

Parken in Kleve

Das KLEVER MODELL

Christina Dahlhoff, Jürgen Gerlach und Regina Funke

Unter der Schirmherrschaft der Bundesministerin für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau schreibt der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) seit 1988 alle zwei Jahre in enger Zusammenarbeit mit der Universität Kaiserslautern unter dem Titel „Die Stadt von morgen – planen für den Menschen“ eine Ideenkonkurrenz aus. Das Thema des diesjährigen Wettbewerbes war „Parken in Stadtgebieten“. Es wurden 28 Arbeiten mit insgesamt 60 Teilnehmern abgegeben. Das Expertengremium unter dem Vorsitz von Prof. Dipl.-Ing. Albert Speer, Universität Kaiserslautern, vergab insgesamt sieben Preise. Die beiden ersten Preise gingen an das Bonner Stadtplaner-Team Hildegard Kinzel und Manfred Siry für ein städtebauliches Umgestaltungskonzept Bonn-Poppelsdorf, sowie an das Freisinger Team Jens Bendfeldt, Ulrich Franke und Marcel Adam für das Konzept Parken im Quartier München-Schwabing. Das vorliegende KLEVER MODELL wurde mit dem 2. Preis ausgezeichnet. Während die Schwerpunkte der anderen Arbeiten in der städtebaulichen Umgestaltung von Wohnquartieren in Großstädten liegen, werden im KLEVER MODELL verkehrstechnische Lösungen der Parkraumproblematik in einer typischen Mittelstadt mit zersiedeltem Umland aufgezeigt. Der Modellansatz ist auf zahlreiche mit dem Parkraumproblem konfrontierte Klein- und Mittelstädte übertragbar.

1. Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Stadt Kleve muß als Mittelzentrum ausgeprägte Nutzungsansprüche erfüllen. Zu den besonderen Merkmalen gehört die Bedeutung als „Einkaufsmarkt“ für das Umland und insbesondere für die benachbarten Niederlande. Die Schaffung der verkehrlichen Voraussetzungen für die Wahrung dieser

Funktion ist zugleich eine wichtige Voraussetzung für die Erhaltung und Förderung der Funktionstüchtigkeit der Stadt. Andererseits darf die Befriedigung der Verkehrsnachfrage nicht dazu führen, daß der Kfz-Verkehr durch seinen Flächenbedarf und seine negativen Folgewirkungen die Stadtraum- und Wohnumfeldqualität in einem unzumutbaren Maß beeinträchtigt.

Im Siedlungsschwerpunkt Kleve ist festzustellen, daß Stadtbild und Aufenthaltsfunktion durch von erheblichem Parkdruck geprägter Situation im ruhenden Verkehr beeinträchtigt, zum Teil sogar verdrängt wird. Die mit Parksuchverkehr verbundenen Folgewirkungen (Lärm- und Abgasemissionen) belasten die Wohn- und Einkaufsbereiche im Zentrum Kleves.

Während ganze Straßenzüge „überparkt“ sind, sind zahlreiche Stellplätze im unmittelbaren Umfeld über lange Zeiten nicht belegt.

Ziel des Parkraumkonzeptes ist es, auf der Basis einer ausgewogenen Angebots- und Nachfragebilanz Parkraum umwelt- und sozialverträglich anzuordnen und benutzerspezifisch zu verteilen. Dabei sind die angesprochenen Nutzungskonflikte durch geeignete Maßnahmen zu beseitigen oder zumindest auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.

2. Zustandsanalyse

Tragende Säule der Erschließung des Stadtzentrums Kleve ist der motorisierte Individualverkehr (IV). Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), dessen Angebot im wesentlichen durch den Linienbusverkehr (vgl. Übersichtsplan der Situationsanalyse) realisiert wird, wird auch bei nachhaltigen Linienverdichtungen und Erhöhungen der Bedienungsfrequenzen den Konkurrenzkampf zum IV nicht gewinnen können, da er auch dann dem IV hinsichtlich der flächenhaften Erschließung des zersiedelten Umlandes Kleves unterlegen bleibt.

Der Klever Ring (B9) bildet in Verbin-

dung mit den Sekanten der B57 und B220 das Netzgerüst der Hauptverkehrsstraßen zur Erschließung des Stadtkerns, der zur Darstellung der Bilanz von Parkraumangebot und -nachfrage in sechs Bereiche unterteilt wurde. Das Parkraumangebot innerhalb des Kernbereiches wird realisiert durch private Stellplätze, öffentliche Stellflächen im Straßenraum sowie öffentlich zugängliche Parkplätze (inkl. einem Parkhaus), deren mögliche Zufahrtsrouten dargestellt sind.

Es wird deutlich, daß die Zufahrtsrouten über zahlreiche Straßen mit Erschließungs- und Anliegerfunktion führen, so daß bereits bestehende Konflikte aus sich überlagernder Erschließungs- und Anliegerfunktion durch die Ansprüche des Parksuchverkehrs noch verstärkt werden. Hinzu kommt, daß jeder freie Platz entlang der Zufahrtsrouten – zum Teil auch auf Gehwegen – von Fremdparkern „beparkt“ wird; als Resultat sind fehlende Parkmöglichkeiten für Anwohner zu verzeichnen. Als besonders erwähnenswert scheint es, daß entlang einer Parkplatzzufahrt das Befahren der Fußgängerzone bereichsweise erlaubt ist.

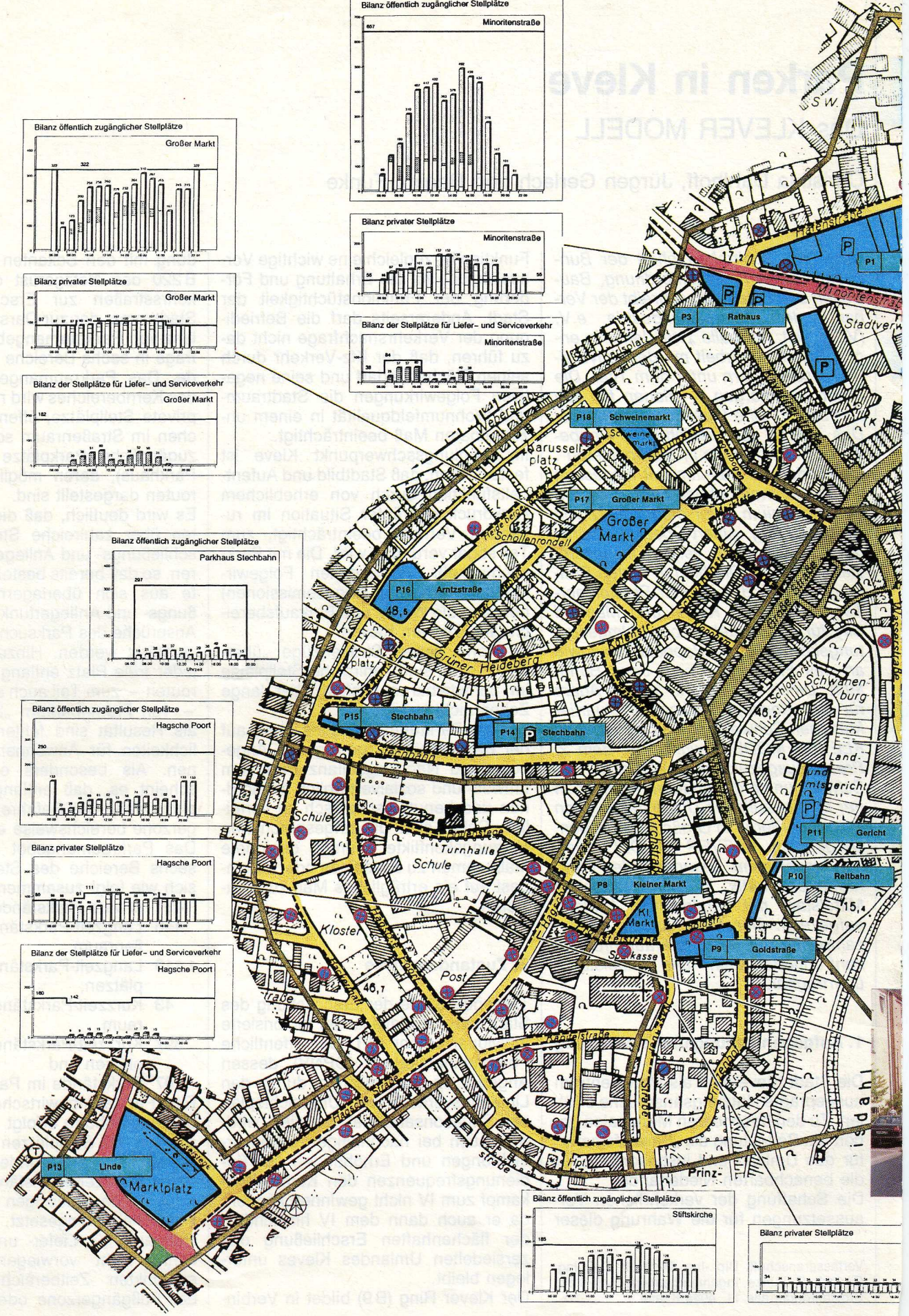
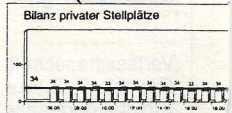
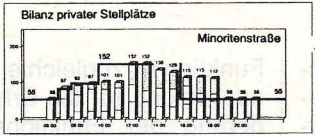
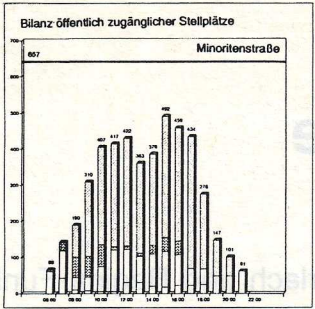
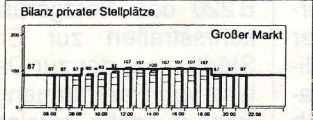
Das Parkraumangebot innerhalb der sechs Bereiche des Stadtkerns setzt sich wie folgt zusammen:

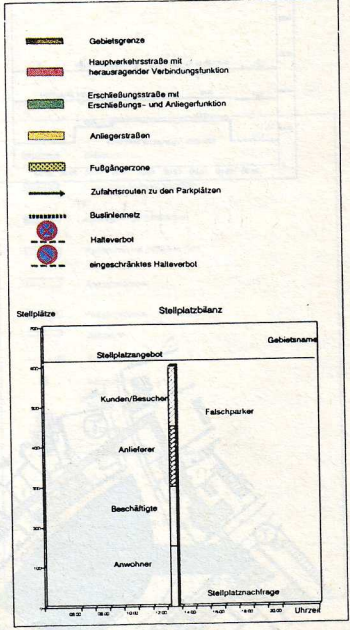
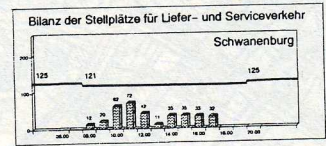
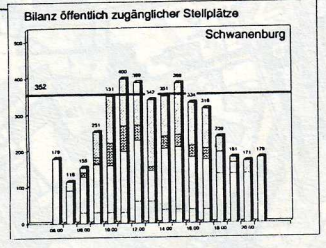
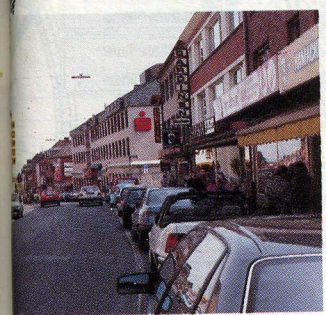
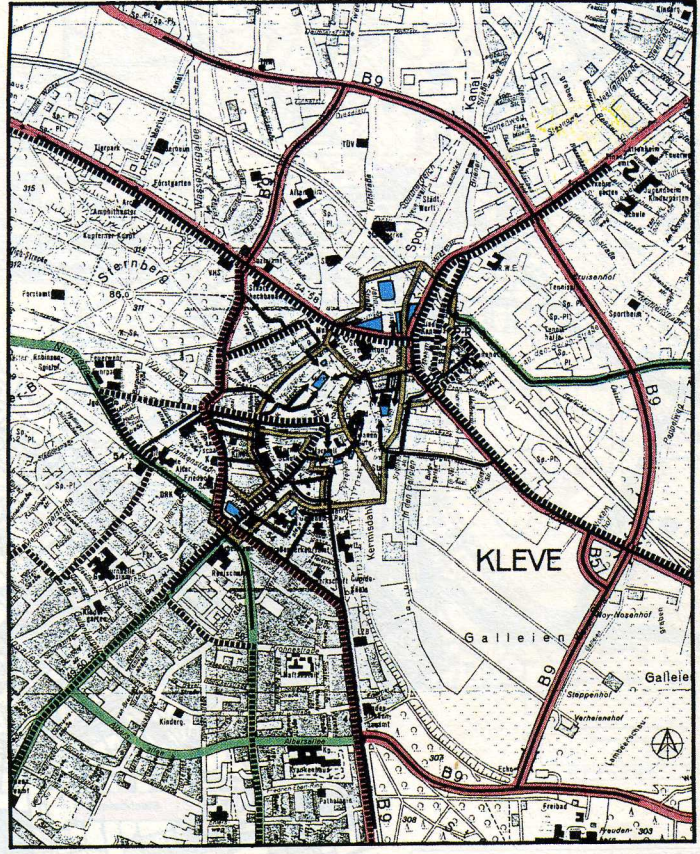
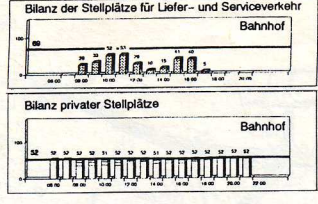
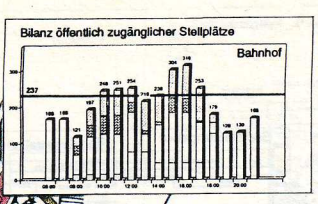
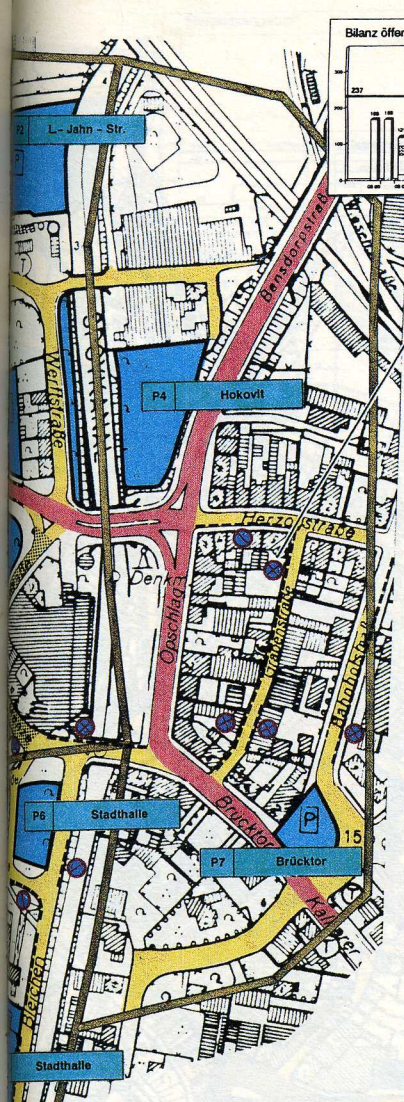
- 491 private Parkstände,
- 446 Langzeit-Parkstände im Straßenraum,
- 1 119 Langzeit-Parkstände auf Parkplätzen,
- 43 Kurzzeit-Parkstände im Straßenraum,
- 397 Kurzzeit-Parkstände auf Parkplätzen und
- 297 Parkstände im Parkhaus.

Eine Parkraumbewirtschaftung mit Gebührenerhebung erfolgt ausschließlich auf den 297 Stellplätzen des Parkhauses (DM 1,- pro Stunde). An allen anderen Kurzzeit-Parkständen wird zur Kontrolle der zulässigen Parkdauer die Parkscheibe eingesetzt.

Parkraum für Liefer- und Serviceverkehre steht vorwiegend in eingeschränkten Zeitbereichen innerhalb der Fußgängerzone oder an Flächen

Verfasseranschrift: Dipl.-Ing. Dahlhoff, Dipl.-Ing. Gerlach, R. Funke, Ingenieurgemeinschaft Stolz, Broicherdorfstraße 11, 4044 Kaarst 1



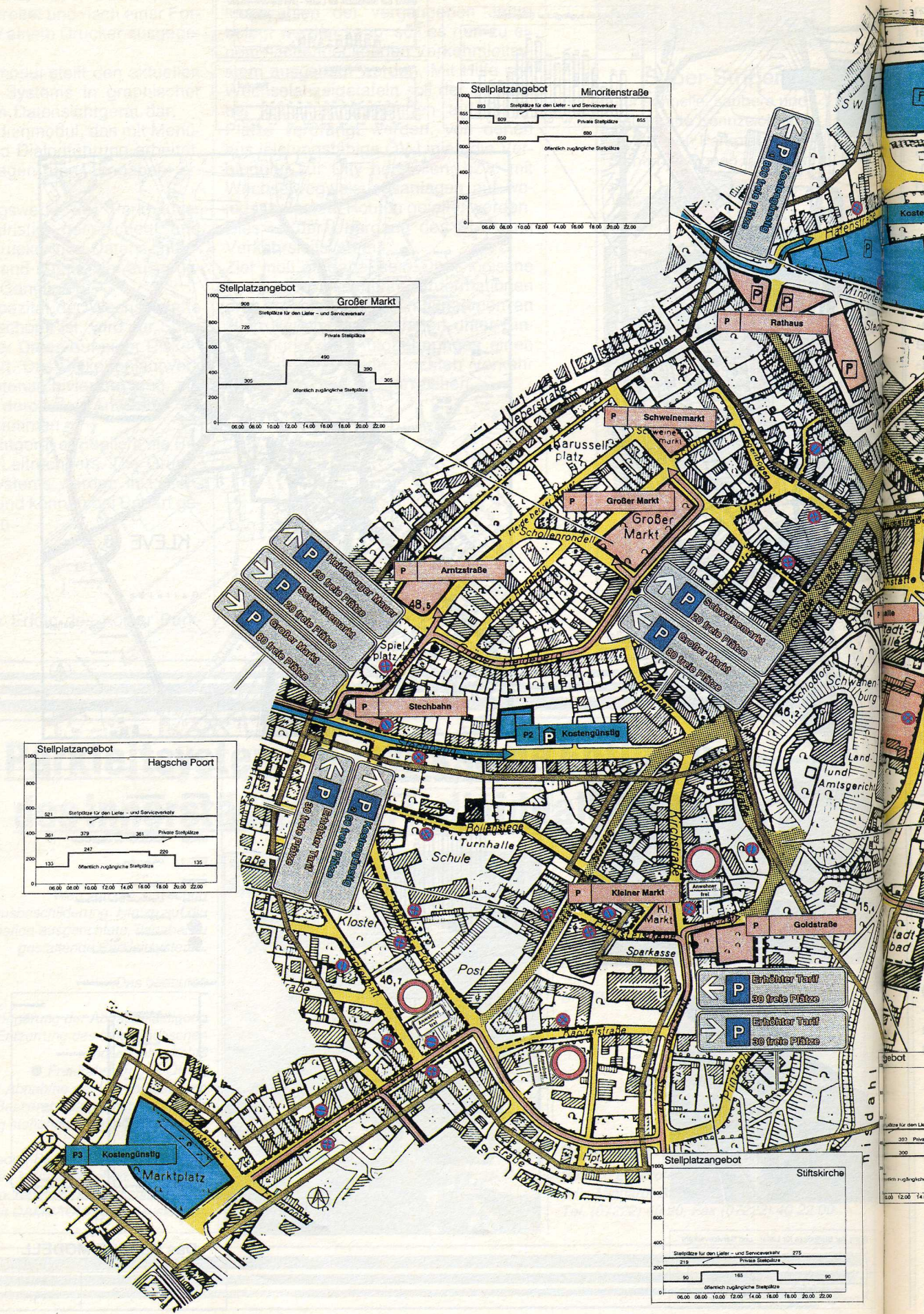
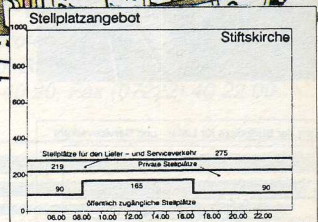
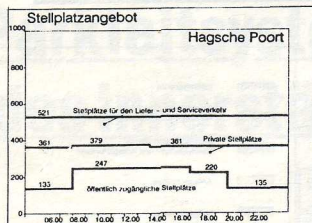
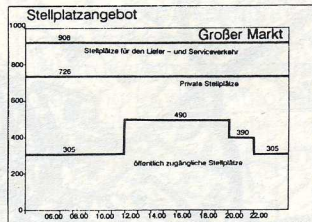
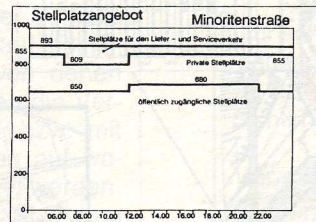


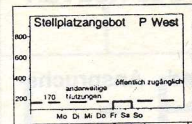
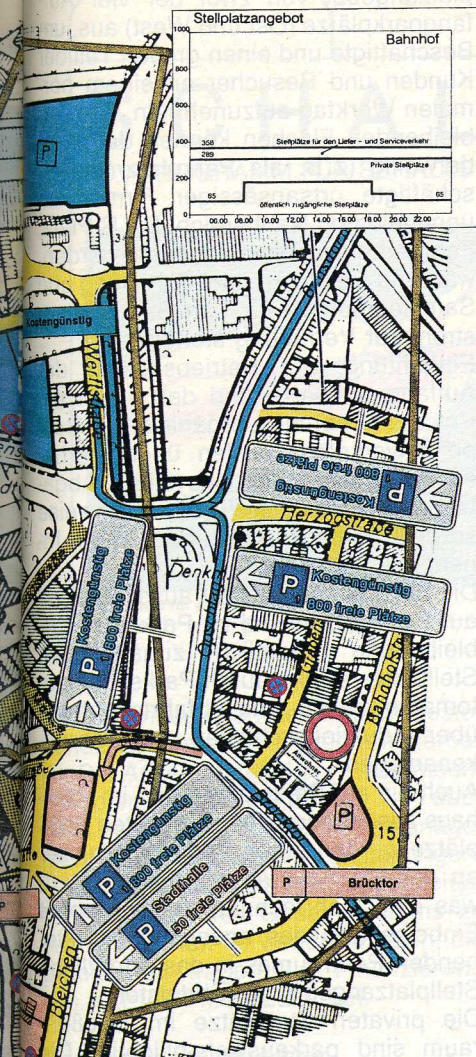
Nr. 1313

Das KLEVER MODELL

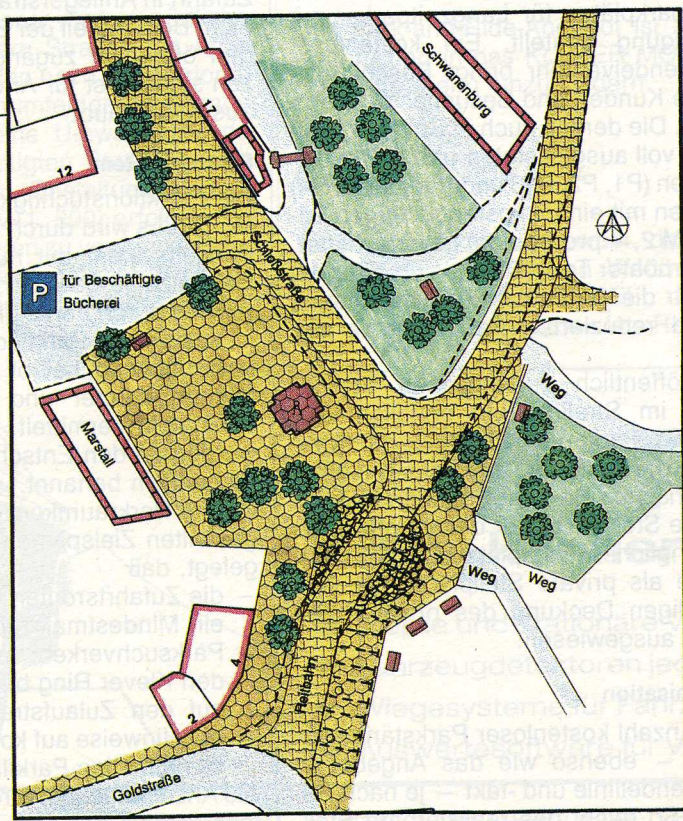
Situationsanalyse

Plan Nr.: 1





- Parken in Kleve**
- ➔ **P** Kostenlos
1000 freie Plätze
 - ➔ **P** Kostengünstig
800 freie Plätze
 - ↑ **P** Kostengünstig
600 freie Plätze



- Gebietsgrenze
- kostenlose Auffangparkplätze
- kostengünstige Parkflächen
- Parkflächen mit erhöhtem Tarif
- Anwohnerparken
- Fußgängerzone
- ➔ Zielspitze
- Buspendelverkehr
- Informationstafel
- flexibler Wegweiser
- Halteverbot
- eingeschränktes Halteverbot
- Ist-Zustand
- geplant
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Baum (Bestand/Neu)
- Parkbank

Nr. 1313

Das KLEVER MODELL

Parkraumkonzept	Plan Nr.: 2
-----------------	----------------

mit eingeschränktem Halteverbot zur Verfügung.

Dem Angebot von 491 privaten Stellplätzen steht ein von 1439 angemeldeten Kraftfahrzeugen induzierter Parkraumbedarf gegenüber; bei 1407 einpendelnden Beschäftigten ergibt sich unter Zugrundelegung eines IV-Anteils von 88,4% im Berufspendelverkehr und eines Besetzungsgrades von 1,2 ein Stellplatzbedarf von 1037 Parkständen. Da davon ausgegangen werden kann, daß keine Fahrt der Nutzergruppen Kunden und Besucher sowie Anlieferer in Erwartung fehlender Parkmöglichkeiten unterbleibt, entspricht der Parkraumbedarf dieser Nutzergruppen der Parkraumnachfrage.

Zur Erhebung der Parkraumnachfrage wurde im September 1990 eine detaillierte Parkraumzählung mit Erfassung der Fahrzeugkennzeichen im halbstündlichen Rundgang in der Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr durchgeführt. Die somit zu ermittelnde Parkdauer erlaubt unter Verwendung plausibler Annahmen die im Situationsplan dargestellte, nach Nutzergruppen differenzierte Parkraumbilanzierung.

Die Auswertung der Stellplatzbilanz liefert in Verbindung mit umfangreichen Beobachtungen folgende Erkenntnisse:

- Die in Spitzenzeiten den 80 %-Wert übersteigende Parkraumauslastung führt zu Wohn- und Mischgebiete belastendem Parksuchverkehr.
- Da die Bereitschaft für längere Fußwege fehlt, sind die City-nahen Anliegerstraßen – zum Teil mit einem Falschparkanteil von über 25 % – „überparkt“.
- Beschäftigte nutzen überwiegend den für Kunden und Besucher vorgesehenen, zeitlich begrenzten Parkraum unter regelmäßigem Nachstellen der Parkscheibe.
- Im Parkhaus sind aufgrund der Gebührenregelung – auf dem größeren Parkplatz im Süden (P13) aufgrund der längeren Fußwegentfernungen zur City – auch in Spitzenzeiten minimale Stellplatzauslastungen festzustellen.
- In den City-nahen Anliegerstraßen fehlt Parkraum für Anwohner.
- Der Parkraum in den Geschäftsstraßen des Kernbereiches wird überwiegend von Beschäftigten, Kunden und Besuchern genutzt, während für den Liefer- und Serviceverkehr nur noch das Parken in zweiter Reihe bleibt.

Die dargestellten Probleme können durchgängig an allen Werktagen beobachtet werden. Besonderer Parkdruck ist am Freitagnachmittag und Samstagvormittag festzustellen.

3. Parkraumkonzept – Das KLEVER MODELL

Rahmenbedingungen und Anspruchsniveaus

Unter Berücksichtigung der besonderen Bedeutung Kleves als „Einkaufsmarkt“ für das Umland muß eine restriktive Parkraumpolitik als unangebracht angesehen werden. Bei einer Einschränkung der Parkmöglichkeiten muß befürchtet werden, daß sich der Einkaufsverkehr nicht einfach vom IV zum ÖPNV verlagert, sondern daß in einem unerwünschten und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht tragbaren Umfang Veränderungen bei der Zielauswahl auftreten, d. h. andere Einkaufsmärkte aufgesucht werden. Erweiterungen des Stellplatzangebotes in Bereichen, in denen – und an deren Zulaufwegen – geringe Nutzungskonflikte zu erwarten sind, sind zulässig bzw. – wie bei der von der Stadt Kleve geplanten Parkraumerweiterung im Norden (P1) von derzeit 350 auf 800 Stellplätze – durchaus zu begrüßen.

Der qualifizierte Bedarf ist zumindest für die Nutzergruppen Anwohner und Anlieferer im Kernbereich zu decken.

Modellbasis

Das Grundkonzept des KLEVER MODELLS beruht auf einer Einteilung des öffentlich zugänglichen Parkraumes in drei Tarifzonen. An den Hauptzufahrtsrouten zur City werden kostenlose Auffangparkplätze für Langzeitparker zur Verfügung gestellt. Ein kostenloser Buspendelverkehr bringt Beschäftigte sowie Kunden und Besucher zur Kernstadt. Die derzeit auch in Spitzenzeiten nicht voll ausgelasteten größeren Stellflächen (P1, P2, P13 und Parkhaus P14) werden mit einem kostengünstigen Tarif (DM 2, – pro Stunde) bewirtschaftet. Ein erhöhter Tarif (DM 5, – pro Stunde) gilt für die gegenüber dem derzeitigen Stand reduzierten Parkplätze in der City.

Die öffentlich zugänglichen Stellflächen im Straßenraum entfallen vollständig. Parken wird hier nur mit Parkausweis gestattet; bereichsweise ist kurzfristiges Be- und Entladen erlaubt. Einige Stellplätze der derzeit öffentlich zugänglichen Parkplätze werden zeitweise als private Stellplätze zur vollständigen Deckung des privaten Bedarfs ausgewiesen.

Organisation

Die Anzahl kostenloser Parkstände variiert – ebenso wie das Angebot in Buspendellinie und -takt – je nach Bedarf. So reicht das realisierbare Stell-

platzangebot von zwei der vier Auffangparkplätze (Ost und West) aus, um Beschäftigte und einen großen Teil der Kunden und Besucher an einem normalen Werktag aufzunehmen. Die verbleibenden Flächen können dann anderweitig (z. B. als Parkplatz für Beschäftigte ortsansässiger Firmen im unmittelbaren Nahbereich, P + R-Platz, Fahrgemeinschaften) genutzt werden, während sie am Freitagnachmittag und Samstagmorgen für den Besucherstrom zur Verfügung stehen.

Einrichtung und Betriebskosten der Auffangparkplätze und des durch ein Privatunternehmen organisierten Buspendelverkehrs werden über Werbeeinnahmen (vgl. Parkleitsystem), Abgaben der Anwohner für Parkausweise sowie erhöhte Parkgebühren in der Innenstadt finanziert.

Die Bewirtschaftung der ausschließlich auf Parkplätzen und im Parkhaus verbleibenden öffentlich zugänglichen Stellplätze erfolgt durch Parkscheinautomaten mit Zu- und Abfahrtskontrolle über Induktionsschleifen und Schrankenanlagen.

Auch die auf Parkplätzen und im Parkhaus zusammengefaßten privaten Stellplätze werden durch Code-Kartenleser an der Ein- und Ausfahrt kontrolliert, was eine Mehrfachnutzung und somit Einbeziehung des ansonsten leerstehenden Parkraumes in das öffentliche Stellplatzangebot gewährleistet.

Die privaten Stellplätze im Straßenraum sind parkausweis-pflichtig. Die Zufahrt in Anliegerstraßen – sofern sie nicht Bestandteil der Zufahrtsrouten zu den öffentlich zugänglichen Parkplätzen sind – ist für Anwohner mit Parkausweis erlaubt.

Parkleitsystem

Die Funktionstüchtigkeit des KLEVER MODELLS wird durch ein dynamisches Parkleitsystem mit numerischer Stellplatzanzeige gesichert. Die Tarifzonen werden durch Farbsignaturen (hellgrün = kostenlose Parkflächen, hellblau = kostengünstig, hellrot = erhöhter Tarif) gekennzeichnet und durch Informationstafeln vermittelt. Die Parkflächen werden an den Entscheidungspunkten namentlich benannt.

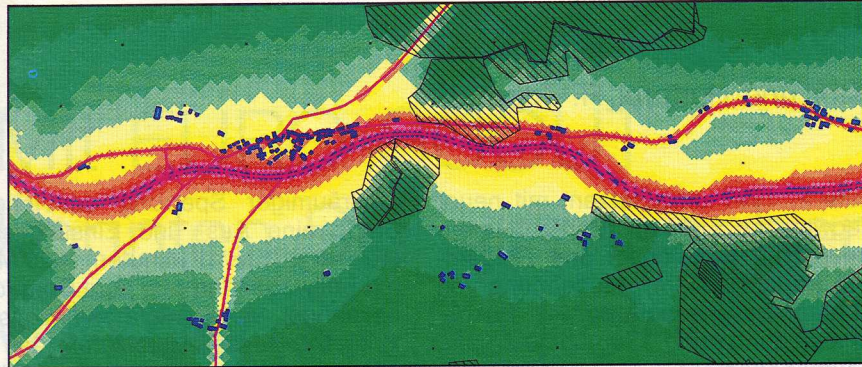
Die im Parkraumkonzept (Plan 2) dargestellten Zielspinnen wurden so festgelegt, daß

- die Zufahrtsrouten im Stadtkern auf ein Mindestmaß reduziert sind,
 - Parksuchverkehr minimiert und auf den Klever Ring begrenzt wird und
 - auf den Zulaufstrecken zum Ring nur Hinweise auf kostenlose und kostengünstige Parkflächen erfolgen.
- Als Anzeigetechnik wird die Vario-Glasfasertechnik gewählt, bei der das aus

Transputer

SCHALL-PLAN

EDV-PROGRAMM FÜR SCHALLSCHUTZTECHNISCHE BERECHNUNGEN



Lärmkarte für eine Bundesstraße

Großräumige Untersuchungen benötigen viel Rechenzeit. Ein PC ist dabei überfordert. Mit zusätzlichen Prozessoren an Bord, die zeitgleich Rechenarbeit übernehmen, wird er so leistungsfähig wie ein Großrechner.

Rufen Sie uns unverbindlich an!



**INGENIEURBÜRO
BRAUNSTEIN UND BERNDT**

INDUSTRIESTRASSE 4
D-7057 LEUTENBACH 3
TEL. 49 (0) 7195-6 76 31
FAX 49 (0) 7195-6 32 65

einzelnen anzusteuern Fasern bestehende Leuchtfeld frei programmierbar ist. Die Anzeigetafeln können so einem variablen Parkraumkonzept – aber auch einem flexiblen Verkehrsmanagement (z. B. bei Sonderveranstaltungen) – dienen. Außerhalb der Spitzenzeiten können Teile des Gesamtsystems zu Werbezwecken verwendet werden; die Einnahmen tragen zur Finanzierung des KLEVER MODELLS bei.

Flankierende Maßnahmen

Die Fußgängerzone wird in südlicher Richtung erweitert; Straßen mit Anliegerfunktion werden nach einer Prioritätenreihung wohnumfeldgerecht umgestaltet, indem eine Umwandlung der nicht mehr benötigten Stellflächen zu Grünflächen und Gestaltungselementen (vgl. Detail M 1:500) erfolgt. Um Verdrängungen zu vermeiden, wird auch in den kernstadtnahen Wohngebieten anliegerbevorzugtes Parken eingerichtet.

Der Problematik der „Parkplätze auf der grünen Wiese“ (Nutzungsverlagerung der Dienstleistungsbetriebe vom Kernbereich in die Umgebung der Auffangparkplätze in den Randzonen) muß durch eine entsprechend konzipierte Bauleitplanung entgegengewirkt werden.

Nach Einführung des KLEVER MODELLS sind umfangreiche Überwachungen mit erhöhten Verwarnungsgeldern und drastischen Maßnahmen (Parkverriegelung) durchzuführen.

Das Park-and-Ride-Angebot ist zu erweitern und in das KLEVER MODELL (Parkleitsystem) einzugliedern.

Epilog

Es ist uns durchaus bewußt, daß das ausschließlich für diesen Wettbewerb konzipierte KLEVER MODELL derzeit nur schwer durchsetzbar ist. Realisti-

sche Chancen hat das Konzept mit Verwirklichung des anerkannten Leitbildes „stadtverträglicher Verkehr“, was die Umorientierung weiter Teile der Bevölkerung auf ein konsequentes Umweltbewußtsein mit damit verbundenen rigorosen Forderungen voraussetzt. Insofern kann das KLEVER MODELL einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Verbesserung der Wohnumfeld- und Stadtqualität leisten.



I M P A C T

– Sie können auf uns zählen –

- Mobile und Stationäre Verkehrsanalyssysteme
- Fahrzeugdetektoren jeder Art
- Wiegesysteme für Fahrzeuge
- Auswertesoftware für Verkehrsdaten



IMPACT · GOETHESTR. 30 · 5000 KÖLN 40 (WEIDEN) · TEL.: 0 22 34 - 743 90 · FAX: 0 22 34 - 71111