

Parkraumbewirtschaftung - was bringt's?

Parkraumbewirtschaftung im Kapellplatzviertel - Phase II

Leonie Ott & Max Wust
Entwerfen und Stadtplanung, Sommersemester 2021

Anlass und Fragestellung

Als wesentlicher Bestandteil der Verkehrswende in Darmstadt soll die schrittweise Einführung der Parkraumbewirtschaftung in innenstadtnahen Parkzonen dazu beitragen städtebaulichen Missständen auf unterschiedlichen Ebenen entgegenzuwirken. Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung ab November 2017 im Modellquartier Kapellplatzviertel, rechtskräftig seit Januar 2018, bildet eine dieser Maßnahmen und ist die erste Umsetzung der neu geplanten innenstadtnahen Parkzonen. Die Entwicklungen und Auswirkungen auf den Verkehr und den Straßenraum sollen in dieser Forschungsarbeit beobachtet werden und folgende Fragen beantwortet werden: Was waren die Ziele der Stadt Darmstadt und wie wurden sie umgesetzt? Hat sich die Situation des ruhenden Verkehrs im Viertel seither geändert? Wie stellt sich das Meinungsbild der Bevölkerung drei Jahre nach der Einführung dar? Wie verhalten sich unterschiedliche Verkehrsteilnehmende im Viertel?

Forschungsstand

Das Forschungsmodul baut auf der Arbeit "Parkraumbewirtschaftung im Kapellplatzviertel - Phase Eins" aus dem Jahr 2018 auf. Hier wurde die Situation kurz nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung untersucht. Ziel der zweiten Phase war es sowohl vergleichbare Daten zu erheben als auch individuell auf die aktuelle Situation zu reagieren.



Abb. 1: Ablauf der Forschungsphasen und -methoden

Methoden

Zur Beantwortung der Forschungsfragen wurden unterschiedliche Methoden gewählt. Mit Hilfe einer Online-Umfrage sollte das Meinungsbild zur Parkraumbewirtschaftung, sowie die Selbsteinschätzung zum Verkehrsverhalten der Teilnehmenden erfragt werden. Besonders ergiebig stellte sich dabei die Anwendung von Heatmaps dar, mit denen die Teilnehmenden auf einem Luftbild Orte im Viertel zu verschiedenen Fragen markieren konnten. Daraus ließen sich aus dem Blickwinkel unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer Tendenzen zu beispielsweise unübersichtlichen Stellen, beliebten Parkmöglichkeiten oder schlechten Querungsmöglichkeiten abbilden. Durch mehrtägige Foto- und Videoanalysen, die simultan zu Phase Eins durchgeführt wurden, konnten die Auswirkungen auf den öffentlichen Straßenraum dokumentiert und mit dem Stand von 2018 verglichen werden. Durch eine Zählung des ruhenden Verkehrs mit ergänzender Kartierung an unterschiedlichen Wochentagen zu unterschiedlichen Tageszeiten konnte die quantitative Belegung des im Viertel zur Verfügung stehenden Parkraums ermittelt und Tendenzen zu Belegungszeiten und -orten festgestellt werden.

Fazit und Ausblick

Die Ergebnisse der Untersuchung zeigten, wie sich das Viertel seit 2018 entwickelte. So ist beispielsweise der Parkdruck entspannter als im angrenzenden noch unbewirtschafteten

Woogsviertel. Der Parksuchverkehr hat sich seit 2018 verringert und die Anzahl der Parkenden mit Bewohnerparkausweis vermehrt. Unübersichtliche Gefahrensituationen lassen sich unter anderem auf eine schlechte Beschaffenheiten der Oberflächenbelege sowie eine mangelnde Trennung der Verkehrsteilnehmenden zurückführen.

Es wird spannend zu beobachten sein, wie sich die Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Woogsviertel und im Kapellplatzviertel Süd auf die Stellplatzsituation im und um das Kapellplatzviertel herum auswirkt. Wird es einen ähnlichen Schneeballeffekt wie bei der in Wien schrittweise eingeführten Parkraumbewirtschaftung geben? Auch der Neubau der Heinrich-Hoffmann-Schule wird Auswirkungen auf das Verkehrs- und Parkaufkommen im Kapellplatzviertel haben. Diese gilt es, in einer weiteren Phase in die Auswertung miteinzubeziehen.

Dieses durch seine Regionalität und Aktualität relevante Thema der Forschungsarbeit möchte als zweite Phase eine laufende Entwicklung begleiten, dabei Hypothesen für zukünftige Szenarien aufzeigen und mit Lösungen auf die ermittelten Potentiale reagieren. In den folgenden Jahren wird die Parkraumbewirtschaftung in benachbarten Vierteln eingeführt, welche wiederum Auswirkungen auf die Situation im Kapellplatzviertel haben wird. Die Phase 2 bietet somit Potenzial für weitergehende Untersuchungen.

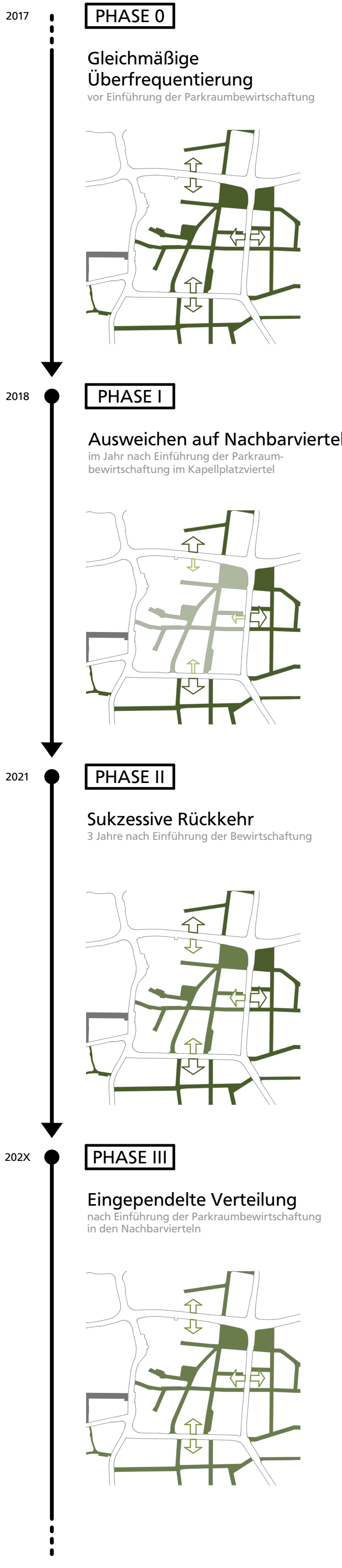


Abb. 2: Entwicklungsphasen der Parkraumbewirtschaftung