



Stadt Hameln – Rahmenplan Verkehr Beschreibung der Abbildungen 4a bis 4f

Arbeitsschritt Therapie – Schwerpunkt Parken

(1) Für den Innenstadtbereich von Hameln liegt bereits ein Parkraumkonzept vor, in dem u.a. Vorschläge zur Bewirtschaftung der Anlagen gemacht werden. Ein Ziel ist es, eine homogene, leicht verständliche Preisgestaltung zu erreichen, die vor allem die Auslastung der zentralen kostenpflichtigen Parkhäuser und Tiefgaragen erhöhen soll.

(2) Jedoch sind die Kosten, die Besucher der Innenstadt für einen Parkplatz entrichten müssen, nur ein Aspekt bei der Stellplatzwahl. Schließlich gibt man beim Einkauf in der Innenstadt ohnehin Geld aus, so dass die Summe der Parkgebühren hier eher in den Hintergrund tritt.

(3) In den Vordergrund rückt vielmehr der Wunsch nach einem komfortablen Stellplatz. Dies beinhaltet zunächst eine gute, lückenlose Wegweisung zu den Parkhäusern und Tiefgaragen sowie eine weiterführende Wegweisung von den Stellplätzen zu den umliegenden Zielpunkten (u.a. Altstadt, Rathaus, etc.).

(4) Ebenso wichtig ist die Größe der Stellplätze, um ein komfortables Einparken und Aussteigen zu ermöglichen. Nach den heute gängigen Richtlinien (u.a. FGSV: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05) sollte ein Stellplatz über eine Mindestbreite von 2,50 Metern verfügen. Pfosten und weitere Einbauten, die den Parkraum einengen, sind nach Möglichkeit zu vermeiden bzw. zu minimieren. Auch hier geben die Richtlinien Vorgaben zur Ausgestaltung.

Parkraum Kernstadt Übersicht (Abb. 4a)

(5) Die für die Innenstadt wichtigsten Parkmöglichkeiten liegen relativ zentral in einem Radius von maximal ca. 600 Metern um die Stadtmitte herum. Die Parkhäuser bzw. Tiefgaragen sind räumlich gut verteilt, so dass von jeder zuführenden Hauptverkehrsachse mindestens ein Standort angesteuert werden kann.

(6) Umso mehr verwundert es, dass die mittlere Auslastung an fast allen Standorten bei ca. 60 % liegt. Zwar treten auch hier Spitzenauslastungen auf, jedoch stehen in der Regel ausreichend Parkplätze zur Verfügung. Die Kapazitäten werden demnach nicht konsequent ausgenutzt.

(7) Hier stellt sich die Frage, warum die Parkhäuser und Tiefgaragen nicht einen höheren Zulauf verzeichnen, wo doch die ebenerdigen, bewirtschafteten Stellplätze im Umfeld sehr stark nachgefragt werden. Sind die Stellplätze in den Parkhäusern ggf. nicht komfortabel genug?



Bemessungsfahrzeug (Abb. 4b)

(8) Um eine Vorstellung zu erhalten, was ein komfortabler Stellplatz bedeutet, muss ein Bemessungsfahrzeug herangezogen werden. Verkehrsanlagen werden mit Hilfe dieser Fahrzeuge dimensioniert. Für Straßen sind in erster Linie Lastzüge maßgebend, für die Dimensionierung von Parkhäusern und Stellplätzen in diesem Fall ein Pkw. Quasi ein Einheitsfahrzeug, das stellvertretend für fast alle auf dem Markt befindlichen Pkw steht.

(9) Die gültigen Richtlinien berücksichtigen hierbei ein Fahrzeug (Schleppkurve aus 2000/ 2005), das ca. 4,74 Meter lang und 1,76 Meter breit ist (ohne Spiegel). Aufgrund dieser Maße wurde festgelegt, dass Stellplätze 5,00 Meter lang und 2,50 Meter breit sein sollen. Gerade die Stellplatzbreiten sind dabei maßgebend für den Komfort einer Anlage.

(10) So sind bei mittigem Parken auf jedem Stellplatz ca. 37 Zentimeter Platz auf beiden Seiten des Fahrzeuges. Hierbei geht man jedoch davon aus, dass der angrenzende Stellplatz ebenso mit genutzt werden kann, so dass sich der Spielraum für das Öffnen der Fahrzeurtüren auf gut 70 Zentimeter vergrößert. Hierbei wird jedoch schon vorausgesetzt, dass das nebenan geparkte Fahrzeug auch mittig steht. Stützpfeiler können den Parkraum weiter einschränken.

(11) In einer aktuellen Forschungsarbeit der Technischen Universität Braunschweig wurde anhand aktueller Fahrzeugmodelle ein Bemessungsfahrzeug für das Jahr 2010 definiert. Hierbei stellt sich heraus, dass heutige Fahrzeuge gegenüber den damaligen Annahmen ca. 19 cm länger, 25 cm höher und 15 cm breiter geworden sind (Worst Case). Auch dies hat wiederum Einfluss auf den Komfort eines Stellplatzes, da nicht das Mittel aller Fahrzeuge, sondern ein Maß im oberen Größensegment maßgebend für die Dimensionierung ist.

(12) Die neuen Erkenntnisse werden mit höchster Wahrscheinlichkeit bei einer Aktualisierung der Richtlinien Berücksichtigung finden.

Bsp. Parkhaus Rathausplatz (Abb. 4c)

(13) Die Stellplätze im Parkhaus Rathausplatz sind ca. 2,30 Meter breit und entsprechen damit nicht mehr den gängigen Richtlinien. Das Maß zum Öffnen der Türen ist dabei deutlich eingeschränkt. Unter Berücksichtigung heutiger Fahrzeugbreiten ist das Ein- und Aussteigen recht unkomfortabel. Die Parkplatzbreite wird zudem durch Stützpfeiler punktuell eingeschränkt.

(14) Zwar sind Hinweisschilder mit Zielen vorhanden, jedoch sind sie recht ungünstig angebracht und damit nicht von überall einsehbar. Steht ein höheres Fahrzeug auf dem Parkplatz (z.B. Van oder SUV), so sind die an den Außenwänden hinter den abgestellten Fahrzeugen angebrachten Wegweiser gar nicht zu erkennen. Die Orientierung ist deutlich eingeschränkt.



(15) Zudem sollte ein Parkhaus alleine schon aus Sicherheitsgründen gut ausgeleuchtet sein. Das Parkhaus Rathausplatz ist generell durchgängig beleuchtet, weist jedoch starke Unterschiede in der Helligkeit auf. Die Ausleuchtung wirkt damit nur mittelmäßig und leicht diffus. Durch stärkere Leuchtmittel (z.B. LED) oder einen dichteren Abstand der Leuchtkörper kann hier Abhilfe geschaffen werden.

Bsp. Parkhaus Rattenfängerhalle (Abb. 4d)

(16) Die Stellplätze im Parkhaus Rattenfängerhalle weisen das richtlinienkonforme Breitenmaß von 2,50 Metern auf. Durch die Anordnung von Stützpfeilern wird aber auch hier mindestens jeder zweite Stellplatz punktuell eingeschränkt.

(17) Wegweiser sind nicht in jedem Abschnitt des Parkhauses vorhanden, in einigen Bereichen sind jedoch gleich mehrere Schilder aufgehängt, u.a. mit dem Inhalt „Ausgang Parkhaus“. Das man sich in einem Parkhaus befindet, wird dem Nutzer vermutlich schon im Bereich der Schrankenanlage (Zufahrt) deutlich. Vielmehr wünscht man sich hier einen Inhalt der Wegweiser, der die möglichen Ziele (z.B. Altstadt) wiedergibt.

(18) Die Beleuchtung ist insgesamt als schlecht zu bewerten. Zwar gibt es punktuelle „Lichtblicke“, jedoch ist der allergrößte Teil des Parkhauses in Dunkelheit gehüllt, was in erster Linie ein Sicherheitsdefizit darstellt. Jedoch stört die mangelhafte Beleuchtung auch bei Rangiervorgängen. Ketten, die abschnittsweise die Stellplatzbereiche begrenzen sind schlechter zu erkennen und erhöhen das Unfallrisiko.

Bsp. Parkhaus Rondell (Abb. 4e)

(19) Da das Rondell als rundes Parkhaus geplant ist, weisen die Stellplätze neben der empfohlenen Mindestbreite von 2,50 Metern eine Breite von bis zu 3,00 Metern auf (Aufweitung nach vorne bzw. hinten, je nach Parkreihe). Dies ist besonders günstig, um für den Ein- und Ausstieg eine komfortable Fläche vorzuhalten. Das Verstauen von Einkäufen sowie das An- und Abschnallen von kleinen Kindern auf der hinteren Sitzbank ist problemlos möglich.

(20) Durch die offene und übersichtliche Bauweise herrschen gute Orientierungsmöglichkeiten. Die Ausgänge sind von fast allen Parkplätzen gut sichtbar. Werden zusätzlich Wegweiser ergänzt, so ist die Orientierung im Parkhaus vorbildlich.

(21) Neben vorhandenen Leuchten wird das Rondell durch seine oberirdische, runde Bauweise tagsüber von allen Seiten durch natürliches Licht erhellt. In der gesamten Anlage herrschen hierdurch sehr gute Sichtverhältnisse und somit auch ein sehr gutes Sicherheitsgefühl.



Erhöhung der Stellplatzauslastung (Abb. 4f)

(22) Um die Auslastung eines Parkhauses zu erhöhen, können die Stellplätze, die am entferntesten zum höchstfrequentierten Ausgang liegen, verbreitert werden. Diese Maßnahme ist recht einfach durch Ummarkierung zu realisieren.

(23) Im Prinzip erschließt man so zwei Nutzergruppen. Die einen mögen kurze Wege und parken dicht am Ausgang, die anderen nehmen einen geringfügig weiteren Weg zu den breiteren, aber komfortableren Stellplätzen in Kauf. Im Übrigen ist dies ein Phänomen, das heute schon in den meisten Parkhäusern zu beobachten ist: Da viele Nutzer nicht neben den Stützpfeuern rangieren möchten, fahren sie so weit, bis ein mittiger Stellplatz frei ist.

(24) Ergänzend zu der Beschilderung an der Decke bzw. den Wänden von Parkhäusern, kann eine Richtungsanzeige ähnlich einer Windrose auf die Fahrbahnenflächen markiert werden. Hierbei werden die wichtigsten Ziele mit Richtungspfeilen versehen. Diese Form der Markierung ist bei regelmäßiger Wiederholung von fast jedem Stellplatz sichtbar und hilfreich. Durch vorbeifahrende Fahrzeuge tritt zwar eine kurzzeitige Überdeckung auf, diese ist jedoch hinnehmbar.

Hannover, Oktober 2013

i.A. Dipl.-Ing. Felix Bögert



ABB.
4a



Bemessungsfahrzeug Pkw - Vergleich 2005/ 2010

Jahr	Länge [m]	Radstand [m]	Höhe [m]	Breite ohne Spiegel [m]
1999/2000*	4,74	2,70	1,51	1,76
2010	4,93	2,85	1,76	1,91

* Quelle: FGSV, 2001, Beiblatt 2005



Auszug aus aktueller Forschungsarbeit der TU Braunschweig, VSVI-Seminar 28.02.2013 (noch nicht veröffentlicht).

ABB.
4b

**Parkraum
Kernstadt Hameln**





📍 Stellplatzbreite 2,30 m



👉 Orientierung/ Wegweisung



👉 Beleuchtung

Parkhaus Rathausplatz

Stellplätze: 228
Auslastung: 60%



ABB.
4c

Parken
Beispiel Rathaus



👉 Stellplatzbreite 2,50 m



📍 Orientierung/ Wegweisung



📍 Beleuchtung

Parkhaus Rattenfängerhalle

Stellplätze: 533
Auslastung: 60%



ABB.
4d

Parken
Beispiel Rattenfängerhalle





👍 Stellplatzbreite 2,50-3,00 m



👉 Orientierung/ Wegweisung



👍 Beleuchtung

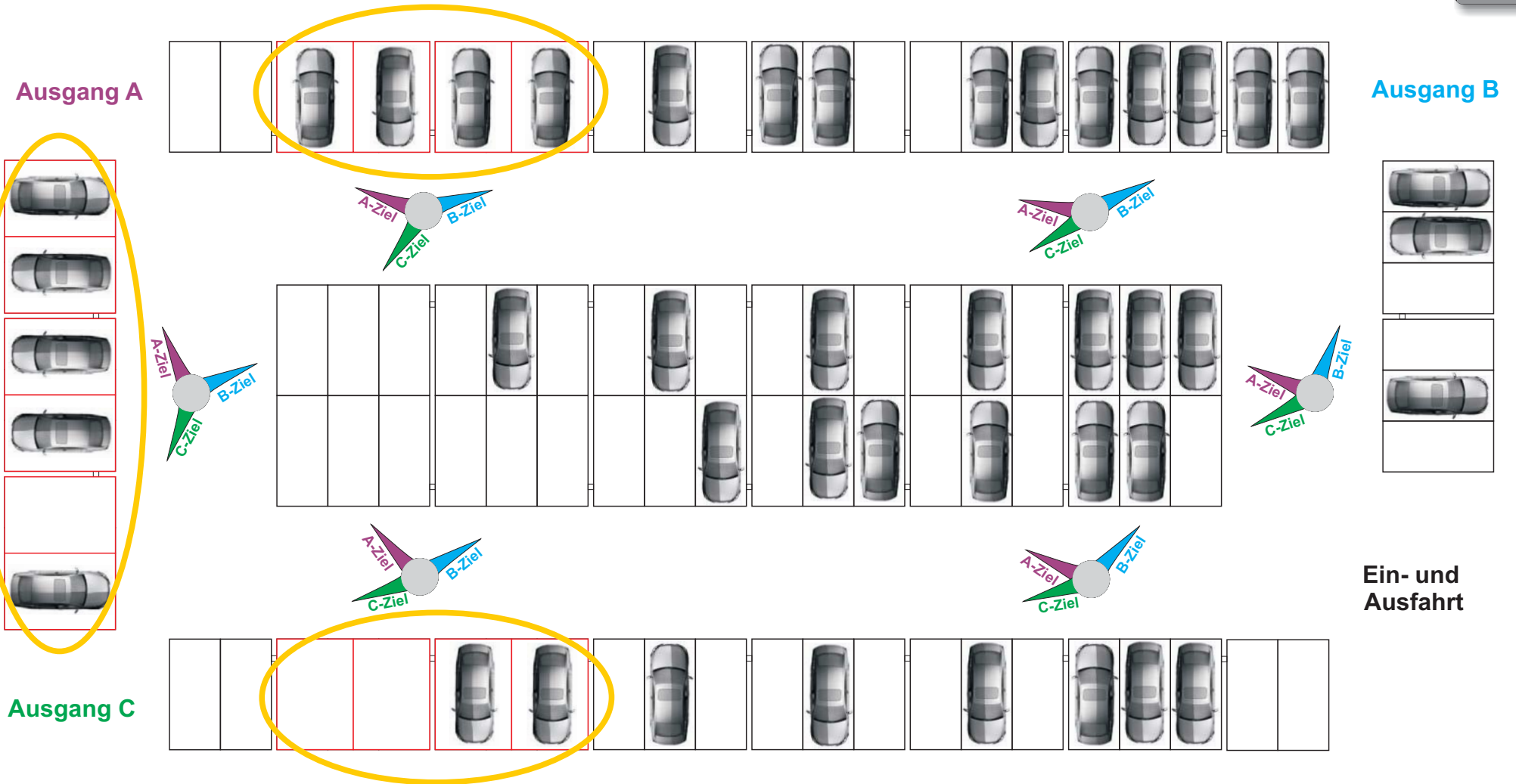
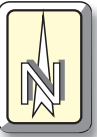
Parkhaus Rondell

Stellplätze: 482
Auslastung: 60%



ABB.
4e

Parken
Beispiel Rondell



Annahme: Ausgang B stärkst frequentiertes Ziel, deshalb Stellplätze mit der größten Entfernung von diesem Ziel neu markiert (3,45 statt 2,30m).

ABB.
4f

Parkraum
Kernstadt Hameln

