

Neumünster, den 09.01.2009
Sachbearbeiter: Herr Heilmann
Telefon: 26 23
Telefax: 26 48
Az.: IV 61-23-43-01 le-sta

Empfehlungen zur

- Nutzung der Seitenstreifen am Großflecken und Kuhberg

- und Einbeziehung in die Parkraumbewirtschaftung

1. Planungsanlass

- a) Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss hat in der Sitzung am 10.07.2008 unter TOP 5.2 „Großflecken – Seitenstreifen“ folgenden Beschluss gefasst:
- „Die Verwaltung wird gebeten, nachstehenden Prüfauftrag zur Verbesserung des Ansehens und der Akzeptanz unserer Innenstadt durchzuführen:

Der Seitenstreifen auf dem Großflecken zwischen Rathaus und Deutsche Bank wird als Parkstreifen freigegeben. Die Parkzeit wird durch Verwendung von Parkscheiben auf eine halbe Stunde begrenzt, um kurzfristige Erledigungen in der Innenstadt zu ermöglichen.“

- b) Das Verkehrsunternehmen SWN Beteiligungen GmbH hat seit einiger Zeit verstärkt darauf hingewiesen, dass auf den Streckenabschnitten Großflecken (Richtung Norden) und Kuhberg (beide Richtungen) durch auf der Fahrbahn haltende Lieferfahrzeuge die Linienbusse erheblich behindert werden. Dies führt nicht nur zu Verspätungen, verpassten Anschlüssen und verärgerten Fahrgästen, sondern fordert verstärkt betriebliche Anpassungen mit zusätzlichen Einsatzfahrten zur Einhaltung der Fahrpläne.

2. Bestandsanalyse

Nach den verkehrsplanerischen Zielen für den Großflecken sollen die mit eingeschränktem Halteverbot (VZ 286 StVO) gekennzeichneten Abschnitte die Andienung/Belieferung der anliegenden Geschäfte/Nutzungseinheiten, die über keine rückwärtige Zufahrtsmöglichkeit verfügen, ohne Behinderungen des fließenden Verkehrs sicherstellen. Das eingeschränkte Halteverbot erlaubt das Halten von Kfz zum Ein- und Aussteigen von Personen sowie zum Be- und Entladen, wobei für Ladevorgänge keine zeitlichen Vorgaben bestehen.

Die Verkehrssituation auf dem Großflecken stellt sich jedoch wie folgt dar:

Der Seitenstreifen auf der Ostseite des Großfleckens zwischen den Kreiseln ist während der Geschäftszeiten fast immer vollständig mit Pkw belegt, die nicht nur kurzzeitig halten, sondern widerrechtlich parken, um Besorgungen und Einkäufe in der Innenstadt zu tätigen. Einzelne Parklücken sind für größere Lieferfahrzeuge meist zu kurz und somit nicht nutzbar. Lieferwagen und Lkw müssen deshalb zum Be- und Entladen auf der Fahrbahn halten und behindern dadurch den fließenden Verkehr insbesondere aber den Linienbusverkehr.

Eine gleichartige Situation ist täglich mehrfach auf dem Kuhberg zu beobachten.

Aufgrund dieser Behinderungen und des insgesamt (zu) hohen Individualverkehr-Aufkommens im gesamten Straßenzug, haben nach Angaben / Aufzeichnungen der VHH (Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein) rund 35 % der über den Großflecken fahrenden Linienbusse 3 bis 14 Minuten (max. 20 Minuten) Verspätung am ZOB. Anschlüsse am Bahnhof / ZOB werden nicht erreicht, obwohl fahrplanmäßig vom Rathaus bis zum ZOB 8 Minuten Fahrzeit und 2 Minuten Umsteigezeit zwischen den Stadtbussen eingeplant sind. Diese Situation wirkt nicht nur negativ auf die Fahrgäste, sondern auch auf den Betriebsablauf des ÖPNV, da nicht eingehaltene, gesetzlich vorgeschriebene Pausen für die Busfahrer durch zusätzlich einzusetzende Busse und Fahrer aufgefangen werden müssen.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation ist somit vordringlich das Halten von Fahrzeugen auf der Fahrbahn zum Be- und Entladen zu verhindern. Sofern dies zum Beispiel durch die Kennzeichnung von Ladezonen (absolutes Halteverbot, Ausnahme Be- und Entladen) und eine konsequente Überwachung der verkehrsrechtlichen Anordnung gewährleistet werden kann, können die übrigen Abschnitte der Seitenstreifen als Parkstreifen, eingebunden in die Parkraumbewirtschaftung der Innenstadt, genutzt werden.

3. Vorschläge für die Nutzung der Seitenstreifen

Als Voraussetzung für eine Verbesserung der Verkehrssituation im Zuge Großflecken und Kuhberg müssen ausreichende Abschnitte der Seitenstreifen für Lieferfahrzeuge vorgehalten werden. Diese Abschnitte sollen als Ladezonen (absolutes Halteverbot, Ausnahme Be- und Entladen) gekennzeichnet werden. Der Mindestflächenbedarf für Lieferwagen und kleine Lkw beträgt 10 bis 12 m, für große Lkw 12 bis 14 m und für Sattelzüge mindestens 16,50 m Länge.

a) Seitenstreifen an der Ostseite des Großfleckens

Die Variante A (Anlage 1) sieht in dem Seitenstreifen an der Ostseite des Großfleckens drei kleine Ladezonen vor, und zwar südlich der Einmündung Fürstthof (20 m lang), nördlich der Einmündung Holstenstraße (20 m lang) und am Nordkreisel (15 m lang).

Die Variante B (Anlage 2) sieht nur eine Ladezone mit 65 m Länge vor, die zwischen den Einmündungen Fürstthof und Holstenstraße angeordnet ist.

Da an der Ostseite des Großfleckens nur die Geschäfte zwischen Holstenstraße und Markpassage keine rückwärtige Andienungsmöglichkeit haben und nur eine Ladezone einfacher zu überwachen ist sowie eine nicht auszuschließende widerrechtliche Nutzung einer längeren Ladezone ggf. keine Auswirkungen auf notwendige Ladegeschäfte hat, wird die Variante B zur Ausführung vorgeschlagen.

b) Seitenstreifen am Kuhberg

Auf dem Kuhberg ist jeweils am Anfang der Seitenstreifen eine Ladezone (12 m lang) gekennzeichnet. Es ist jedoch zu beobachten, dass auch das dort angeordnete absolute Halteverbot häufig missachtet wird, z. B. die südliche, gegenüber des Gänsemarktes insbesondere von Kunden der Commerzbank, obwohl die Bank einen rückwärtigen Kundenparkplatz hat. Wenn jedoch die Ladezone bereits mit einem Pkw belegt ist, ist für einen Transporter oder Lieferwagen keine ausreichende Aufstelllänge mehr vorhanden.

Es wird deshalb empfohlen, die beiden Ladezonen am Kuhberg jeweils um eine Parkbucht (12 m) zu verlängern, damit eher die Chance besteht, dass Lieferfahrzeuge die Ladezone nutzen können.

4. Vorschläge zur Parkraumbewirtschaftung

Unter der Prämisse, dass mit der Einrichtung einer Ladezone einschließlich einer konsequenten Überwachung das Halten von Lieferfahrzeugen auf der Fahrbahn des Großfleckens weitgehend verhindert wird, können die übrigen Abschnitte des Seitenstreifens zum Parken genutzt werden.

Der Antrag zur Anordnung einer Parkscheibenregelung mit einer Parkzeitbegrenzung auf 30 Minuten, wie auf dem Kuhberg, wäre eine einfache und auf den ersten Blick auch eine kundenfreundliche Lösung.

Zu bedenken ist dabei jedoch, dass nach den verkehrsrechtlichen Vorschriften zur Einstellung der Parkscheibe auf die halbe oder volle Stunde auch bei einer Beschränkung auf 30 Minuten eine Parkzeit bis zu knapp 1 Stunde möglich ist. Die Anzahl der Parkvorgänge bzw. der Kunden, die von diesem Angebot profitieren könnten, wäre damit erheblich eingeschränkt.

Auch würden mit dem Angebot kostenloser Parkplätze auf dem Großfleckens insbesondere bei ortskundigen Besuchern der Innenstadt (rd. 95 % der Besucher) Erwartungen erweckt, die aber aufgrund der geringen Anzahl vorhandener Parkstände nicht erfüllt werden können. Vielmehr würde der Parksuchverkehr auf dem Großfleckens und den angrenzenden Straßen noch weiter zunehmen, obwohl schon heute das hohe Verkehrsaufkommen der Aufenthaltsqualität der Innenstadt abträglich ist. Die zunächst vermeintliche Kundenfreundlichkeit würde sich letztlich durch weniger Kunden und mehr Kfz-Verkehr eher negativ auf die Akzeptanz und das Image der Innenstadt auswirken.

Diese dargestellten Auswirkungen gelten auch für die vorhandene Parkscheibenregelung auf dem Kuhberg. Anzustreben ist deshalb eine für Kuhberg und Großfleckens einheitliche Regelung.

Vorgeschlagen wird eine gebührenpflichtige Regelung mit Parkscheinautomaten. Es müssten zwei auf dem Großfleckens und zwei auf dem Kuhberg, insgesamt also vier Parkscheinautomaten, aufgestellt werden.

Die Höchstparkschuldauer sollte auf 30 Minuten beschränkt werden, wie zzt. auch auf dem Parkstreifen der Holstenstraße.

Die Parkgebühr sollte jedoch nicht nur für 30 Minuten zu entrichten sein, sondern gestaffelt in 15 und 30 Minuten oder auch 10, 20 oder 30 Minuten.

Die Höhe der Parkgebühr sollte grundsätzlich der Wertigkeit der Parkplätze aufgrund der Lage und der Nachfrage angepasst werden. Dies gilt jedoch nicht nur für die Parkplätze am Großfleckens und Kuhberg, sondern für weitere Parkplätze im Stadtkern. Die Gebühren für die öffentlichen Parkplätze im Stadtkern sind in der Regel zu niedrig. Vom Prinzip her ist es zum Beispiel einem ortskundigen Besucher, der seinen Pkw entsprechend dem Parkleitsystem im City-Parkhaus abgestellt hat und dann in Richtung Marktpassage/Großfleckens geht, nicht zu erklären, warum er gegenüber der Parkgebühr auf dem Rathaus-Parkplatz im City-Parkhaus 100 % mehr bezahlen musste.

Die Parkgebühr beträgt im City-Parkhaus 1,00 € und auf dem Karstadt-Parkplatz 1,50 € je angefangene Stunde. Die städtischen Parkgebühren betragen 0,25 € pro 30 Minuten bzw. 0,50 € pro Stunde. Der Unterschied der Gebühren auf dem Karstadt-Parkplatz und im City-Parkhaus entspricht im Wesentlichen der jeweiligen Lagegunst im Stadtkern. Die städtischen Parkgebühren berücksichtigen diese Systematik nicht und dienen auch nicht dem verkehrspolitischen Ziel „Vermeidung von Parksuchverkehr“.

Für die Parkstreifen am Großflecken und Kuhberg werden folgende gestaffelte Parkgebühren vorgeschlagen:

Vorschlag 1

- je 30 Minuten: 1,00 €
- je 20 Minuten: 0,50 €
- je 10 Minuten: 0,00 € (Brötchentaste)

Vorschlag 2

- je 30 Minuten: 1,00 €
- je 20 Minuten: 0,50 €
- je 10 Minuten: 0,10 €

Vorschlag 3

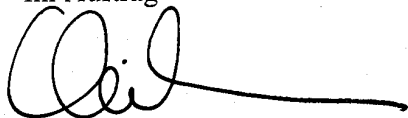
- je 30 Minuten: 1,50 €
- je 15 Minuten: 0,50 €

Bei allen drei Vorschlägen ist die Nutzung der Höchstparkdauer relativ teurer. Dies begünstigt das Kurzzeitparken und damit einen häufigeren Umschlag je Parkplatz. Bei Anwendung der Brötchentaste ist zu bedenken, dass Kosten entstehen für den Druck des Parkscheines bei Verzicht auf Einnahmen.

5. Weiteres Verfahren

Die aufgezeigten Vorschläge und Empfehlungen zur Nutzung der Seitenstreifen am Großflecken und Kuhberg und zur Einbeziehung der Parkstreifen in die Parkraumbewirtschaftung sollen nach einer ersten Beratung im Bau-, Planungs- und Umweltausschuss mit den Anliegern und betroffenen Geschäftsinhabern in einer öffentlichen Sitzung des Stadtteilbeirates Stadtmitte erörtert werden, damit alle abwägungsrelevanten Aspekte in den Entscheidungsprozess einbezogen werden können.

Im Auftrag



(Heilmann)