

Stadt Krefeld
Fachbereich Stadtplanung
Herrn Norbert Hudde
Parkstraße 10
47829 Krefeld

Ostwall 122
47798 Krefeld

Telefon (02151) 8188-0
Telefax (02151) 8188-10
info@ehdv-online.de
www.ehdv-online.de

8. Juli 2016

Stellungnahme zum „Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld“
ppt-Präsentation, Stand 18. Mai 2016

Sehr geehrter Herr Hudde,

mit dem vorgelegten „Parkraumkonzept Innenstadt Krefeld“ haben Sie und die Ingenieurgesellschaft Stolz (IGS) eine ausgezeichnete Datengrundlage geschaffen, um das Parken und die Führung zu den Parkplätzen in der Krefelder Innenstadt zukunftsfähig zu machen.

Das Konzept nimmt auf Basis einer soliden Analyse (Charts 1-18) Bewertungen (Charts 19-22) vor und gibt Handlungsempfehlungen (ab Chart 23). Mit den Bewertungen und Empfehlungen haben wir uns im Kreis des Vorstands unseres Verbandes sowie der Werbegemeinschaft Krefeld intensiv auseinandergesetzt.

In der folgenden Stellungnahme haben wir unsere Anmerkungen zusammengefasst:

Im Kern sind wir der Meinung, dass ein guter Konzeptvorschlag vorliegt. Die in der Präsentation grafisch dargestellten Ergebnisse und die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen und Empfehlungen basieren in der Regel auf dem gesamten Untersuchungsgebiet innerhalb des Rings. Aufgrund dieser Betrachtungsweise sehen wir die Gefahr, dass Schlussfolgerungen gezogen werden, die bei einer detaillierteren Betrachtung so nicht aufrecht erhalten werden können.

Die Punkte, auf die das zutrifft, werden nachfolgend erläutert:

Chart 12 gibt die Parksituation im Zeitraum zwischen 8.00 Uhr und 18.00 Uhr wieder. Dieser Langzeitdurchschnitt enthält die Gefahr einer Fehlinterpretation. Auf Grundlage der erhobenen Daten sind genauere, stundenweise Auswertungen notwendig.

Chart 15 legt die Deutung nahe, dass ausreichend freie Parkplätze zur Verfügung stehen. Hier ist eine detailliertere räumliche Betrachtung notwendig, da das betrachtete Gebiet zu groß ist, um zu beurteilen, ob in der jeweils von den Parkplatzsuchenden erwarteten Nähe zu ihrem Zielort ein Parkplatz tatsächlich zur Verfügung steht.

Chart 18 (Kundenbefragung): Die Bewertung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum wird zu 65 % mit ausreichend oder mangelhaft bewertet. Dieses Votum erforderte eine Verbesserung des Parkplatzangebots im öffentlichen Raum.

Chart 19 (Parkraumangebot):

Das Gesamtparkraumangebot im Untersuchungsgebiet beträgt ca. 18.000 Stellplätze (8.000 öffentlich + 5.600 Parkhäuser + 4.500 privat, nicht 20.000) Somit stehen knapp 8.000 (nicht 10.000) Parkstände im öffentlichen Raum für Kunden und Besucher zur Verfügung. Diese Differenz von 2.000 Parkständen halten wir für relevant!

Die Aussage, dass „grundsätzlich ausreichendes Angebot vorhanden“ ist, bedarf einer genaueren Überprüfung. Eine Betrachtung von Durchschnittswerten reicht nicht aus. Berücksichtigt werden müssen Unterschiede zwischen Grund- und Spitzenlasten (Uhrzeiten, Tage, Mikrostandorte, im öffentlichen Raum sowie in Parkhäusern). Wir bitten, dies in entsprechenden Auswertungen darzustellen.

Chart 20 (Parkraumnachfrage)

- „Parkraumnachfrage liegt insgesamt werktags und samstags unterhalb des Parkraumangebotes“

Diese Schlussfolgerung teilen wir in dieser Generalisierung nicht. Die Aussage basiert auf der Erhebung an nur einem Werktag und an nur einem Samstag. Auch hier ist eine genauere Differenzierung zwischen Grund- und Spitzenauslastung notwendig. Genauso wie eine genauere Betrachtung ausschließlich der Parkmöglichkeiten in Zone 1.

- „Überlastungen in Teilbereichen, insbesondere bei den kostenfreien Parkständen“

Unseres Erachtens besteht im Innenstadtbereich in stärker frequentierten Zeiten ebenfalls eine Überlastung der Parkhäuser und der bewirtschafteten Parkplätze. Die dargestellten Durchschnittswerte über den Zeitraum von 8.00 Uhr – 18.00 Uhr lassen dies nicht erkennen.

Den Bewertungen in **Chart 21** (Parkleitsystem) und **Chart 22** (Parkbeschilderung) zu den notwendigen Verbesserungen stimmen wir zu.

Chart 23 (Grundprinzip: Flächendeckendes Bewohnerparken, Flächendeckende Gebührenpflicht, Begrenzung der Parkzeithöchstdauer): Die Aussagen halten wir im Grundsatz für richtig, mit folgenden Ergänzungen:

- Für das Bewohnerparken sollten Anreize zur Nutzung von Quartiersgaragen gesetzt werden.
- Die flächendeckende Gebührenpflicht innerhalb der zentralen Zone sollte auch auf angrenzende Straßenzüge ausgeweitet werden.

Chart 25 (Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhe)

Eine vollständige Parkraumbewirtschaftung im Kernbereich ist richtig. 2 € / h halten wir für zu hoch. Zum einen sollte die Parkgebühr pro Stunde unter der psychologischen Preisschwelle von 2 € bleiben. Zum anderen ergibt die im Rahmen der Analyse durchgeführte Umfrage, dass der von Kunden akzeptierte Preis bei 1 € / h liegt (Chart 18). Wir schlagen deshalb eine Taktung von 20 Minuten zu je 50 Cent vor.

Hinsichtlich der erlaubten Parkhöchstdauer halten wir aufgrund des Erfahrungswissens von Händlern über die Aufenthaltsdauer von Kunden in der Innenstadt 3 Stunden statt 2 Stunden für richtig.

Chart 26 und 27: Das Grundkonzept, außerhalb des Parkrings nur auf den Parkring hinzuweisen und auf dem Parkring das jeweils nächstgelegene Parkhaus auszuschildern halten wir grundsätzlich für richtig. Hier bedarf es vor der Umsetzung aber unbedingt einer Analyse und ggf. Anpassung im Detail, wie beispielhafte Überprüfungen an neuralgischen Punkten zeigen.

Der notwendigen Attraktivitätssteigerung der Parkhäuser (**Chart 28**) stimmen wir ebenfalls zu, allerdings sollten hier die vorgeschlagenen Maßnahmen noch einmal genauer betrachtet werden.

Stärkere Ausrichtung auf mögliche zukünftige Entwicklungen berücksichtigen!

Die Aussagen unter den Überschriften 7 „Prognose der Parkraumregelung“ und 8 „Fazit“ stellen das zuvor Gesagte noch einmal zusammengefasst und etwas anders aufbereitet dar. Insofern ergeben sich dazu keine neuen Anmerkungen.

Insgesamt ist es aus unserer Sicht bei der Diskussion und Entscheidung über das Parkraumkonzept wichtig, einen noch stärkeren Focus auf die beabsichtigte und erwartete zukünftige Entwicklung der Parkraumsituation in der Innenstadt zu richten. Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass jeder zweite befragte Passant mit dem Kfz in die Innenstadt gekommen ist. Dazu gehören folgende Aspekte:

- Ein erklärtes Ziel ist es, mehr Wohnraum in der Innenstadt zu schaffen. Das wird die Nachfrage nach Parkraum erhöhen.
- Für eine attraktive Innenstadt ist es notwendig, auch zu Nachfragespitzen ausreichenden Parkraum zur Verfügung stellen zu können, nicht nur im Durchschnitt.
- Zur Beurteilung des Parkraums ist eine Betrachtung von Mikrostandorten notwendig.
- Die Parkhäuser unter dem Rathaus und am Kino verfügen über eine geringere Auslastung. Deren Einbeziehung führt zu verbesserten Durchschnittswerten hinsichtlich der Beurteilung der Parkplatzkapazität. Die Entfernung der beiden Häuser zu den Einkaufsbereichen in der Innenstadt ist aber zu weit und wird vom Kunden nicht akzeptiert.
- Größere Autos erfordern größere Stellplätze in den Parkhäusern. Bei gegebener Fläche führt das zu einer Verringerung der Stellplätze.
- Bei einer Ausweitung der Verkaufsfläche des Schwanenmarktes ist mit einer weiteren Parkplatznachfrage zu rechnen. Dies und die beabsichtigte Reduzierung der heute vorhandenen Stellplätze sind in die Untersuchung noch nicht eingeflossen.
- Die Eröffnung des Geschäftshauses Ostwall / Ostwallpassage wird ebenfalls zu weiterer Parkraumnachfrage führen, ohne dass in dem Objekt entsprechende Plätze geschaffen werden (können).
- Andere Einkaufsstandorte erhöhen ihre Parkplatzkapazitäten, um ihre Position im Wettbewerb der Standorte zu verbessern. So plant beispielsweise das Outletcenter Roermond eine Aufstockung um 4.500 Plätze.

Unter Berücksichtigung dieser Punkte sind wir der Meinung, dass die innerstädtischen Parkflächen erhalten werden und Ideen zur Generierung von Potenzialreserven entwickelt werden müssen.

Weitere Fragen.

Im Rahmen der Diskussion haben sich folgende Fragen und Anregungen ergeben, die ich abschließend mit aufnehmen, damit sie ggf. Eingang in die Diskussion finden:

- Gibt es Ideen zum Ausbau von Quartiersgaragen / -stellplätzen?
- Gibt es Ideen für Angebote für Berufspendler (ca. 9.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze gibt es in der Innenstadt.), z. B. Sonderkonditionen für Parkausweise?
- Wie soll die Regelung für Bewohnerparkausweise genau aussehen?
- Welche Gebührenempfehlung gibt es für die Städtischen Parkhäuser? Wie sind diese Gebühren auf die für den öffentlichen Raum abgestimmt.
- Gibt es auch eine entsprechende Empfehlung für die privaten Parkhäuser und gibt es Überlegungen die privaten Betreiber für ein übergreifendes Konzept zu gewinnen?
- Für eine bessere Verständlichkeit des Konzeptes sollten für die Nutzergruppen Bewohner, Beschäftigte und Kunden / Gäste Aussagen formuliert werden, wie das Parkverhalten für wen warum gesteuert werden soll.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Ottersbach
Geschäftsführer

Kopie per E-Mail

Folgenden Personen und Institutionen erhalten eine Kopie dieses Schreibens, da sie entweder ebenfalls mit der Thematik befasst sind oder bei unserem Verband wegen einer Stellungnahme angefragt haben:

- Oberbürgermeister Frank Meyer
- Dezernent für Planung, Bau und Gebäudemanagement, Martin Linne
- Leiter Fachbereich Tiefbau, Hartmut Köhner
- Leiter Fachbereich Marketing und Stadtentwicklung, Ulrich Cloos
- Vorsitzende der Ausschüsse für Bauen, Wohnen und Mobilität sowie Stadtplanung und Stadtanierung, Jürgen Wettingfeld und Gabi Schock
- Bezirksvorsteher der Bezirke Mitte und West, Gerda Schnell und Klaus-Dieter Menzer
- Geschäftsstellen von CDU, SPD, Bündnis 90 / Grüne, FDP, UWG und Die Linke mit Bitte um Weiterleitung an die jeweiligen politischen Vertreter
- Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft der Bürgervereine, Manfred Grünwald
- Mitglieder des Aktivkreises Innenstadt
- Mitglieder der Arbeitsgruppe Parken und Verkehr
- Medien: Rheinische Post, Westdeutsche Zeitung, Stadt-Spiegel, Welle Niederrhein