche Leitlinien künftig bei Neubaumaßnahme zugrunde gelegt werden und ob, welche und bei welchen (weiteren?) Straßen interne oder externe Maßnahmen angegangen werden.

25.09.2020/Rohner