

6.6 Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Das Thema Parken von Kraftfahrzeugen ist in zahlreichen städtischen Quartieren ein großes Problem. Besonders in den dicht bebauten Altbauquartieren gibt es hohen **Parkdruck**, der sich vorwiegend negativ für die Anwohner auswirkt. In Straßen mit Einzelhandels- bzw. sonstiger Gewerbe- oder Freizeitnutzung findet eine Überlagerung der **Parkplatzbedarfe der Bewohner** mit dem Bedarf des **Einkaufsverkehrs** bzw. **Freizeitverkehrs** und der **Berufspendler** statt. Besonders in den Wohngebieten der Innenstadt, aber auch in Wohngebieten in der Nähe großer Verkehrserzeuger (Jahrmarkt, Sparkassenarena, Holsteinstadion, große Einzelhandelszentren, Sporthäfen, Strand etc.) stellt sich die Situation als konfliktreich dar.

Regelmäßig fehlt für die Bewohner der Quartiere, für Berufspendler und für Besucher das notwendige Angebot **privater Stellplätze**. Das gilt sowohl für die Zahl der Stellplätze als auch für die oft nicht bedarfsgerechte Anordnung und Erschließung. Das **öffentliche Parkplatzangebot** kann die privat ausgelöste Nachfrage regelmäßig nicht befriedigen.

Da von den Grundstückseigentümern eine Nachrüstung privater Stellplätze nicht verlangt wurde, hat sich mit zunehmender Motorisierung der ruhende Kfz-Verkehr zu einem der größten Probleme im Straßenverkehr entwickelt. **Widerrechtliches Parken** nimmt zu, der notwendige Überwachungsdruck kann aus verschiedenen Gründen nicht aufrecht erhalten werden. Gehwege werden zugeparkt, Notwege verstellt.

Die Versuche, Ordnung zu schaffen und für alle Belange vertretbare Zustände herzustellen, durch z. B.

- das Gestatten halbseitigen Aufparkens auf Gehwegen,
- Optimierung der Parkplatzanordnung,
- begrenzten Umbau von Straßen zur Erweiterung des Parkraumes und
- die gezielte Verdrängung von Dauerparkern durch besondere Parkregelungen



haben nur dort geholfen, wo Angebot und Nachfrage in etwa ausgeglichen werden konnten oder ein **Überwachungsdruck** auf Dauer aufrecht gehalten werden konnte.

Probleme sind daher trotz aller Bemühungen weiterhin in vielen Bereichen der Stadt gegeben. Die zentrale Innenstadt kann bei diesen Betrachtungen außer Acht gelassen werden. Hier gibt es ein auf alle Nutzergruppen (mit Ausnahme der Berufspendler) zugeschnittenes gutes Angebot an privaten Stellplätzen und überwiegend bewirtschafteten öffentlichen Parkplätzen sowie gute alternative Verkehrsangebote.

Konflikte entstehen - abgesehen von der Gefährdung von Notfalleinsätzen oder der Fehlnutzung von Grün- und Freiflächen - zum einen zwischen den Nutzern der Kraftfahrzeuge. Sie entstehen zum anderen mit dem Fuß- und Radverkehr, deren Wege durch offizielle Parkregelungen oder widerrechtliches Parken eingeschränkt werden. Zum Teil unüberwindbare Situationen ergeben sich aber für Personen, die auf barrierefreie Wege angewiesen sind.

Im Rahmen der Untersuchungen zum VEP wurde in sieben Teilbereichen der Stadt die Parksituation exemplarisch untersucht. Es sind:

- der Bereich um die Universitätskliniken,
 - ein Teilgebiet aus dem Bereich Ravensberg, um Adolf- und Blücherplatz,
 - das Gebiet zwischen Eckernförder Straße, Hasseldieksdammer Weg und Westring,
 - der Bereich um die Hansastrasse,
 - der Bereich um den Schrevenpark,
 - ein Teilgebiet der südlichen Innenstadt und
 - Elmenschenhagen-Nord
- untersucht worden.

Im Durchschnitt der sieben ausgewählten Untersuchungsgebiete befinden sich 36% aller ausgewiesenen Parkplätze halbseitig oder ganz auf Gehwegen. In einigen Quartieren liegt die Quote sogar bei ca. 60%. Dies schränkt die Gehwegflächen und damit den Bewegungsraum für Fußgänger und die Spielflächen für Kinder erheblich ein. Teilweise ist eine barrierefreie Nutzung der Gehwege nicht möglich. Ziel muss es sein Lösungen zu finden, die vertretbare Gehwegbreiten sicherstellen und möglichst sogar ohne ein Gehwegparken auskommen.

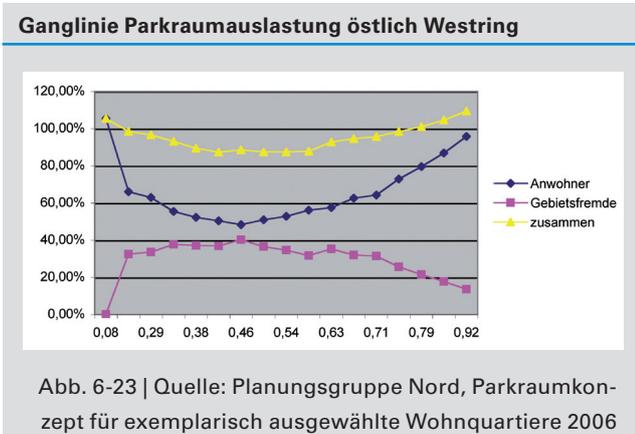
6.6.1 Parkraumanalyse

Um gezielt Maßnahmen zur Minderung des Parkdrucks entwickeln zu können, ist es zunächst nötig, in jedem der betroffenen Quartiere eine Parkraumanalyse durch-

zuführen, die das Parkverhalten straßenscharf abbildet. Abb. 6-23 zeigt als Beispiel die Ganglinie für ein studentisch geprägtes Quartier östlich von Universität und Westring, um die Hansastrasse herum.

Im Beispiel wird deutlich, dass nachts eine Parkraumauslastung von über 100% besteht, die überwiegend durch Anwohner verursacht wird. Tagsüber geht die Auslastung leicht zurück, liegt aber immer noch bei ca. 85%. Auch eine solche Auslastung wird subjektiv als „Parknotstand“ angesehen.

Anders als nachts ist tagsüber ein Großteil der Parker gebietsfremd, d.h. es parken dort u.a. Berufspendler, Studierende, Einzelhandelskunden. Welcher Personenkreis das genau ist, hängt sehr stark von der Flächennutzung im Quartier und in der Nachbarschaft ab.



6.6.2 Parken in Wohnquartieren

Die Parkraumanalyse hat gezeigt, dass die notwendigen Maßnahmen zur Änderung der Situation von der Struktur und der Lage des jeweiligen Quartiers abhängen. Grundsätzlich kommen folgende Maßnahmen in Betracht:

- Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel,
- CarSharing,
- Schaffen/Nachrüsten von privaten Stellplätzen,
- verbesserte Organisation von öffentlichen Flächen für Parkplätze,
- differenzierte Parkraumbewirtschaftung.

Im Stadtgebiet sind schon viele Straßenräume in Altbauquartieren differenziert und daraufhin untersucht worden, welche Möglichkeiten der quantitativen Verbesserung des öffentlichen Parkraumes durch Neuordnung bestehen. In vielen Fällen sind die möglichen Änderungen auch schon durchgeführt. In der Regel sind die Maßnahmen aber mit Umbaumaßnahmen verbunden, die z. T. auch einen größeren Finanzaufwand erfordern. Es zeigt sich aber, dass die Möglichkeiten, bauliche Veränderungen herbeizuführen, zu begrenzt sind, um wirksame Abhilfe zu schaffen.

Es wird vorgeschlagen, in Gebieten mit hohem Parkdruck eine Prüfung der Ausweitung der heutigen Parkraumbewirtschaftung unter Einbeziehung von Bewohnerparkrechten vorzunehmen und nach Zustimmung der Selbstverwaltung im Einzelfall nach den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung umzusetzen. Für die Wik wird im Rahmen der Stadtbahnplanung ein Parkraumkonzept erstellt.

Bei Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist jeweils eine straßenweise und flächendeckende Parkraumanalyse erforderlich, um entsprechende Bewirtschaftungskonzepte differenziert einzuführen. Zu prüfen wäre auch, ob die Bewirtschaftung mit Parkscheinautomaten oder mit Parkscheiben erfolgen soll. Vorteile von Parkscheinautomaten liegen in der besseren Zeitkontrolle der Parkscheine durch die Überwachungskräfte begründet. Eine kommerzielle Bewirtschaftung mit Parkscheiben ist jedoch bedarfsgerecht nur in überschaubaren Bereichen denkbar.

Siehe nächste Seite Abb. 6-24 Untersuchungsraum Parkraumbewirtschaftung.

Grundsätzlich ist bei jeder straßenverkehrsrechtlichen Regelung auch eine Überwachung notwendig. Ohne Überwachung und Ahndung von Verstößen sinkt die Akzeptanz der Maßnahmen erheblich und der gewünschte Regelungseffekt wird nicht erreicht. Zu bedenken ist, dass die Vergabe von Bewohnerparkrechten **gebührenpflichtig** ist. Die Diskussion in den betroffenen Ortsteilen ist daher in die Entscheidungen einzubeziehen.

6.6.3 Parken im Einkaufsverkehr

Der Einzelhandel in der Innenstadt und in einigen Stadtteilen kann seinen Kunden in der Regel keine eigenen kostenfreien Stellplätze anbieten. Die Stadt ist daher zur Unterstützung der Innenstadt und der Stadtteile bestrebt, durch Parkraumbewirtschaftung den vorhandenen öffentlichen Parkraum optimal auszunutzen.

In der Innenstadt gibt es mit ca. 10.000 Parkständen im Straßenraum und in Parkhäusern ein hervorragendes Parkraumangebot. Die **Parkraumbewirtschaftung** sichert einen hohen Umschlag und eine gute Ausnutzung der verfügbaren Flächen. Durch das moderne **Parkleitsystem** kann jeder Besucher leicht das gute Angebot erkennen und geeignete Parkplätze ansteuern.

Die Stadt leistet darüber hinaus durch in deutschlandweitem Vergleich äußerst moderate Gebühren für die Park-

Untersuchungsraum Parkraumbewirtschaftung



Abb. 6-24 | Quelle: Landeshauptstadt Kiel - Tiefbauamt, 2007

plätze auf öffentlichen Flächen und in den im Eigentum der Stadt befindlichen Parkhäusern einen wesentlichen Beitrag. Der Einzelhandel in der Innenstadt ist gefordert, eigene Beiträge einzubringen. Dies kann durch Marketingkampagnen wie z. B. das jetzt eingeführte Rabattsystem **InnenstadtPlus+** geschehen. Dieses System bietet bei einem Einkauf in den beteiligten Geschäften einen Preisnachlass auf den Parkschein oder den ÖPNV-Fahrschein. Das Besondere daran ist, dass der Rabatt nicht nur in einem, sondern in jedem Geschäft gewährt wird. Es ist also möglich, ‚mit Gewinn‘ bzw. ohne Kosten für den Parkplatz einen Einkauf in der Innenstadt zu tätigen. Das System ist weiterzuentwickeln.



zeit in Echtzeit berechnet werden kann. Es treten für den Nutzer keinerlei „unnötige“ Kosten auf.

In den Stadtteilzentren hat die Stadt durch Parkraumbewirtschaftung (regelmäßig Parkscheinregelung) und Wegweisung ebenfalls den Einzelhandel unterstützt. Auch hier muss der Einzelhandel ebenso wie im Marketing weiterhin initiativ bleiben. Die Stadt wird so weit wie möglich durch Wegweisung und organisatorische Maßnahmen helfen.

6.6.4 Einsatz von Telematiksystemen

Der Einsatz von Telematiksystemen (siehe Kapitel 6.8.2) kann für das Parken unterstützend eingesetzt werden und bietet den Nutzern mehr Komfort bzw. der Stadt weniger Parksuchverkehr und mehr Einnahmen.

In Kiel gibt es seit einigen Jahren ein dynamisches Parkleitsystem, das freie Stellplätze in den angeschlossenen Parkhäusern oder auf Parkplätzen anzeigt. Diese Information ist auch im **Internet** oder über **Handy** abrufbar, wodurch Parkmöglichkeiten schon vor Fahrtantritt oder während der Fahrt ausgewählt werden können.

Bargeldlose Zahlungssysteme gibt es in Kiel ebenfalls. Sie sind aber bisher beim ruhenden Verkehr wenig verbreitet. In Kiel wird die „elektronische Geldbörse“ von unter 1% der Kunden im öffentlichen Verkehrsraum genutzt. Auch für andere Bezahlvorgänge wird die „Geldkarte“ wenig genutzt. Es erscheint sinnvoll, in absehbarer Zeit auch in Kiel ein **Handyparksystem** einzuführen. Am aussichtsreichsten erscheint zurzeit ein System, welches in Köln genutzt wird. Weitere gibt es derzeit in Saarbrücken, Wiesbaden und Flensburg. Der Vorteil ist, dass die Park-