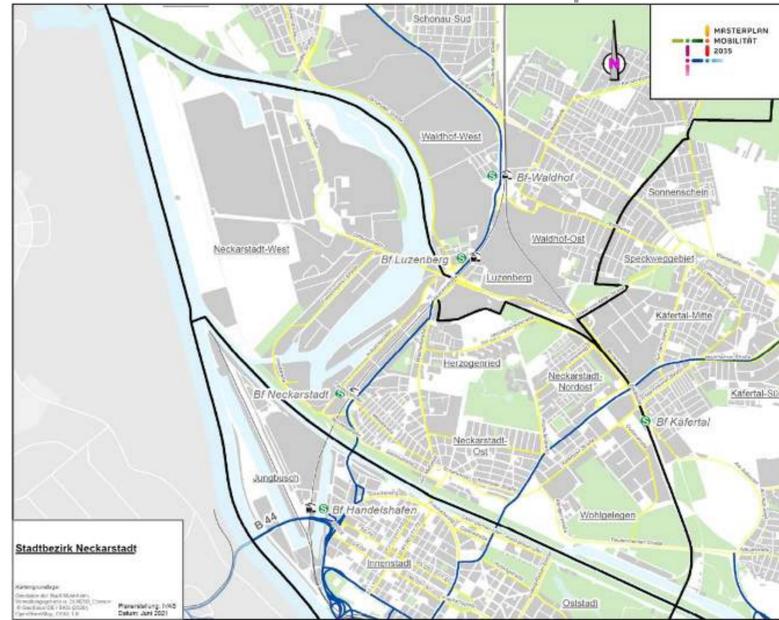


Gruppe 3: MIV/Parken

Stärken

- durch Konflikte in engen Straßen wird die Geschwindigkeit automatisch reduziert (positiver Effekt)
- Zielerreichung ist mit dem Auto kein Problem
- teilweise Ausstattung mit Quartiersgaragen vorhanden
- Parkmöglichkeiten am Rand des Quartiers sind reichlich vorhanden und können einfach getestet werden; z.B. Neuer Messplatz; Parkplätze der Supermärkte, NUB, etc.
- nur ein begrenzter Teil der parkenden Autos sind notwendig; die meisten Autos sind "So-Da" Autos



Schwäche/Defizite

- Dauerhafte, hohe Verkehrsbelastung in Wohnvierteln (z.B. Alter Meißplatz, Käfertaler Straße)
- Lieferverkehr bleibt auf den Straßen stehen
- Lange Rötterstraße: Sammelstraße für Durchgangsverkehr - wenn diese "zu" gemacht wird, müssen die Auswirkungen in den Nebenstraßen bedacht werden - Vermutung: Verkehr verlagert sich in die Käfertaler Straße
- zugeparte Ecken = Sicherheitsproblem Schulwege
- Verwaltung hat kein Mandat zu Veränderung (Migrants4Cities als Beispiel); damit ist Veränderung nicht gestaltbar
- Neckarstadt ist ein Durchgangsstadtteil von der Innenstadt in den Norden
- Durch Störungen auf den Hauptrouten gibt es vermehrt Verkehr in den eigentlich ruhigeren Nebenstraßen
- Geschwindigkeitsüberschreitung Mittelstraße
- Herzogenried: Quartiersgaragen unattraktiv, Bewohner nutzen Besucherstellplätze in öff. RaUM
- Viel Schwerlastverkehr (z.B. Dammstraße)
- kein angenehmes Autofahren, sehr enge Straßen mit Gegenverkehr (man muss warten oder auch mal ggfs. rückwärts fahren)
- man konkurriert miteinander - man braucht klare Strukturen und klare Aufteilung für die einzelnen Verkehrsteilnehmer
- Alte Feuerwache: wo parken die Besucher bei Veranstaltungen?
- Situation beschrieben: Lastenrad hat vor einem Geschäft geparkt; Hitzige Diskussion zwischen Radfahrenden und Autofahrern. Autofahrer meinte, man könnte das Lastenrad auch "kurz in die Einfahrt stellen" - Falschparken ist nicht mehr schlimm - Kavaliersdelikt
- Mittelstraße (mit Straßenbahn), Dammstraße (mit Güterverkehr) in der Praxis schwierige Route, um zum Alten Meißplatz zu gelangen - man fühlt sich unsicher
- hoher Parkdruck, ab 18Uhr Parkplatzsuchverkehr
- Rennstrecke von Kurpfalzbrücke Richtung Adria, Straßenraum überdimensioniert
- Parkende Autos werden immer größer und unübersichtlicher, sie stellen daher ein Verkehrshindernis dar; nicht mehr nur für Kinder
- Man kann nicht flüssig durchfahren - Stop&Go
- Radverkehr: Mittelstraße: für RV schwierig zwischen parkenden Autos und Schienen auf Pflastersteinen zu fahren
- Enge Straßen sind zugeparkt - negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität
- Klima: Stadtteil heizt sich schnell auf - wenig Grün
- ruhender Verkehr beansprucht viel Fläche und macht öffentlichen Raum unattraktiv (Neckarstadt West)
- In 30Zonen wird 50km/h gefahren, um Staus zu umfahren
- Hochuferstraße zugeparkt

KT Klaus Tillmann
6/26/21 12:06 PM
Tempo 40 auf der B38 einrichten und durch permanente Tempokontrollen überwachen

Ideen/ Maßnahmen

- Nachparken auf Supermarktparkplätzen zulassen/incentivieren
- Nutzung des öffentlichen Raums für Parken einen Preis geben (teurer als Parkhäuser)
- ÖPNV muss attraktiver werden, um ein Umdenken anzustoßen (Hinweis: hier Innenraum der Straßenbahn ist schwierig, man kann nicht konfliktfrei stehen)
- Quartiersgarage, gut verknüpft mit dem ÖPNV (Neckaruferbebauung)
- Strassen eine Verkehrsart (priorisiert) zulassen: Wechsel aus Fußgängerzone, Radstraßen, Autostraßen (die dann auch Parkplätze haben)
- Lieferzonen einrichten, auch für den DHL-Mann, der durch die Quartiere fährt
- Zu Stoßzeiten evtl. Tractionen nutzen, um Kapazität zu erhöhen
- Lange Rötterstraße (Radstreifen + Lieferzone) Parkplätze umwidmen
- Clignetplatz nur für Lieferverkehr; sonst für Fußgänger reservieren; damit verschwindet der Anreiz, hier nach Parkplätzen zu suchen
- Bewusstsein und Verkehrserziehung muss stattfinden - Falschparken darf kein Kavaliersdelikt mehr sein
- Bewohnerparkausweise (nur einer pro Haushalt)
- Parkraum im öffentlichen Bereich mit Preis versehen --> "So-da" Autos zurückdrängen
- Nutzung des öffentlichen Raums für Parken einen Preis geben (teurer als Parkhäuser)
- Parkraumbewirtschaftung
- mit "Knöllchen" auch Hinweise geben, wo alternativer Parkraum verfügbar ist
- Schaffung von neuen Quartiersgaragen verbunden mit Stellplatznachweisen
- Anwohner positiv incentivieren, wenn sie kein Auto vorhalten (damit Anreize schaffen, "So-da" Autos abzuschaffen), z.B. "Klimabaum vors Haus" über Klimaschutzagentur
- stärkerer Erfahrungsaustausch über Best Practice
- stärkere Kontrollen von Falschparkern; gerade zu Randzeiten (wenn Kinder in die Schule laufen, abends, wenn es dunkel ist) und nicht nur bei Maximalverstößen; die Sanktionen müssen Verhaltensänderung bewirken

Charaktereigenschaften

- Stadtteil der Nahmobilität
- wenig Platz (Raumproblem)
- Junger Stadtteil - viele Kinder
- Viertel als Quartier angelegt, in dem öffentlicher Raum zum Leben genutzt werden kann.
- es gibt mehr Menschen ohne Autos als mit Autos
- Stimmung ist bei allen Beteiligten so unbefriedigend, dass Veränderung mittelfristig akzeptiert ist