

Parkpalette Kappeln

Erläuterungsbericht Variantenvergleich

Projekt-Nr.: A21.065 06.08.2021

Auftraggeber:

Stadt Kappeln
Reeperbahn 2
24376 Kappeln

Bearbeitung:



Gewerbering 2
22113 Oststeinbek b. Hamburg

Tel. +49 (40) 713004 – 0
Fax +49 (40) 713004 – 10
www.moingenieure.de

Inhalt

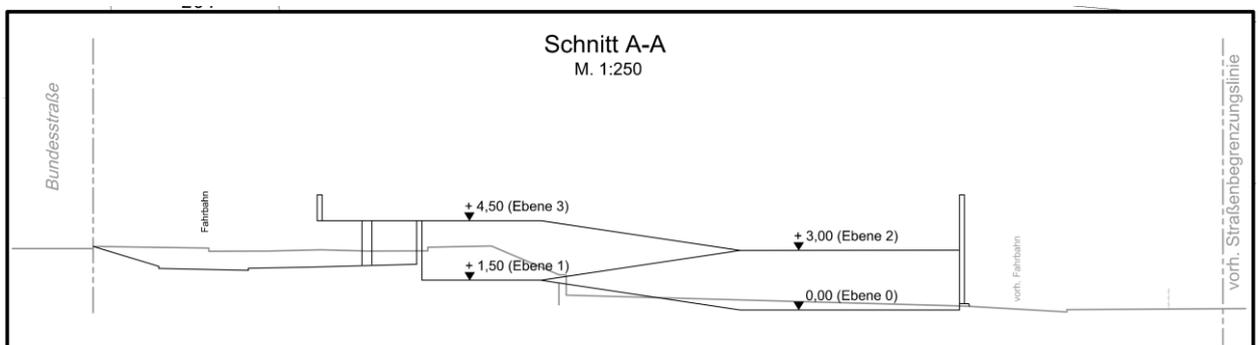
1	Veranlassung und Orientierung.....	2
2	Variante 1: Split-Level-Parkhaus	2
3	Variante 2: Parkrampe	3

1 Veranlassung und Orientierung

Im Anschluss einer kürzlich durchgeführten Machbarkeitsuntersuchung zur Erhöhung der innerstädtischen Parkraumkapazität in der Stadt Kappeln, soll durch eine fachtechnische Planung die favorisierte Variante (Variante III A) im Rahmen der Leistungsphasen 1 und 2 näher untersucht werden. Favorisiert und in der Planung berücksichtigt werden soll ein Split-Level-Parkhaus mit 4-Ebenen auf dem derzeitigen ebenerdigen Parkplatz mit einer südlichen Erweiterung. Zusätzlich zu dieser Variante wurde eine zweite Variante entwickelt, welche die Höhensituation im Bereich des Wartebereiches versucht aufzunehmen. Beide Varianten werden über die Feldstraße erschlossen. Die Varianten werden im Folgenden näher erläutert.

2 Variante 1: Split-Level-Parkhaus

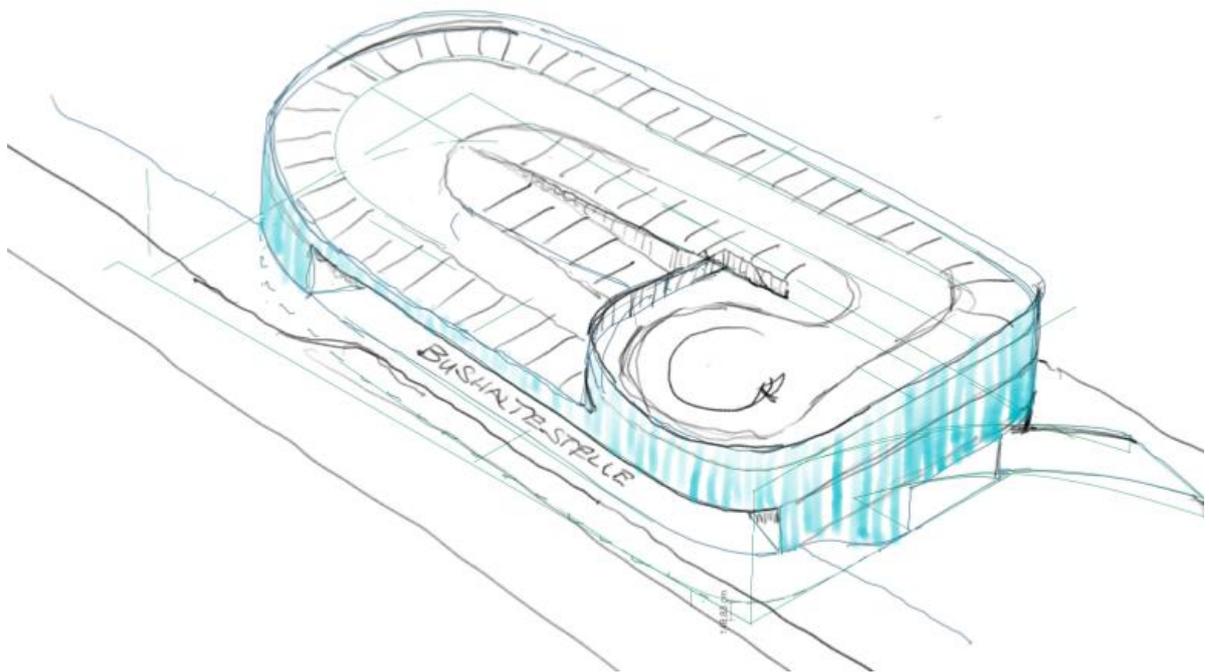
In der Variante 1 wird konzeptionell gezeigt, wie ein Parkhaus mit horizontalen Parkflächen in das vorhandene Gelände integriert werden kann. Das konzeptionell geplante Split-Level-Parkhaus besteht aus geraden Halbgeschoßen, die mit Split-Level Rampen verbunden sind. Die paarweise kombinierten Rampen sind verschränkt, sodass sie zu verschiedenen Ebenen führen, dies ermöglicht eine Auf- und Abfahrt, ohne dass sich die Verkehrsströme in diesem Bereich kreuzen. Der Erschließungsverkehr erfolgt im Einrichtungsverkehr mit beidseitig angeordneten Stellplätzen. Halbrampen sollten mit Rücksicht auf die bessere Sicht auf den Fahrwegen nur in Linkskurven befahren werden. Durch den Einrichtungsverkehr, der für diese Variante vorgesehen ist, kann dies realisiert werden. Aufgrund der geraden Rampen muss eine ausreichende Fahrbahnverbreiterung vorgesehen werden, um die engen Kurven im Bereich der Geschossanschlüsse befahrbar zu gestalten. In der nachfolgenden Abbildung ist ein Systemschnitt des Split-Level-Parkhauses dargestellt. Aufgrund der vorhandenen Geländeneigungen muss das Gelände überwiegend abgesenkt werden, um die Zwangspunkte, die sich durch die Bestandshöhen ergeben, einzuhalten. Dadurch ergibt sich, im Vergleich zur Bestandssituation, eine steilere Böschung zwischen Bundesstraße und Busbucht. Der Wartebereich, der unterhalb der letzten Split-Levelebene angeordnet wurde, würde aufgrund der Längsneigung der Bushaltestelle und der horizontalen Parkebene sich mit unterschiedlichen lichten Höhen ausbilden. Die Bestandshöhen entlang der Feldstraße können hingegen gehalten werden.



Das Split-Level-Parkhaus, das aus drei Ebenen besteht, umfasst zum derzeitigen Stand ca. 120 Stellplätze.

3 Variante 2: Parkrampe

Im Gegensatz zur Variante 1 wird in der zweiten Variante das Parkhaus konzeptionell an das vorhandene Gelände angeglichen, sodass die Parkflächen des Parkhauses mit dem Gelände ansteigen. Parkrampen sind aufgrund ihrer ebenfalls geringen Längsneigung bequem zu befahren. Die Rampen sind ein integrierter Bestandteil der Parkflächen, sodass an mindestens einer Seite der Rampe geparkt werden kann. In der Parkrampe der Variante 2 kann an beiden Seiten geparkt werden. Wie in der nachfolgenden Abbildung zu sehen ist, ist die Form der Parkrampe einem Schiffsbug nachempfunden und erhält so ein charakteristisches Erscheinungsbild.



Die Verbindungsrampen, wie sie in Variante 1 vorgesehen sind, entfallen. Durch die geneigten Parkrampe und die Entwicklungslänge, die zur Verfügung steht, kann die erforderliche Höhe mit einer Längsneigung von ca. 3 % in der Achslage von Ebene zu Ebene umgesetzt werden. Vorteilhaft wirkt sich die Parkrampe auf die Höhenentwicklung aus, da diese mit dem bestehenden Geländeverlauf ansteigen kann. Dadurch ist es möglich, dass die Ebene 0 unterhalb des Wartebereichs der Bushaltestellen liegt. Die Bestandshöhen können sowohl im Bereich der Bundesstraße als auch im Bereich der Feldstraße nahezu gehalten werden. Die Rampe erhält über der Ebene 2 einen Wendehammer, um den abfließenden Verkehr abzuwickeln. Die Parkrampe, die aus drei Ebenen besteht, umfasst zum derzeitigen Stand ca. 150 Stellplätze. Der Wartebereich kann in dieser Variante mit einer annähernd konstanten lichten Höhe umgesetzt werden.