

Kurzfassung

Die vorliegende Bachelorthesis beschäftigt sich mit der Frage, wie die Nutzung des öffentlichen Raumes bei innenstadtnahen Gebieten von Großstädten für alle Nachfragegruppen verträglich gestaltet werden kann. Als Untersuchungsgebiet wurde die Wuppertaler Südstadt ausgewählt. Ziel dieser Bachelorthesis ist es, ein Konzept für die Wuppertaler Südstadt zu entwerfen, welches zum einen die Parkraumsituation verbessert und gleichzeitig die Verkehrsmittelwahl durch gezielte Maßnahmen in Richtung des Umweltverbunds beeinflusst. Grundlage hierfür ist die Darstellung der aktuellen Parkregelung, verkehrlichen Regelung und der Querschnittsgestaltung innerhalb einer Bestandsanalyse. Die Informationen wurden durch eine Ortsbegehung sowie eine Vermessung des Untersuchungsgebietes gewonnen und wurden im Anschluss in einem Geoinformationssystem mithilfe des Programmes *QGIS* dargestellt. Anhand dieser Bestandsanalyse wurde die Problemlage im Untersuchungsgebiet analysiert und durch ein Parkraumkonzept, welches auf Basis der identifizierten Probleme sowie der Zielsetzung dieser Bachelorthesis eigens entwickelt wurden, entschärft. Das Parkraumkonzept setzt sich aus zwei Varianten zusammen. Variante 1 besteht aus der Umgestaltung und Verdeutlichung der Parkbereiche und Variante 2 enthält Maßnahmen, die die Verkehrsmittelwahl in Richtung des Umweltverbundes beeinflussen sollen.

Die Problemlage im Untersuchungsgebiet setzt sich aus

- der Gefährdung von Fußgängern,
- dem fehlenden Parkraumangebot,
- der fehlenden Parkraumbewirtschaftung
- sowie den fehlenden Anreizen zur Veränderung des Mobilitätverhaltens

zusammen. Die Ursache für die Gefährdung der Fußgänger liegt in der mangelnden Flächenverfügbarkeit und dem regelwidrigen Parken, welches durch das fehlende Parkraumangebot verstärkt wird.

In Rahmen der Variante 1 unterbindet das Parkraumkonzept das Parken in Knotenpunkten und findet einen Weg das Gehwegparken verträglich zu gestalten, um legalen Parkraum zu schaffen. Weiterhin wurde im Zuge dieser Variante ein neues Bewirtschaftungskonzept eingeführt, welches insbesondere die Parksituation für die Anwohner verbessert und den Parksuchverkehr verringert. Das flächendeckende Bewirtschaftungskonzept trennt den Arbeits- und Kundenverkehr von dem der Bewohner und Gäste. Der Parkraum in der Wuppertaler Südstadt ist in Zukunft nichtmehr kostenlos. Dies ist für die Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsmittel zwingend nötig. Ausgenommen davon ist der Lieferverkehr, dem weitreichende Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Variante 2 baut das Carsharing-Angebot in der Südstadt aus und führt eine Mobilstation ein, um das intermodale Verkehrsverhalten zu steigern. Weiterhin fördern die Maßnahmen den Radverkehr unter Berücksichtigung des Wuppertaler Radverkehrskonzept. Zusätzlich liegt ein Schwerpunkt dieser Variante in der Verbesserung der Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes. Beispielweise könnte die geplante Fußgängerbrücke östlich des Hauptbahnhofs die Zugangszeit für die Bewohner des Quartieres 3 je nach Ziel um bis zu vier Minuten senken.

Abstract

This bachelor thesis deals with the question of optimal utilization of public space in major cities in terms of taking the needs of all demanding groups into consideration. The focus of interest lies especially in those areas which are close to the city center. Hence the Wuppertaler Südstadt was chosen as the investigation area. The final aim of this bachelor thesis is to design a concept with several measures for this area, which are supposed to improve the parking space situation on the one hand and also encourage the use of equivalent environmentally friendly alternatives. As a basis for this concept the current parking space situation as well as applicable regulations have to be illustrated and analyzed first. The information for this analysis of existing preconditions were gathered by on-site visits and surveys and processed with the help of the program QGIS. In line with the objective of this thesis the identified problems were then transformed into a parking space concept consisting of a collection of counteracting measures. The parking space concept has two independent but complementary parts. The first part contains measures regarding the distinction and rearrangement of the parking areas. The second part is concerned with measures influencing the choice of mean of transportation towards equivalent environmentally friendly alternatives.

The main problems identified in the investigation area were:

- The endangerment of pedestrians,
- the insufficient parking space supply,
- the poor parking space management
- and the missing incentives to induce change in mobility behavior

The main reason for the endangerment of pedestrians are connected to the lacking availability of space as well as the illegal parking, which is further enhanced by the insufficient parking space supply. The first part of the parking space concept prohibits parking at hubs, while finding a way to permit pavement parking in some areas in order to create legal parking space instead. Furthermore, it introduces a new kind of parking space management, which is designed to improve the parking situation of habitants and to reduce the parking search traffic. To this end the parking space management differentiates between commuter and customer traffic and traffic caused by residents as well as their visitors. Within this approach the parking space in the Wuppertaler Südstadt is no longer free of charge, which is supposed to induce a shift in the choice of mean of transport towards alternative transportation options other than cars. Delivery vehicles are exempted from these measures, so that there is still sufficient parking space for them. The second part of the parking space concept extends the carsharing offer and introduces mobility stations to increase intermodule traffic behavior. In addition, this promotes bicycle traffic, which is in line with the Wuppertaler Radverkehrskonzept. Another main objective of this second part is to improve the accessibility of the main train station. A pedestrian bridge on the east side of the main station could for instance reduce the access time of residents of the third quarter to up to four minutes.