

**Vorlagennummer:** FB 68/0116/WP18  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich  
**Datum:** 07.10.2024

## **Grundsatzbeschluss „Kurzeitige Halte- und Parkbedarfe“ Ratsantrag der Fraktionen Die Grünen und SPD vom 20.09.2023**

---

**Vorlageart:** Entscheidungsvorlage  
**Federführende Dienststelle:** FB 68 - Mobilität und Verkehr  
**Beteiligte Dienststellen:**  
**Verfasst von:** DEZ III, FB 68/300

### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
14.11.2024	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung bei zukünftigen relevanten Straßenplanungen grundsätzlich die privaten und gewerblichen Bedarfe zum Be- und Entladen, Ein- und Aussteigen sowie Liefern und Laden zu prüfen und diese Liefer- und Ladebereiche bevorzugt in der Nähe von Mobilitätsverknüpfungspunkten und Parkhäusern in die Planung zu integrieren. Die Straßenplanungen mit den individuellen Liefer- und Ladebereichen sind den zuständigen Fachausschüssen und Bezirksvertretungen im Rahmen der Beratungen zur Straßenplanung vorzulegen.

Der Ratsantrag der Fraktionen Die Grünen und SPD vom 20.09.23 für kurzzeitige Halte- und Parkbedarfe gilt somit als behandelt.

**Finanzielle Auswirkungen:**

	JA	NEIN	
		x	

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx ff.	Gesambedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx ff.	Folge-kosten (alt)	Folge-kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

Keine

**Klimarelevanz:**

**Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung** (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	x		

Der Effekt auf die CO2-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

**Größenordnung der Effekte**

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel  80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel  80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49 %)
- nicht
- nicht bekannt

## **Erläuterungen:**

Mit dem in Anlage 1 beigefügten Ratsantrag von GRÜNEN und SPD vom 20.09.2023 wurde die Verwaltung beauftragt, bei allen relevanten Straßenumgestaltungen ein Konzept für das kurzzeitige Halten und Parken vorzulegen, in dem das Liefern und Laden durch Anwohnende sowie Lieferdienste, Pflegedienste, Handwerker und Taxen berücksichtigt wird.

Die Halte- und Parkangebote sollen kurze und komfortable Wege zu Bushaltestellen, Carsharing, Velocity aber auch sicheren Stellplätzen für individuelle Mobilitätsmittel beinhalten.

Ein entsprechender Grundsatzbeschluss wird mit der nun vorliegenden Vorlage ermöglicht.

## **Begründung**

Mit der Einrichtung und dem Ausbau alternativer Mobilitätsangebote, einer verbesserten Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie der Anlage von Baum- und Grünflächen entfallen häufig Parkstände im öffentlichen Straßenraum. Dadurch wird die Auslastung der bestehenden Parkstände erhöht und das kurzzeitige, wohnungsnahе Be- und Entladen, Ein- und Aussteigen sowie Liefern und Laden für Privatpersonen deutlich schwieriger. Gerade Senior\*innen, Patient\*innen, Mobilitätseingeschränkte sowie Familien mit kleinen Kindern sind auf kurzfristige Haltemöglichkeiten in fußläufigem Umfeld ihrer Wohnung oder ihrem Zielort angewiesen. Auch Liefer-, Pflege- und Fahrdienste oder Taxen sind in ihrer täglichen Arbeit auf Flächen angewiesen, die ein kurzfristiges Halten oder das Parken mittels Ausnahmegenehmigung im öffentlichen Raum gestatten.

Liefer- und Ladezonen sind eine wirkungsvolle Maßnahme, um sowohl das private als auch gewerbliche Be- und Entladen sowie das Ein- und Aussteigen stadtverträglich abzuwickeln. Die Bereitstellung von Parkraum zum Liefern und Laden sowie Ein- und Aussteigen reduziert insbesondere in Quartieren mit hohem Parkdruck den Parksuchverkehr und somit lokal verkehrsbedingte Emissionen. Gleichzeitig ermöglichen es diese gesondert ausgewiesenen Bereiche den Personen, die fußläufig keine längeren Wege zurücklegen können, mit einer höheren Mobilität und Flexibilität am Verkehr teilzunehmen. Darüber hinaus wird das Parken des Lieferverkehrs in zweiter Reihe reduziert, wodurch die Verkehrssicherheit sowie der Verkehrsfluss verbessert werden.

Bei der Einrichtung von Flächen zum Be- und Entladen im öffentlichen Straßenraum sind gemäß den Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 23) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr (FGSV) die Flächenbedarfe der vorkommenden Fahrzeuge, die Häufigkeit der Liefer- und Ladevorgänge sowie die zur Verfügung stehende Fläche im Einzelfall festzulegen, d.h. die Flächen für die gewerbliche Anlieferung sind in der Regel größer zu dimensionieren als für die privaten Ein- und Ausladevorgänge. Grundsätzlich müssen diese Flächen außerhalb der Rad- und Fußverkehrsflächen liegen, um Behinderungen und Gefährdungen zu vermeiden. Für Be- und Entladevorgänge ist die Längsaufstellung am Fahrbahnrand in der Regel aus Gründen der Flächenverfügbarkeit und der Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit am besten geeignet.

Bei der Abwicklung des Liefer- und Ladeverkehrs auf der Fahrbahn sind die Belange des fließenden Kraftfahrzeugverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs besonders zu

berücksichtigten. Da das Halten und Parken in zweiter Reihe grundsätzlich nicht mit der Straßenverkehrsordnung (StVO) vereinbar ist und zudem immer nachteilige Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf zu erwarten sind, wird empfohlen, die Liefer- und Ladeverkehre auf der Fahrbahn nur in Straßen mit untergeordneter Bedeutung für den fließenden Kraftfahrzeugverkehr und schwach ausgeprägter geschäftlicher Nutzung zu ermöglichen.

Seit 2021 erweitert die Stadt Aachen kontinuierlich die Bereiche zum Liefern und Laden im öffentlichen Straßenraum. Liefer- und Ladebereiche werden zurzeit bevorzugt dort ausgewiesen, wo ein großes Verkehrsaufkommen und hoher Parkdruck auf kommerzielle Nutzungen wie Einzelhandelsunternehmen treffen und gleichzeitig ein hohes Bedürfnis nach aktiver Mobilität und Aufenthaltsflächen vorliegt.

Zukünftig sollen auch in Wohngebieten mit erheblichem Parkdruck vermehrt Liefer- und Ladebereiche angelegt werden. Dadurch soll sowohl die individuelle, aktive Mobilität der Anwohnenden im Quartier gefördert als auch die Erreichbarkeit der Anwohnenden durch Fahr-, Pflege- und Lieferdienste sowie Handwerker erhöht werden.

Wichtig ist hierbei eine flächenhafte Abdeckung der betroffenen Straßenzüge, die kurze fußläufige Entfernungen ermöglichen und keine Überquerung der Fahrbahn erfordern.

Deshalb sollen grundsätzlich bei allen relevanten Straßenplanungen mögliche Standorte zum Liefern und Laden sowohl im betrachteten Straßenraum als auch in den angrenzenden Straßen geprüft und unter Betrachtung der örtlichen Rahmenbedingungen festgelegt werden. Dabei sind die Standorte bevorzugt dort anzulegen, wo Umsteigemöglichkeiten zu anderen Mobilitätsangeboten bestehen, wie z.B. Haltestellen oder Sharing Angeboten. Darüber hinaus sind insbesondere Standorte in der Nähe von halböffentlichen Stellplätzen, wie z.B. Parkhäuser auszuweisen, so dass wohnungsnah Alternativen für das längerfristige Parken zur Verfügung stehen.

### **Empfehlung der Verwaltung**

Die privaten und gewerblichen Bedarfe zum Be- und Entladen, Ein- und Aussteigen für die kurzzeitigen Pflegedienste sowie Liefern und Laden sollen grundsätzlich bei zukünftigen relevanten Straßenplanungen geprüft und Standorte unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen, bevorzugt in der Nähe von Mobilitätsverknüpfungspunkten und Parkhäusern umgesetzt werden. Zur Verbesserung der Situation im Bestand sollen unter Beachtung vorhandener Personalkapazitäten weitere Straßenräume unabhängig von anstehenden Gesamtplanungen im Sinne der dargestellten Zielsetzungen angepasst werden.

### **Anlage/n:**

1 - Anlage1\_Antrag\_der\_Gruenen\_und SPD\_20230920 (öffentlich)