

Landeshauptstadt Kiel

Parkraumuntersuchung und -bewirtschaftung

Band 4: Vorschlag einer ersten Unteretzungsstufe



IKS

Mobilitätsplanung

Landeshauptstadt Kiel

Parkraumuntersuchung und -bewirtschaftung

Band 4: Vorschlag einer ersten Umsetzungsstufe

Auftraggeber:

Landeshauptstadt Kiel
Tiefbauamt | Abt. Verkehr
Fleethörn 9
24103 Kiel

Auftragnehmer:

IKS Mobilitätsplanung
UG (haftungsbeschränkt)
Universitätsplatz 12
34127 Kassel

info@iks-planung.de
www.iks-planung.de

Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz (Projektleiter)
andreas.schmitz@iks-planung.de
0561 - 953 79 676

Kassel, den 14. Oktober 2021

© IKS Mobilitätsplanung 2021

Geschäftsführende Gesellschafter:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz
Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

K:\152_Kiel Parken 2019\Bericht\152 Kiel Bericht Band 4 V4.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung / Anlass	1
2	Vorschlag einer ersten Umsetzungsstufe	2
3	Bestand an Parkplätzen	4
4	Belegung der Parkplätze	6
5	Empfohlenes Handlungsprogramm 1. Stufe	13
5.1	Ausweitung der Bewirtschaftung	13
5.2	Gehwegparken im Umfeld Wilhelmplatz	18
5.3	Gehwegparken im weiteren Stadtgebiet	19
5.4	Stellplätze nachts für Bewohner öffnen	21
5.5	Parkgebühren in der Kernzone	21
5.6	Parkraumüberwachung und Imagekampagne	21
6	Abbildungsverzeichnis	22

Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Text die männliche Form verwendet. Die Angaben beziehen sich wertfrei auf jegliches Geschlecht.

1 Einleitung / Anlass

Das Ingenieurbüro IKS - Mobilitätsplanung ist von der Landeshauptstadt Kiel beauftragt worden, im Rahmen des Projektes „Neuordnung des Parkraums über digitale Systemausweitung“ die Teilmaßnahmen **Parkraumuntersuchung, Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung mit Überarbeitung der Parkgebührensensystematik** und **Digitale Parkraumerfassung** in einer georeferenzierten Karte zu bearbeiten.

Grundlage ist der von der Ratsversammlung am 15.11.2018 beschlossene Green-City-Plan¹, der neben einer digitalen Erfassung des vorhandenen Parkraums, einer Verkehrslenkung zur Reduzierung des Parksuchverkehrs auch eine restriktive Parkraumbewirtschaftung 2.0 fordert:

„Einhergehend ist es daher erforderlich, das Parkraummanagement gleichzeitig als Instrument zur Regulierung der Verkehrsnachfrage im restriktiven Sinne einzusetzen (Ausweitung von Bewirtschaftungs- und Bewohnerparkzonen). Neben der Kieler Innenstadt ist auch der Stadtteil Kiel-Gaarden einzubeziehen, wo durch Berufspendler ein großer Handlungsdruck gegeben ist. Grundlegend ist dafür die Parkraumbewirtschaftung im Stadtzentrum mit höheren Tarifen erforderlich. Um bei den Anpassungen der Parkraumbewirtschaftung keine negativen Auswirkungen auf den Einzelhandel der Kieler Innenstadt zu erreichen, ist eine Konzeption erforderlich, bei der die restriktiven Wirkungen auf die täglichen Berufspendlerverkehre ausgerichtet ist. Gleichzeitig sind verträgliche Kundenverkehre sicherzustellen, was beispielsweise über die Erweiterung der Rückerstattungssysteme erreicht wird.“²

Die hier vorliegende Untersuchung besteht aus vier Bänden:

Band	Titel	Inhalt
Band 1	Bericht	Zusammengefasste Untersuchungsergebnisse, Herleitung, Ziele, Strategien und Gesamtkonzept
Band 2	Untersuchungsergebnisse	vertiefende Darstellung der Parkraumuntersuchung
Band 3	Karten	Karten im Format DIN A 3, grafische Darstellung der Untersuchungsergebnisse

¹ Planersoziätät / urbanus; Green City Plan für die Landeshauptstadt Kiel zur Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität. Bremen, Kiel, Lübeck 2018

² ebenda, S. 63

Band 4	Vorschlag einer ersten Umsetzungsstufe	Detaillierte Darstellung der Ergebnisse für das Gebiet der ersten Umsetzungsstufe, Maßnahmenempfehlungen für die erste Stufe
--------	--	--

2 Vorschlag einer ersten Umsetzungsstufe

Die Zielsetzungen, die langfristige Strategie zum Umgang mit dem Parkraum in der Landeshauptstadt Kiel und die einzelnen Handlungsfelder sind in Band 1 dargestellt. Für eine erste Umsetzungsstufe wird vorgeschlagen, die Zielsetzungen auf ein konkretes Handlungsprogramm herunterzubrechen. Hierbei ist auch klar, dass eine Umsetzung nur im Kontext der stadtgesehlichen Diskussion stattfinden kann.

Hinsichtlich der Zielerreichung kristallisiert sich insbesondere in Bezug auf Berufspendler der Wilhelmplatz und sein Umfeld als erste Umsetzungsstufe heraus. Wenn Bewirtschaftungsmaßnahmen auf dem Wilhelmplatz umgesetzt werden, müssen immer mögliche Verdrängungseffekte in die umliegenden Wohngebiete beachtet werden. Fast 40% der Parkplätze im Gebiet (siehe Abbildung 1 auf Seite 4) werden zur Spitzenstunde (des gesamten Untersuchungsgebietes) um 11:00 Uhr von Mittel-, Langzeit- oder Dauerparkern belegt.

Für eine erste Umsetzungsstufe werden folgende Bausteine empfohlen:

- Ausweitung der Bewirtschaftung auf den Wilhelmplatz und das Umfeld mit Parkgebühren (Kap. 5.1)
- Der Wilhelmplatz soll in einer Übergangszeit noch als Dauerparkplatz genutzt werden können
- Bewohnerparkvorrechte sowohl hinsichtlich der Befreiung von der Zahlung der Parkgebühren und teilweise durch ausschließliche Reservierung von Parkplätzen für die Bewohnerfahrzeuge
- Weitere Maßnahmen betreffen das legale Gehwegparken. An den Stellen, wo eine Verlagerung der Parkplätze problemlos auf die Fahrbahn möglich ist, sollte dies geschehen. (Kap. 5.2, 5.3)
- Öffnen von privaten Stellplätzen nachts für Bewohnerfahrzeuge, Modellprojekt Kirchhofallee (Kap. 5.4)

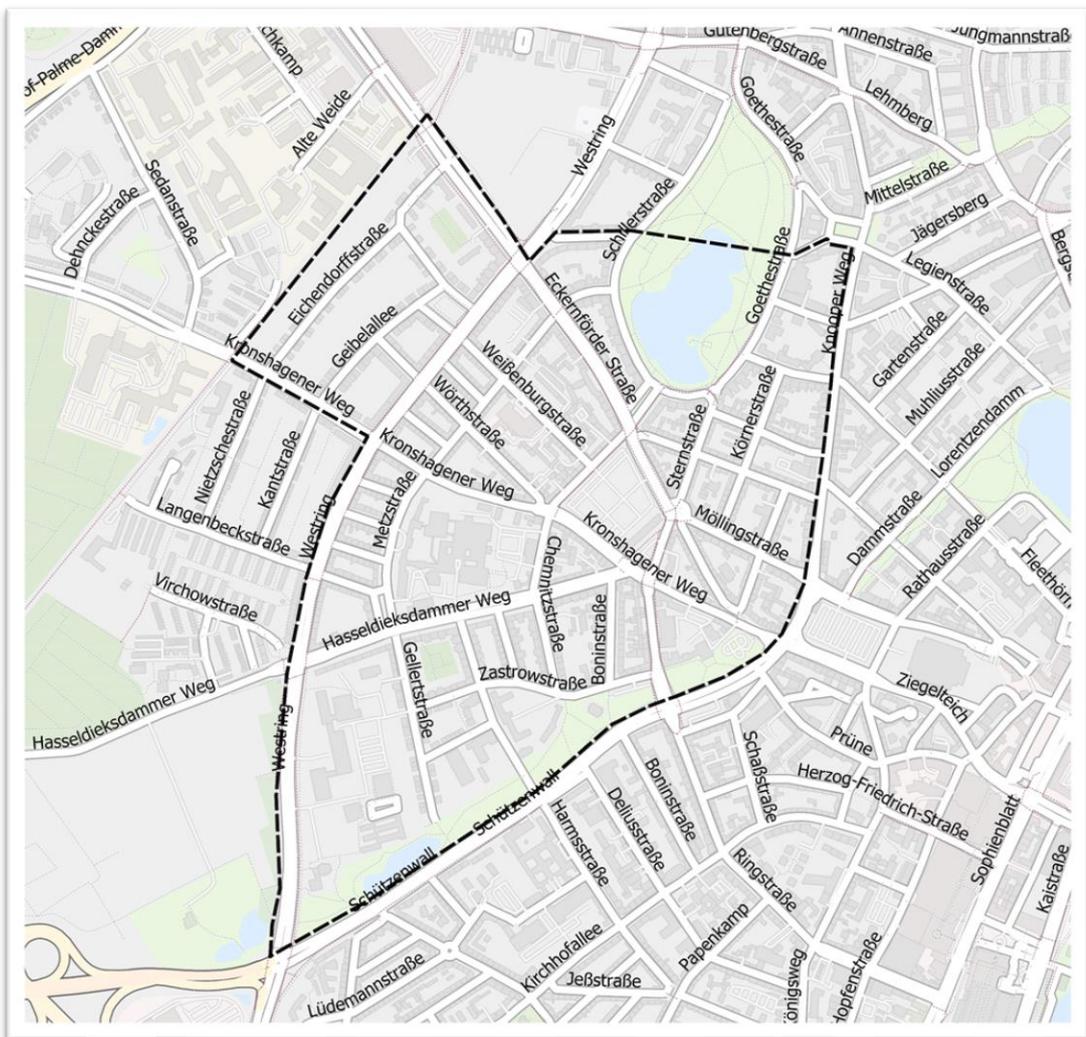
- Modifizierung der derzeitigen Parkgebührenverordnung³
- Intensivierung der Parkraumüberwachung
- Intensivierung der Kontrollen, Mindestaufstockung Kontrollpersonal nach der Fläche der Bewirtschaftung
- Imagekampagne für Überwachungskräfte
- Car-Sharing/Bike-Sharing-Vorschläge

³ Landeshauptstadt Kiel; Stadtverordnung über Parkgebühren auf öffentlichen Flächen in der Landeshauptstadt Kiel (Parkgebührenverordnung) vom 28. März 2019

3 Bestand an Parkplätzen

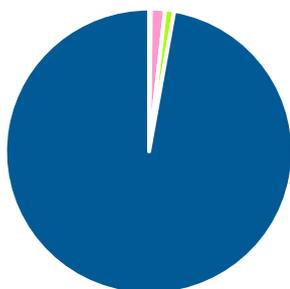
Eine sinnvolle Abgrenzung des Gebietes für eine erste Umsetzungsstufe ist in Abbildung 1 dargestellt.

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet Wilhelmplatz



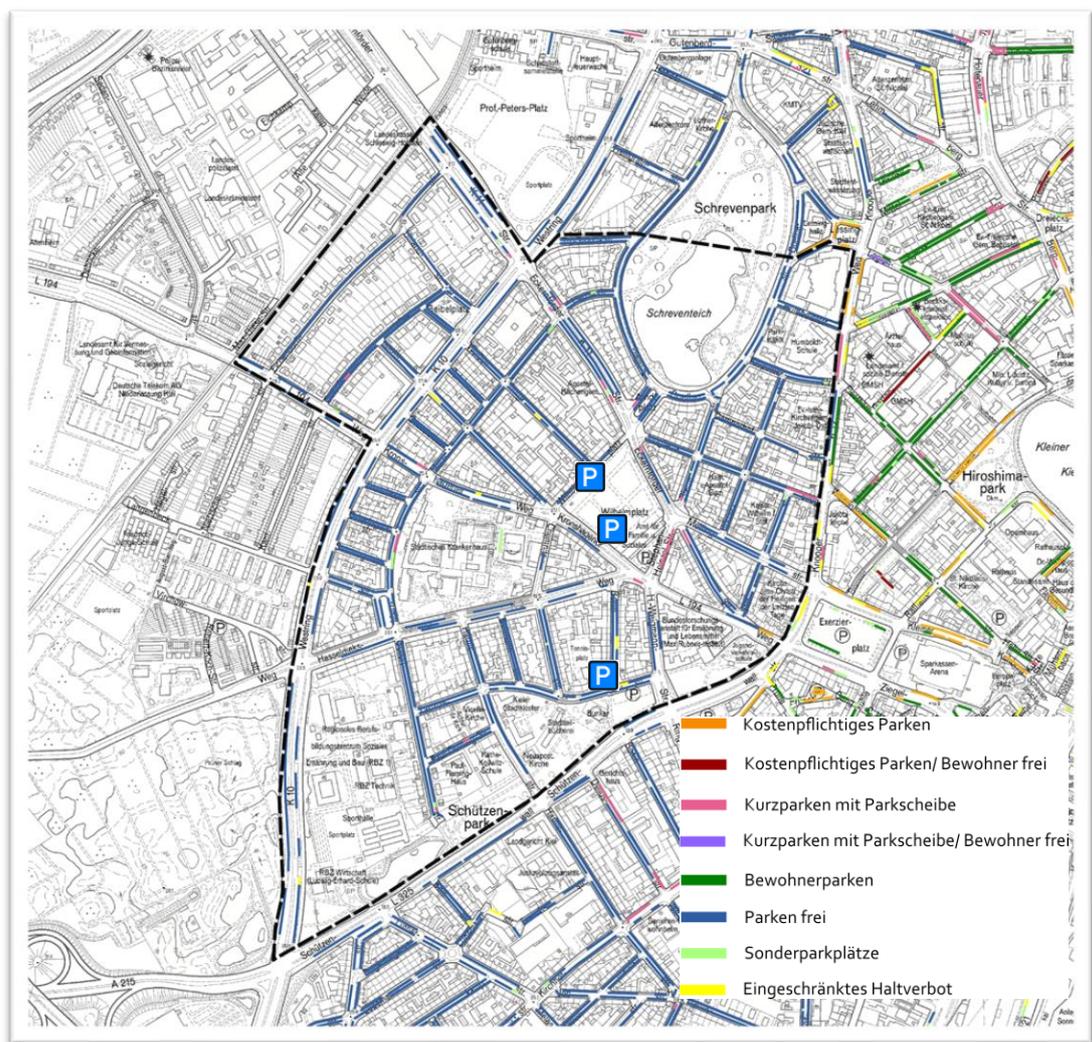
In diesem Gebiet existieren überwiegend unbewirtschaftete Parkplätze. Zudem liegt mit dem Wilhelmplatz ein großflächiger Parkplatz mit ca. 800 Parkplätzen in dem Gebiet. Abbildung 3 auf Seite 5 und Abbildung 2 auf Seite 5 zeigen den Bestand zum Zeitpunkt der Erhebung.

Abbildung 2: Anzahl an Parkplätzen und die eventuelle Bewirtschaftung



- Gebührenpflichtige Parkplätze (8)
 - Kurzparkplätze mit Parkscheibe (69)
 - Sonderparkplätze (44)
 - Unbewirtschaftete Parkplätze (4.196)
- Summe: 4.317

Abbildung 3: Räumliche Verteilung der Parkplätze

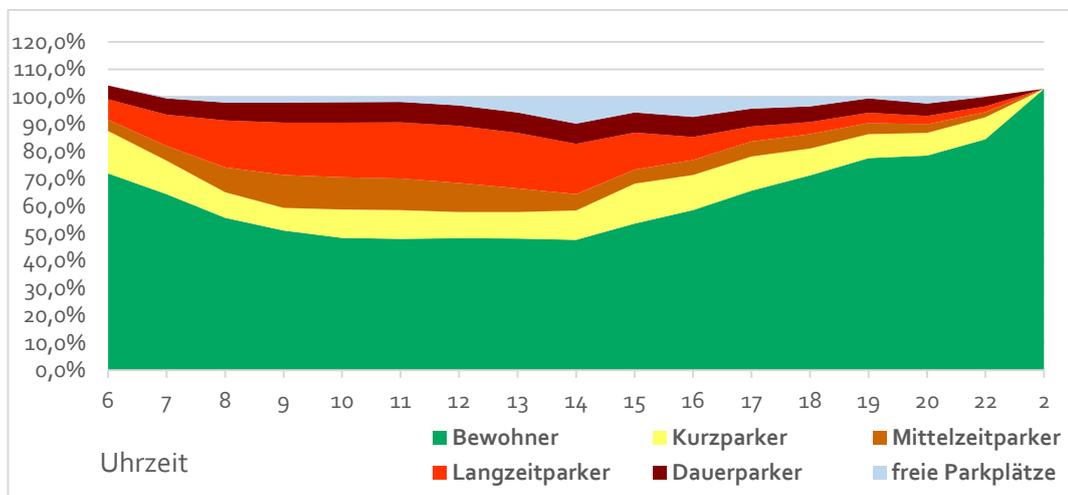


4 Belegung der Parkplätze

Über den gesamten Tagesverlauf liegt die Auslastung bei über 90%. Somit liegt auch über den gesamten Tagesverlauf eine sehr hohe Auslastung vor.

Über die Nacht (2:00 Uhr) bis 6 Uhr morgens stehen sogar mehr Fahrzeuge im Gebiet als es Parkplätze zur Verfügung gibt.

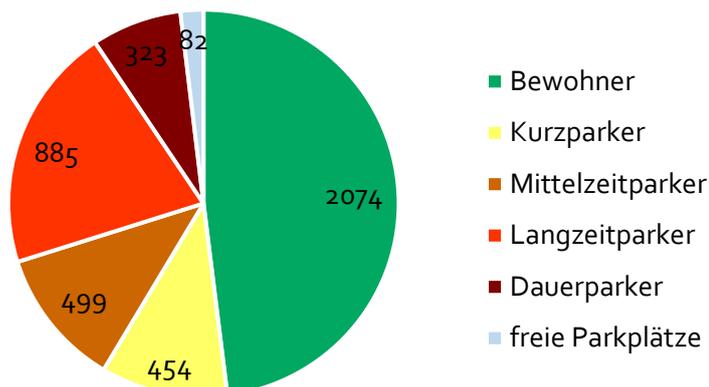
Abbildung 4: Nutzergruppen im Tagesverlauf



- 4.235 Fahrzeuge standen auf 4.317 Parkplätzen. Dies entspricht einer Auslastung von 98,1% und somit einem sehr hohen Parkdruck.
- 2.074 Bewohnerfahrzeugen stehen 2.161 gebietsfremde Fahrzeuge gegenüber.
- Von den gebietsfremden sind 1.707 Fahrzeuge Mittel-, Langzeit-, oder Dauerparkern zuzuordnen. 454 Fahrzeuge gehören zu Kurzparkern.
- Mittelzeit-, Langzeit- oder Dauerparker belegen 39,5% der Parkplätze. Kurzparker 10,5% und Bewohner 48,0% der Parkplätze.
- Insgesamt liegt in den meisten Straßen Parkdruck vor. Vor allem zwischen Westring, Schützenwall und dem Knoop Weg liegt die Auslastung in den Straße teilweise über 100%. In dem Wohnbereich um die Eichendorffstraße und Geibelallee, östlich des Westrings sind noch Kapazitäten frei.

11:00 Uhr - Auswertung der Ergebnisse

Abbildung 5: Nutzergruppen um 11 Uhr



Nachtauslastung - Auswertung der Ergebnisse

- Nachts besteht eine Auslastung des Gesamtgebietes von 102,8%, was einem sehr hohem Parkdruck entspricht. Es wurden insgesamt 4440 Fahrzeuge auf 4.317 Parkplätzen erhoben. Nachts stellen Bewohner die einzige Nutzergruppe. Hierin enthalten können jedoch noch Schichtarbeiter, die ihr Auto nachts im Straßenraum abstellen, enthalten sein.
- Im gesamten Gebiet gibt es fast keine Straße ohne Parkdruck. Lediglich der Parkplatz an der Zastrowstraße war geringer ausgelastet.

Abschätzung von gebietsfremden Fahrzeugen während der Nachtzeit

Die Definition der Bewohnerfahrzeuge als diejenigen, die dort nachts in der Zeit zwischen 2.00 Uhr und 5.00 Uhr abgestellt sind, ist plausibel. Allerdings muss bei Einrichtungen, die Nachtschicht haben und gegebenenfalls Mitarbeiter ihr Fahrzeug auf öffentlichen Verkehrsflächen abstellen könnten, dies verifiziert werden. Dies könnte beim Städtischen Krankenhaus zutreffen.

Nach Auskunft des Krankenhauses arbeiten etwa 70 Personen werktags in der Nachtschicht. Nach den aktuellen Daten zur Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zur

Arbeit⁴ werden 50% als Selbstfahrer mit dem eigenen Pkw zurückgelegt. Hiernach sind dies 35 Pkw. Auf dem Gelände des Krankenhauses parkten nachts 9 Fahrzeuge. Von daher parken etwa 26 Fahrzeuge von Krankenhausmitarbeitern nachts auf öffentlichen Verkehrsflächen. Bei einer Belegung nachts mit 4440 Fahrzeugen ist die Fehlerquote hierdurch marginal.

06:00 Uhr (Spitzenstunde) - Auswertung der Ergebnisse

- 4.493 Fahrzeuge standen auf 4.317 Parkplätzen. Dies entspricht einer Auslastung von 104,1% und somit einem sehr hohen Parkdruck.
- 3.105 Bewohnerfahrzeugen stehen 1.388 gebietsfremde Fahrzeuge gegenüber.
- Von den gebietsfremden sind 716 Fahrzeuge Mittelzeit-, Langzeit-, oder Dauerparkern zuzuordnen. 672 Fahrzeuge gehören zu Kurzparkern.
- Mittelzeit-, Langzeit-, oder Dauerparker belegen 16,6% der Parkplätze. Kurzparker 15,6% und Bewohner 71,9% der Parkplätze.

Eine straßengenaue Auswertung zur Auslastung um 11:00 Uhr und 2:00 Uhr (nachts) sowie eine Auswertung, welche Nutzergruppe in den einzelnen Straßen um 11:00 Uhr die dominierende ist, zeigen **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** auf Seite **Fehler! Textmarke nicht definiert.** bis Abbildung 9 auf Seite 12 sowie Karte 13, 14, 15 und 16 in Band 3.

⁴ TU Dresden; Mobilität in Städten - SrV 2018; Mobilitätssteckbrief für Kiel, Dresden 2019

Abbildung 6: Auslastung um 11:00 Uhr

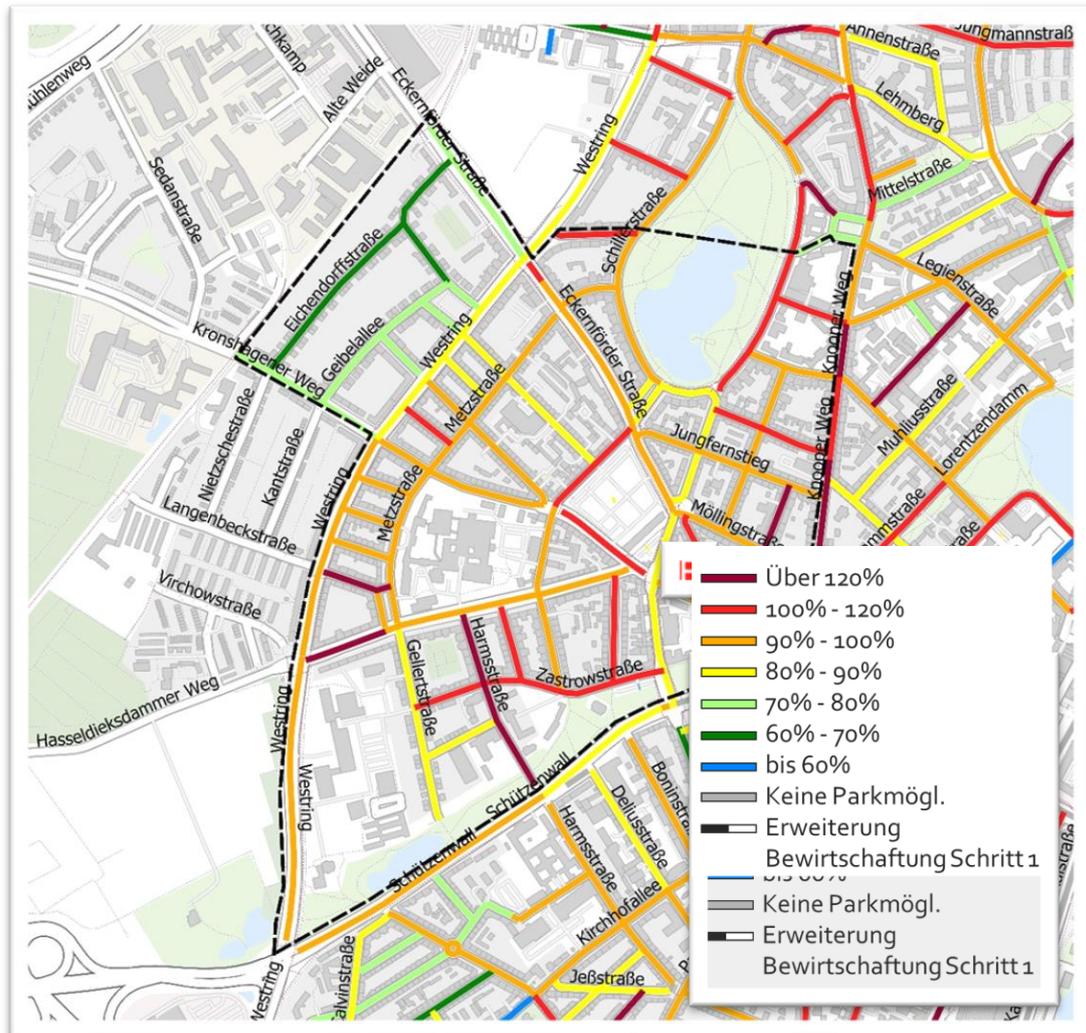


Abbildung 7: Auslastung um 02:00 Uhr nachts

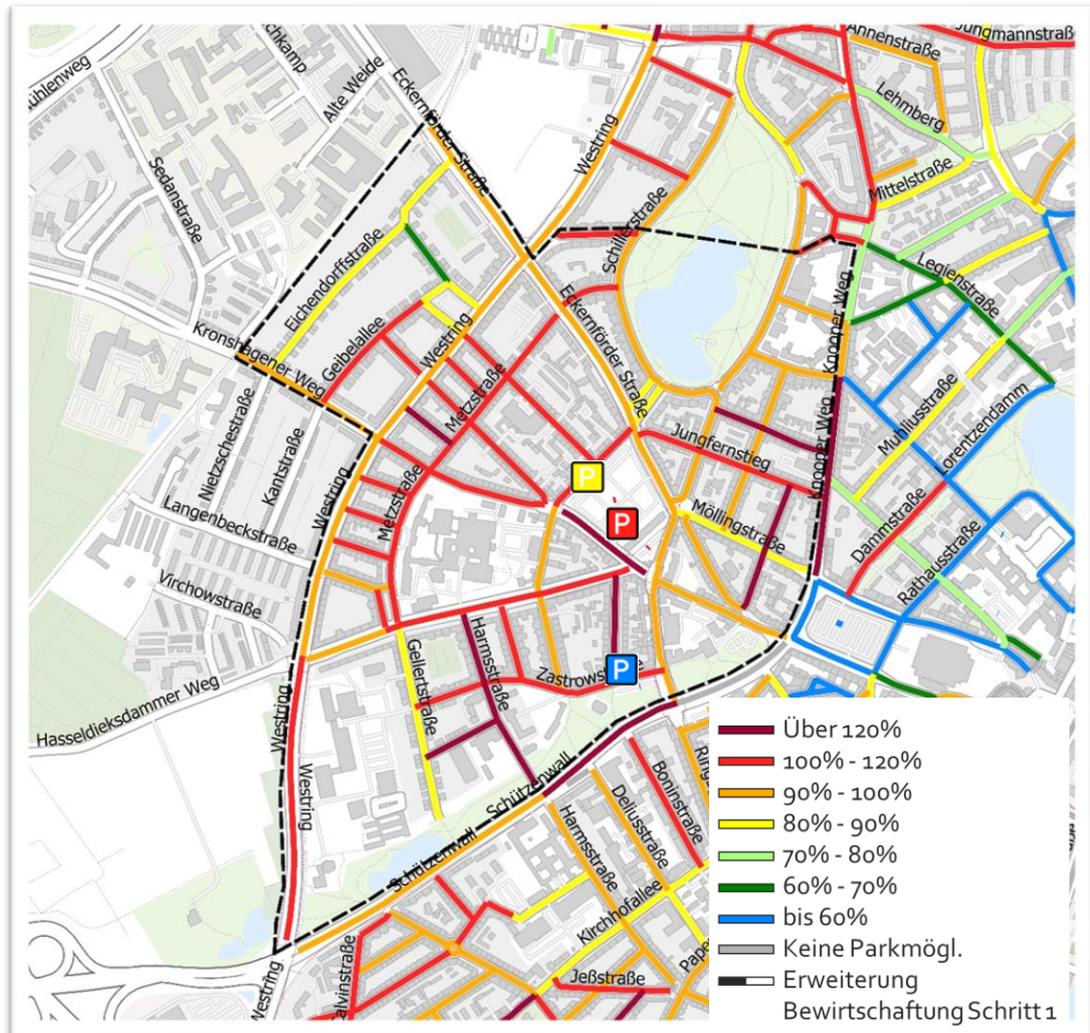


Abbildung 8: Dominierende Nutzergruppen um 11:00 Uhr

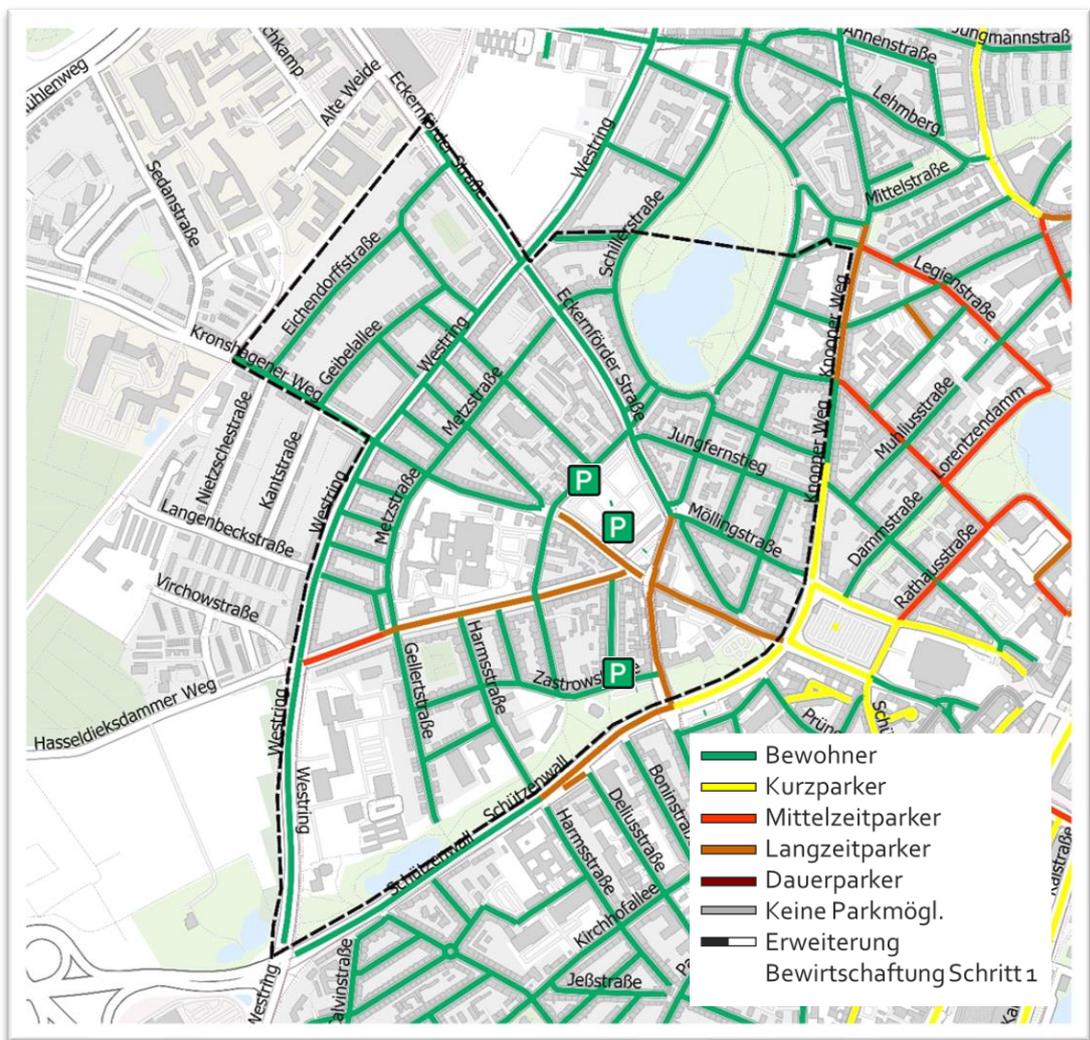
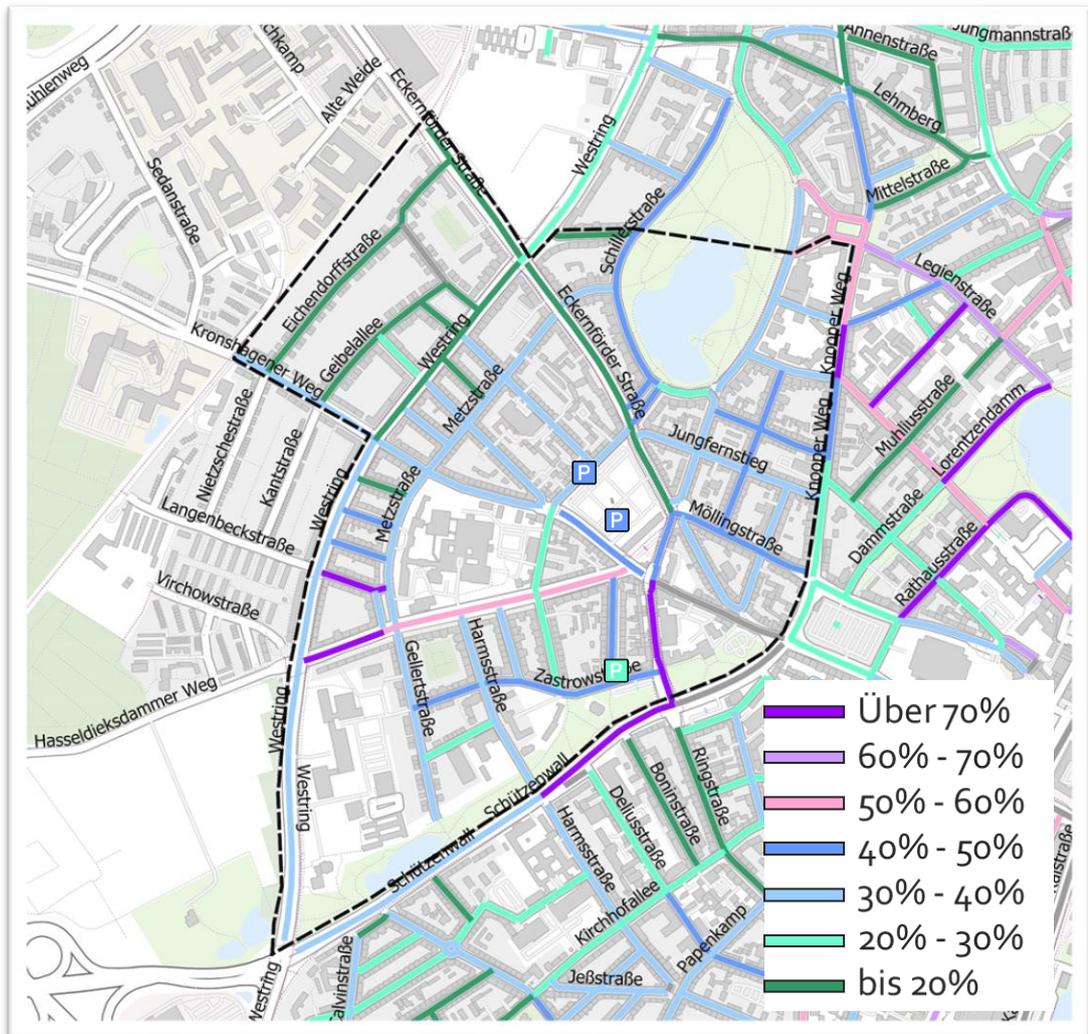


Abbildung 9: Auslastung um 11.00 Uhr mit gebietsfremden Mittel-, Dauer- und Langzeitparkern



Insgesamt gibt es 1.707 Mittelzeit-, Langzeit-, oder Dauerparker um 11:00 Uhr im Gebiet. Eine Auslastung von mindestens 30% an Mittelzeit-, Langzeit-, oder Dauerparkern ist fast in allen Straßen zwischen Westring, Schützenwall und Knoopener Weg vorhanden. Im östlichen Teil um die Eichendorffstraße und Geibelallee liegt die Auslastung der Mittelzeit-, Langzeit-, oder Dauerparker niedriger.

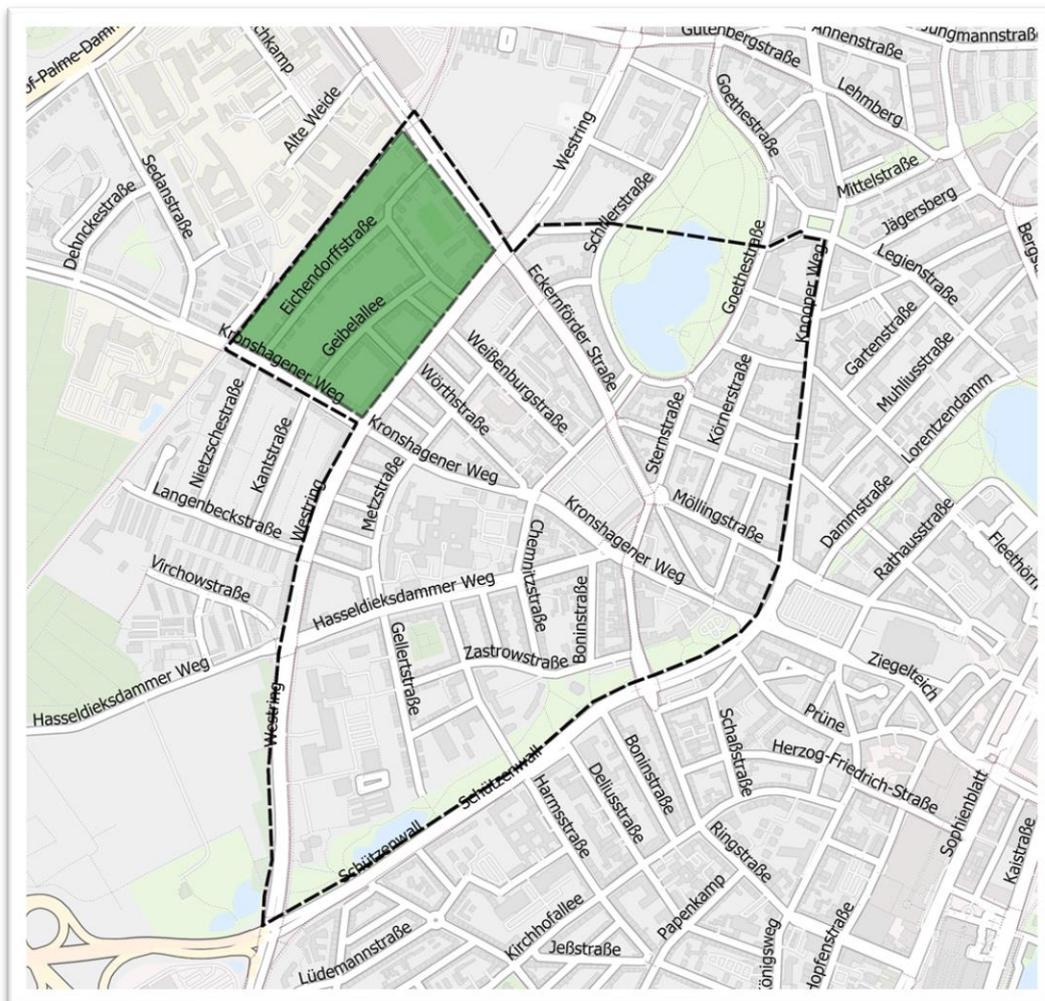
5 Empfohlenes Handlungsprogramm

1. Stufe

5.1 Ausweitung der Bewirtschaftung

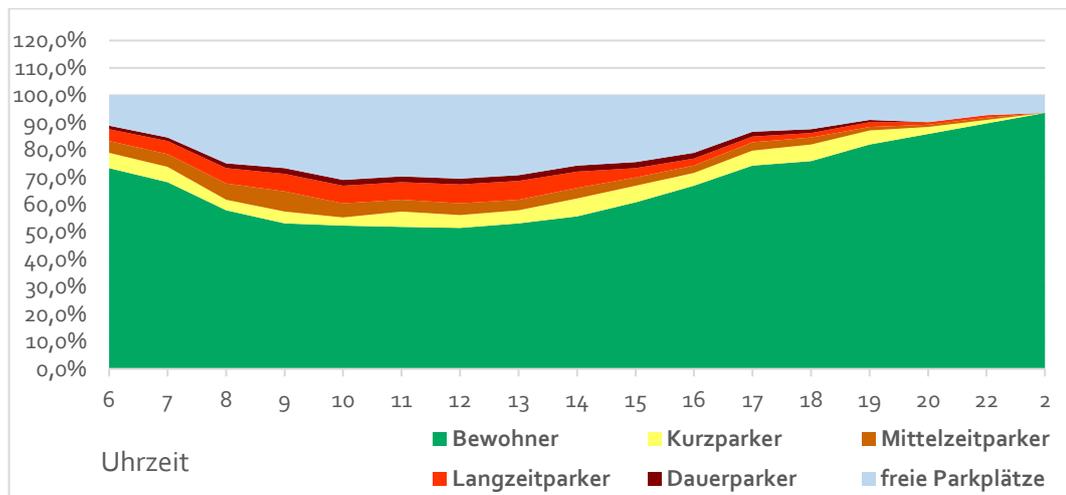
Empfohlen wird eine flächendeckende monetäre Bewirtschaftung mit Befreiung der Bewohner von der Zahlung der Parkgebühren. Der Bereich um die Eichendorffstraße und Geibelallee solle ausschließlich für Bewohner reserviert sein (vergleiche Abbildung 10).

Abbildung 10: Parkbereich reserviert für Bewohner (grün)



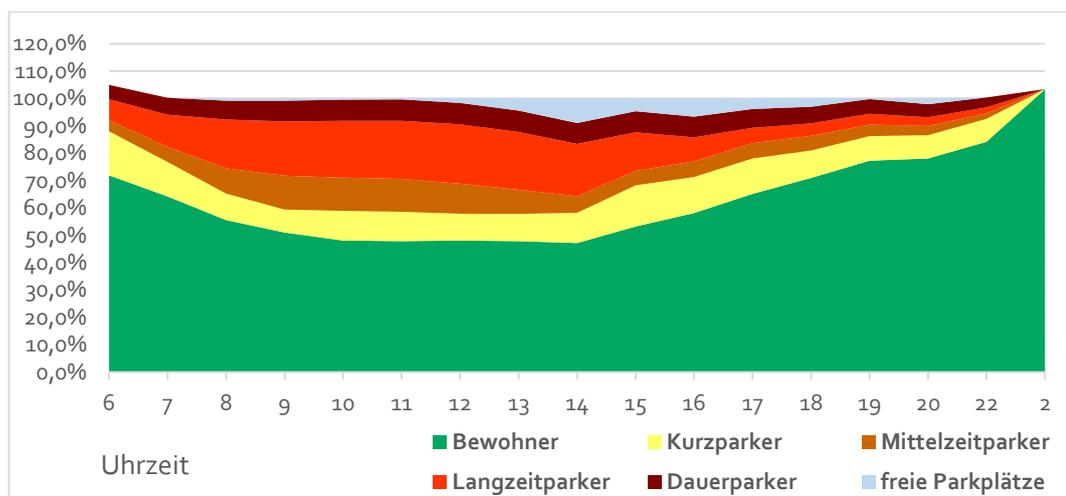
Der Parkbereich, welcher für Bewohner reserviert sein soll, weist über den gesamten Tag einen höheren Bewohneranteil als Fremdarkeranteil auf (vergleich Abbildung 11). Um eine Verdrängung der Fremdarker aus dem monetär bewirtschafteten Bereich in den Bereich um die Eichendorffstraße und Geibelallee zu verhindern, sollte dieser in der Zeit von 7:00 Uhr bis 18:00 Uhr für das Bewohnerparken reserviert werden.

Abbildung 11: Nutzergruppen Parkbereich reserviert für Bewohner



Die Nutzergruppen im Tagesverlauf aus dem geplanten monetär bewirtschafteten Bereich zeigt Abbildung 12 auf Seite 14.

Abbildung 12: Nutzergruppen Bereich: Kostenpflichtiges Parken - Bewohner frei



Parkgebühren und Parkhöchstdauer

Es wird vorgeschlagen, in diesem Bereich die Parkgebühren entsprechend der derzeitigen Parkgebührenverordnung⁵ auf 1,50 € festzusetzen bei einer Höchstparkdauer von 4 Stunden.

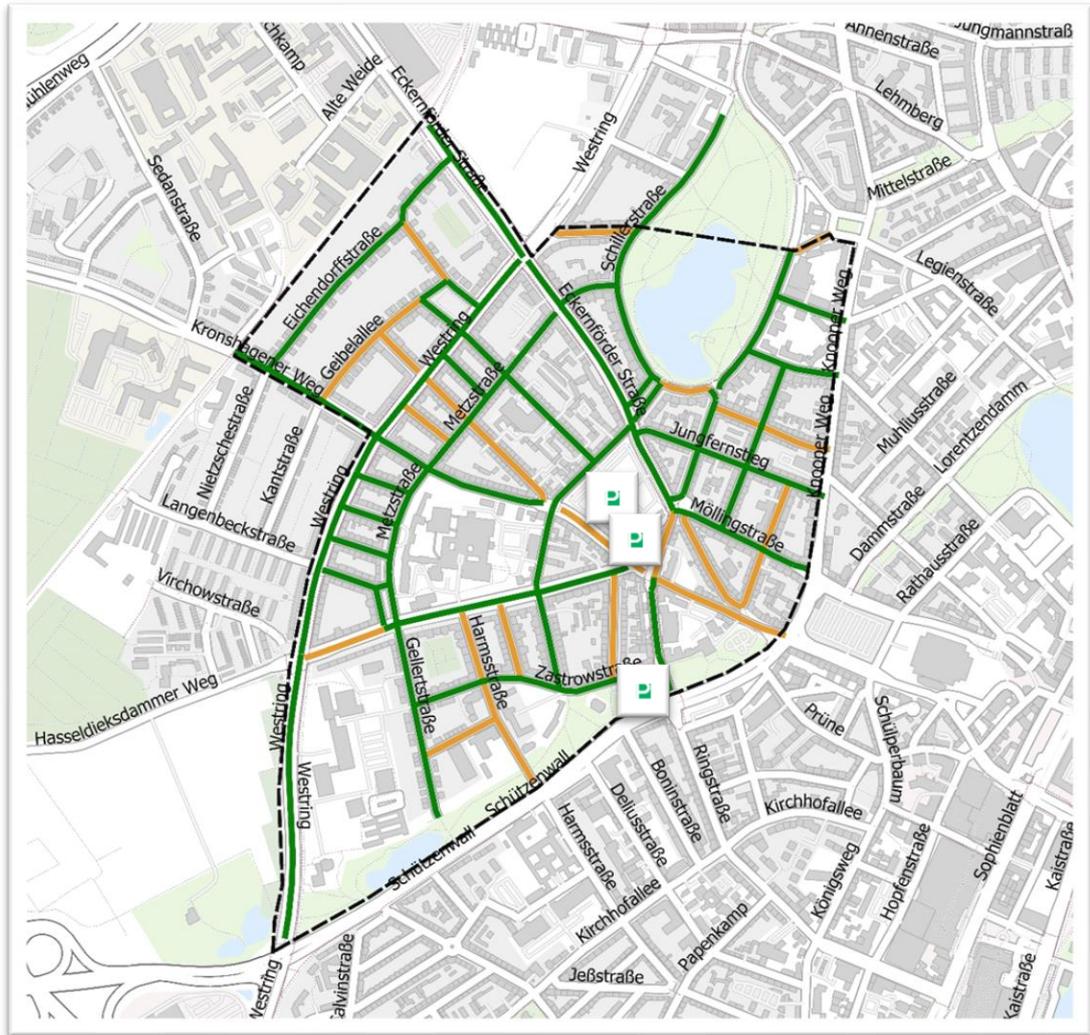
Für den Wilhelmsplatz wird für eine erste Umsetzungsstufe eine Deckelung der Gebühr bei vier Stunden vorgeschlagen, die dann als Tageskarte bei einem Betrag von 6,00 € gilt. Hierfür ist eine Modifizierung der Parkgebührenverordnung notwendig.

Lieferzonen

Um z. B. Paketdiensten und Pflegediensten weiterhin die Möglichkeit zu geben, sollen Ladezonen in den Straßen eingerichtet werden. Abbildung 13 auf Seite 16 zeigt, in welchen Straßen im Zeitraum von 7:00 Uhr bis 18:00 Uhr die Auslastung durch Bewohner im gesamten Zeitraum unter 90% liegt mit der weiteren Einschränkung, dass auch mindestens 2 Parkplätze in der Straße frei sind. In den grün markierten Straßen wären somit Lieferzonen, in die jeweils 2 Fahrzeuge passen, im Zeitraum von 7:00 Uhr bis 18:00 Uhr problemlos einzurichten.

⁵ Landeshauptstadt Kiel; Stadtverordnung über Parkgebühren auf öffentlichen Flächen in der Landeshauptstadt Kiel (Parkgebührenverordnung) vom 28. März 2019

Abbildung 13: Auslastung Bewohner zwischen 7:00 und 18:00 Uhr ganzzzeitiglich unter 90%, min. 2 freie Parkplätze



Beschilderung

Für die beiden Bereiche (monetär bewirtschafteter Bereich - Bewohnerfahrzeuge frei; reservierter Bereich für Bewohnerfahrzeuge) werden Beschilderungen nach Abbildung 14 auf Seite 17 und Abbildung 15 auf Seite 18 vorgeschlagen.

Abbildung 14: Beispielhafte Beschilderung Parkgebührenzone – Bewohner frei

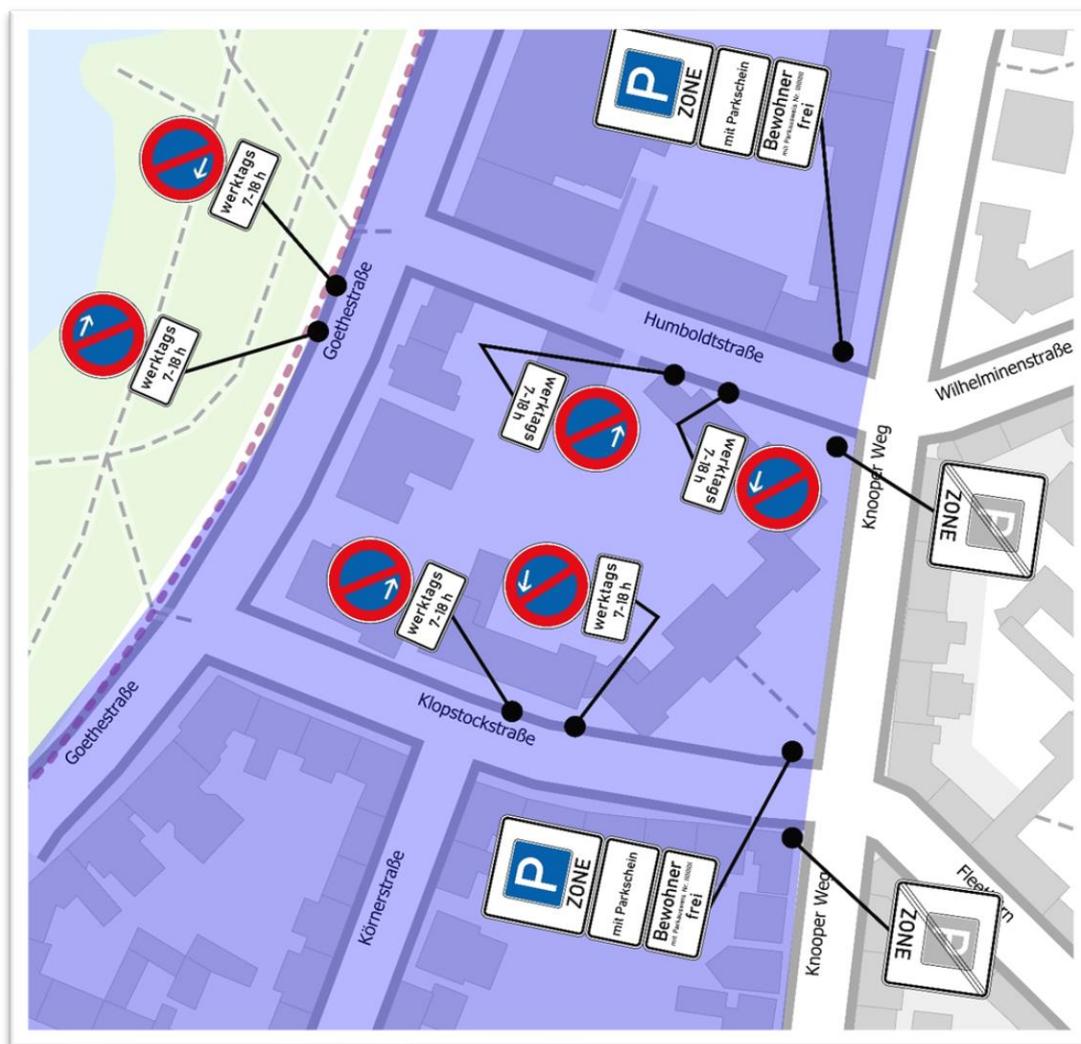
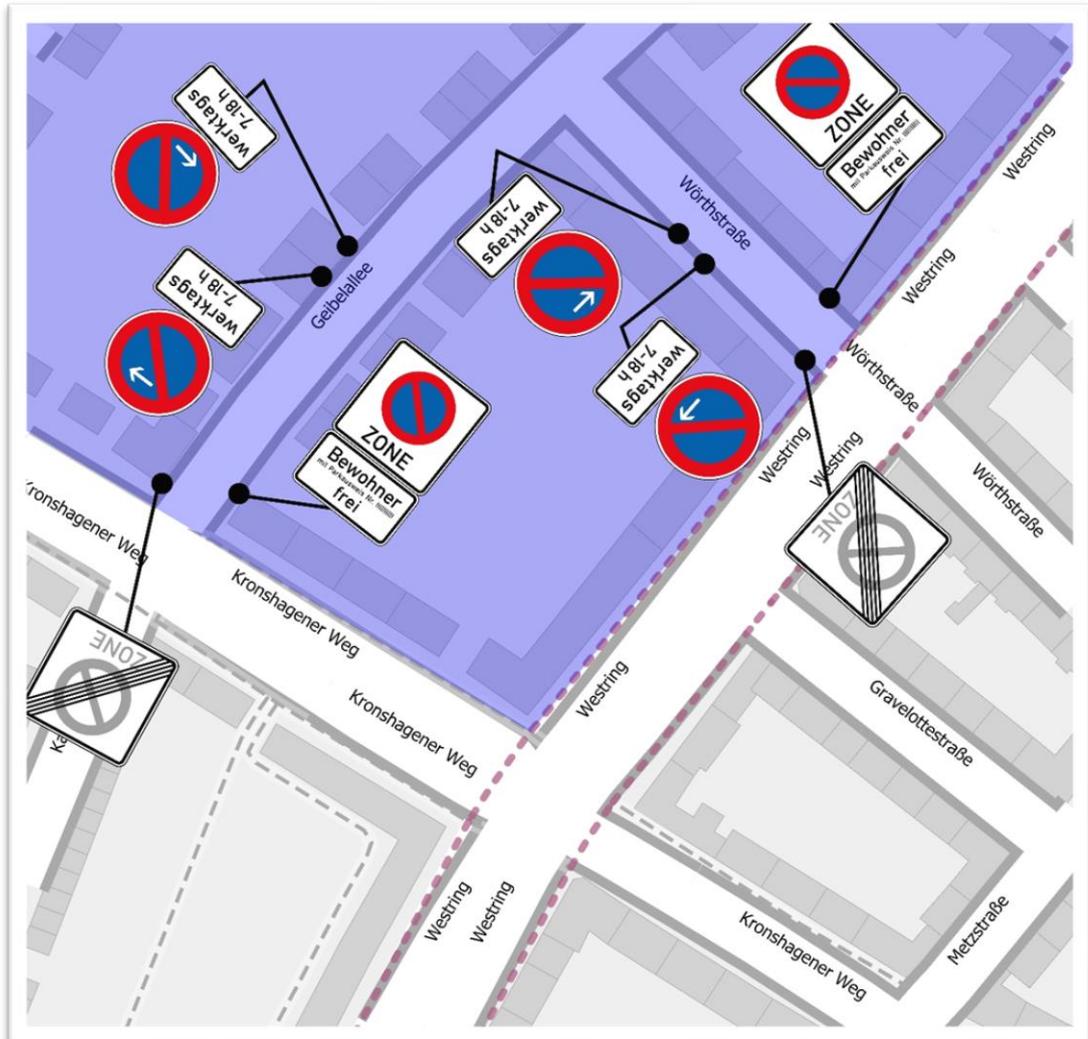


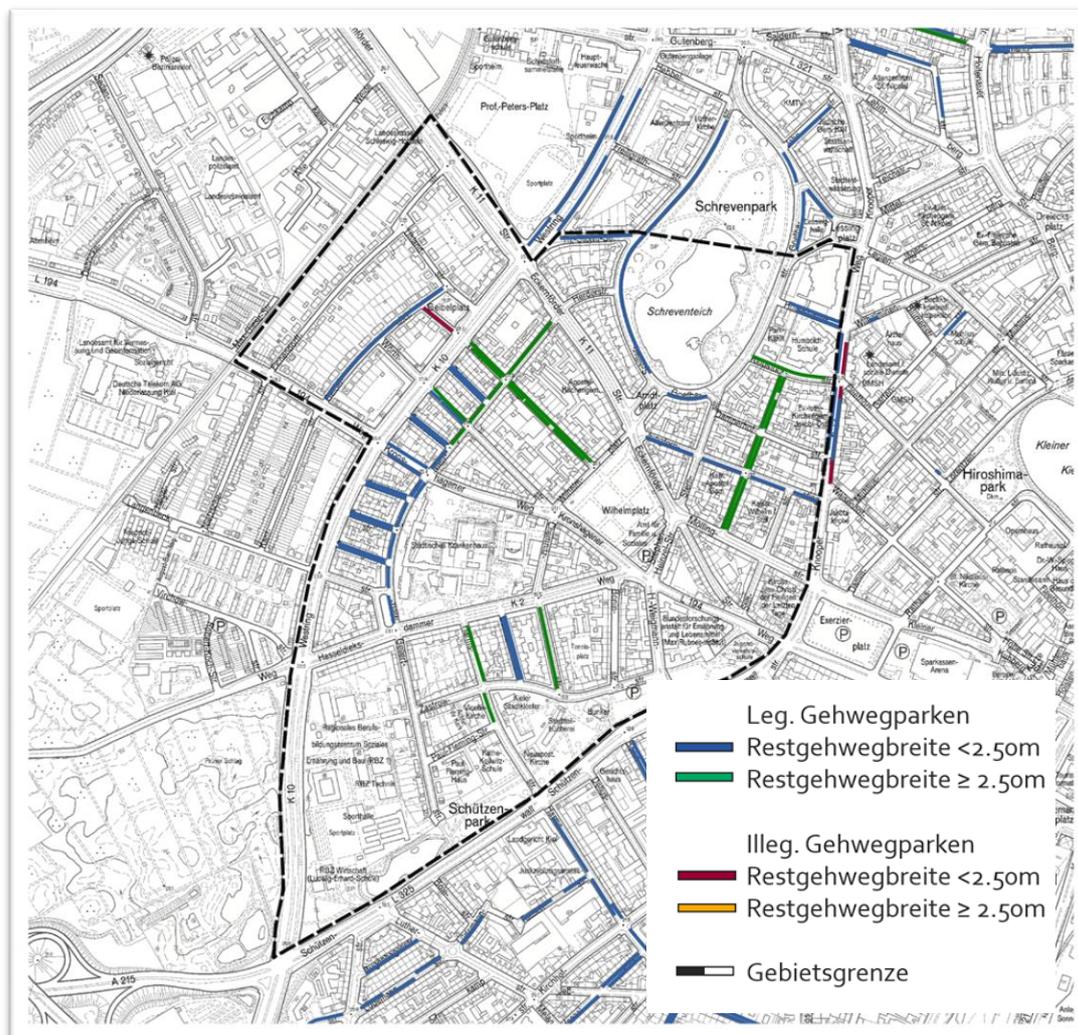
Abbildung 15: Beispielhafte Beschilderung Parkzone für Bewohner



5.2 Gehwegparken im Umfeld Wilhelmplatz

In Abbildung 16 auf Seite 19 sind die legalen Gehwegparkplätze im Umfeld des Wilhelmplatzes dargestellt. Soll das Gehwegparken auf Gehwegen, auf denen eine Restgehwegbreite von 2,50 m unterschritten wird, entfernt werden, würden bei einer mindestens erforderlichen freien Fahrbahnbreite von 3,05 m 270 Parkplätze entfallen. Bei einer freien Fahrbahnbreite von 4,00 m, um Begegnungsverkehr zwischen Kfz- und Radverkehr zu ermöglichen, würden sogar 462 Parkplätze entfallen.

Abbildung 16: Gehwegparken



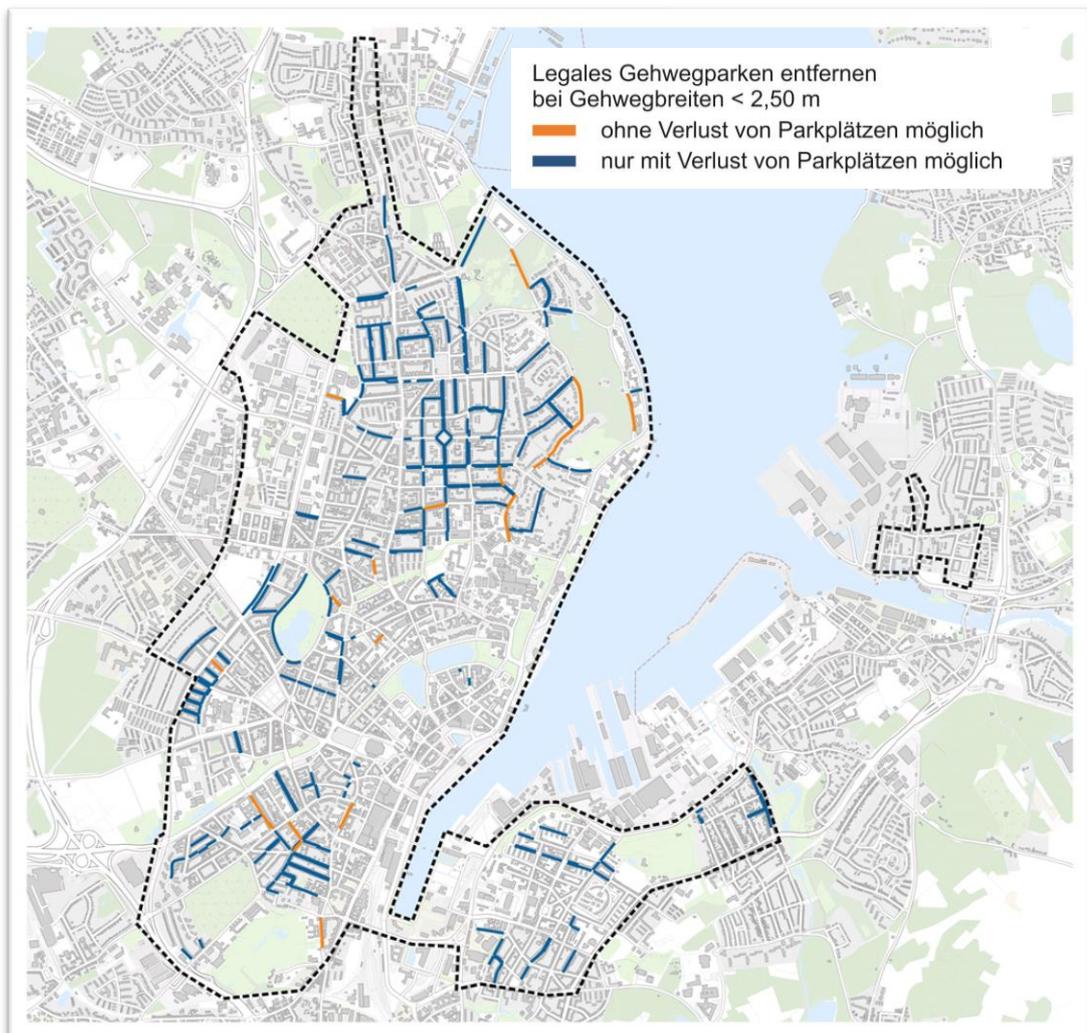
5.3 Gehwegparken im weiteren Stadtgebiet

Im weiteren Stadtgebiet sollten als Sofortmaßnahme Gehwegparkplätze mit einer Restgehwegbreite unter 2,50 m beseitigt werden. Betroffene Abschnitte sind in Abbildung 17 auf Seite 20 dargestellt. Für 388 Parkplätze ist dies problemlos möglich, weil die Fahrzeuge auf der Fahrbahn parken können. Auf den restlichen Abschnitten

sind insgesamt 5.268 Parkplätze⁶ betroffen. Davon entfallen bei einer Restfahrbahnbreite von

- 3,05 m (ohne Begegnungsverkehr Kfz/ Rad) 2.463 Parkplätze
- 4,00 m (mit Begegnungsverkehr Kfz/ Rad) 3.479 Parkplätze

Abbildung 17: Sofortmaßnahme Gehwegparken



Darüber hinaus ist eine Verlagerung von Fahrradständern und Bügeln von den Gehwegen auf Parkstreifen sinnvoll.

⁶ Die Zahlen der betroffenen Parkplätze sind auch im Folgenden einschließlich dem Gebiet Wilhelmplatz.

5.4 Stellplätze nachts für Bewohner öffnen

Schon an anderer Stelle wurde darauf hingewiesen, dass die Nutzung der vorhandenen Park- und Stellplätze ineffizient ist. Während beispielsweise nachts Stellplätze von Einkaufsmärkten leer stehen, fehlen im Umfeld Parkplätze für Anwohner. Hier wird empfohlen, in einem Modellprojekt die Stellplätze des Lidl-/Rewe-Marktes in der Kirchhofallee nachts für Bewohnerfahrzeuge zu öffnen.

Dies setzt eine Abstimmung mit dem Marktbetreiber voraus.

5.5 Parkgebühren in der Kernzone

Entsprechend dem Langzeitkonzept, das in Band 1 erläutert ist, sollen auch im Kernbereich die Parkgebühren steigen. Hier wird in der ersten Umsetzungsstufe eine Erhöhung auf 2,00 € pro Stunde vorgeschlagen, um das Zwiebelprinzip zu gewährleisten. Generell sollten sich die Parkgebühren jährlich um 10% erhöhen (aufgerundet auf volle 10-Cent-Beträge), bis das genannten Zielniveau von 3,00 € pro Stunde erreicht ist. Auch hierfür ist eine Modifizierung der Parkgebührenverordnung notwendig.

5.6 Parkraumüberwachung und Imagekampagne

Die Parkraumüberwachung sollte intensiviert werden, insbesondere in dem hier behandelten Gebiet. Wie an anderer Stelle schon erläutert, muss die Parkraumüberwachung als wichtiger Baustein des Parkraumkonzeptes positiv besetzt sein. Hierzu wird eine Imagekampagne vielleicht mit Axel Milberg als Identifikationspersönlichkeit empfohlen.

6 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet Wilhelmplatz	4
Abbildung 2: Anzahl an Parkplätzen und die eventuelle Bewirtschaftung.....	5
Abbildung 3: Räumliche Verteilung der Parkplätze	5
Abbildung 4: Nutzergruppen im Tagesverlauf.....	6
Abbildung 5: Nutzergruppen um 11 Uhr.....	7
Abbildung 6: Auslastung um 11:00 Uhr	9
Abbildung 7: Auslastung um 02:00 Uhr nachts	10
Abbildung 8: Dominierende Nutzergruppen um 11:00 Uhr	11
Abbildung 9: Auslastung um 11.00 Uhr mit gebietsfremden Mittel-, Dauer- und Langzeitparkern	12
Abbildung 10: Parkbereich reserviert für Bewohner (grün)	13
Abbildung 11: Nutzergruppen Parkbereich reserviert für Bewohner	14
Abbildung 12: Nutzergruppen Bereich: Kostenpflichtiges Parken - Bewohner frei	14
Abbildung 13: Auslastung Bewohner zwischen 7:00 und 18:00 Uhr ganzzzeitiglich unter 90%, min. 2 freie Parkplätze.....	16
Abbildung 14: Beispielhafte Beschilderung Parkgebührenzone – Bewohner frei.....	17
Abbildung 15: Beispielhafte Beschilderung Parkzone für Bewohner	18
Abbildung 16: Gehwegparken	19
Abbildung 17: Sofortmaßnahme Gehwegparken	20

–

IKS

Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de