

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0711/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 22.06.2023
		Verfasser/in: Dez.III/FB61/300
Bewohnerparken "BU 4" (Kalverbenden) Ergebnisse der Voruntersuchung		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Entscheidung
24.08.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, für die in ihrer Zuständigkeit liegenden Straßen eine Planung zur Einrichtung der Bewohnerparkzone „BU4“ (Kalverbenden) zu erstellen und diese in einer Informationsveranstaltung den Bürger*innen vorzustellen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, für die in seiner Zuständigkeit liegenden Straßen eine Planung zur Einrichtung der Bewohnerparkzone „BU4“ (Kalverbenden) zu erstellen und diese in einer Informationsveranstaltung für Bürger*innen vorzustellen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

PSP-Element 5-120202-900-00100-300-1 "Einrichtung Bewohnerparken"

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

PSP-Element 4-120202-921-9 "Einrichtung Bewohnerparken"

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener 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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

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 **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Aus vergleichbaren Bewohnerparkzonenprojekten und deren Evaluation in den vergangenen Jahren, wie z.B. Zone „E“, „E2“, „T“, „V“ und „Z“ kann nachgewiesen werden, dass die Einrichtung einer Bewohnerparkzone zur Entlastung der Parkplatzsituation in einem definierten Bereich beiträgt und der hohen Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Raum entgegenwirkt.

Dabei wird die Parkraumnachfrage durch gebietsfremde Personen deutlich reduziert. Entsprechend erhöhen sich die Chancen für Bewohner*innen, im unmittelbaren Wohnumfeld einen Parkplatz zu

finden. Dadurch entstehen weniger Park-Such-Verkehre innerhalb der Zone, was wiederum zu einer Reduzierung der Schadstoffemissionen beiträgt. Außerhalb der Bewohnerparkzone kann es durch mögliche Verlagerungseffekte jedoch zu einer Erhöhung der Park-Such-Verkehre kommen, so dass im Hinblick auf die Gesamtstadt die Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz nicht eindeutig ist.

Erläuterungen:

1. Ist-Situation

In der Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte vom 11.09.2019 und des Mobilitätsausschusses vom 12.09.2019 wurde die Zone „BU4“ (Anlage 2) in die Prioritätenliste aufgenommen. Zur Prüfung der Einrichtung der Bewohnerparkzone „BU4“ (Kalverbenden) ist als nächstes eine Parkraumerhebung durchzuführen.

Mit der Durchführung der Voruntersuchung für den Bereich „BU4“ wurde ein externes Ingenieurbüro beauftragt. Die Ergebnisse werden in der Vorlage zusammengefasst und sind im Bericht in Anlage 4 detailliert dargestellt.

2. Gebietscharakteristik

Das Untersuchungsgebiet liegt im Aachener Stadtteil Burtscheid und wird im Süden durch die Adenauerallee begrenzt. Im Norden grenzt das Gebiet an die bestehende Bewohnerparkzone „BU2“ und im Nordosten an die geplante Bewohnerparkzone „ERZ“ an (siehe Anlage 1).

Zum Untersuchungsgebiet gehören somit folgende Straßen (siehe Anlage 5):

- Adenauerallee Haus Nr. 138-206
- Am Ziegelweiher Haus Nr. 25-33 und Haus Nr. 22-42
- Bayernallee Haus Nr. 3-5a
- Branderhofer Weg Haus Nr. 53-55, 91-99a und Hausnr. 50-108
- Buschhäuserweg zwischen Branderhoferweg und Ziegelweg
- Coudenhovestraße
- Dr.-Hahn-Straße
- Forster Weg Haus Nr. 61-79
- Juttastraße
- Kalverbenden Haus Nr. 61-99 und Haus Nr. 58-100
- Karl-Max-Allee Haus Nr. 173-211 und Haus Nr. 176-220
- Luise-Hensel-Straße Haus Nr. 50-104
- Mechthildstraße
- Petronellastraße
- Spaakallee Haus Nr. 1-5 und Haus Nr. 2-6
- Ziegelweg

Das Untersuchungsgebiet ist vorwiegend durch reine Wohnbebauung geprägt, vereinzelt befinden sich aber auch andere Nutzungen innerhalb des Gebietes. Neben Freizeitflächen zählen hierzu eine Kleingartenanlage sowie die Viktor-Frankl-Schule (Förderschule). Verschiedene weitere Nutzungen wie zum Beispiel Sportstätten, Wohnmobil-Stellplatz und weitere Kleingartenanlagen grenzen unmittelbar an das Gebiet an. Durch das Gebiet fließt der Gillesbach. Dieser teilt das Untersuchungsgebiet „BU4“ in zwei Bereiche, die über den Forster Weg miteinander verbunden sind.

Derzeit sind rund 1.079 Personen über 18 Jahren sowie 534 zugelassene Fahrzeuge im Plangebiet gemeldet (s. Anlage 3), der Motorisierungsgrad liegt bei 0,49 Kfz/Einwohner.

In den o.g. Straßen im Untersuchungsgebiet waren zum Zeitpunkt der Erhebung ca. 587 öffentliche Parkstände vorhanden. In der Spaakallee besteht für die 10 öffentlichen Parkstände dienstags von 6:00 Uhr bis 14:00 Uhr ein absolutes Halteverbot. In zwei Abschnitten bestehen zeitliche Beschränkungen für das Parken im öffentlichen Straßenraum. In der Bayernallee ist das Parken auf insgesamt vier Parkständen von Montag bis Freitag auf eine Stunde mit Parkscheibe beschränkt. Im übrigen Untersuchungsgebiet ist das Parken ohne Gebühr und Zeitbeschränkung gestattet. Im Untersuchungsgebiet gibt es insgesamt einen Parkplatz für Behinderte und eine Velocity-Station. Aus Ortsbegehungen und unter Einbeziehung von Luftbildern wurden ca. 498 Parkplätze auf privatem Gelände ermittelt. Die Anzahl der privaten Parkmöglichkeiten umfasst alle Garagen und privaten Stellplätze (z.T. in Innenhöfen) und ist vermutlich höher, da diese Bereiche nur zum Teil einsehbar waren. Insgesamt stehen in dem Gebiet somit ca. 1.085 private Stellplätze und öffentliche Parkplätze zur Verfügung.

3. Parkraumerhebung:

Am Mittwoch, den 25.10.2022 wurde im Untersuchungsgebiet „BU4“ eine Parkraumerhebung zur Erfassung des Parkgeschehens durchgeführt. Hierzu wurden in drei Zeitbereichen (6:00 Uhr, 11:00 Uhr und 22:00 Uhr) und außerhalb der Schul- und Semesterferien die im öffentlichen Straßenraum abgestellten Kraftfahrzeuge (Kfz) mit ihren Zulassungskennzeichen erfasst.

Datenauswertung:

Insgesamt wurden im öffentlichen Straßenraum im Mittel (arithmetisches Mittel aller drei Zeiträume) 401 Kfz erhoben. In der Mittagszeit (11:00 Uhr) ist die Anzahl abgestellter Kfz mit 513 Kfz deutlich höher als in den Morgen- und Abendstunden (352 Kfz um 6:00 Uhr und 338 Kfz um 22:00 Uhr).

Die nachfolgend aufgeführten Daten wurden für den gesamten Bereich ermittelt:

	06:00 Uhr		11:00 Uhr		22:00 Uhr		Dauerparker	
	Kfz	%	Kfz	%	Kfz	%	Kfz	%
Gesamt Kfz	352	100 %	513	100 %	338	100 %	175	100 %
Bewohner-Kfz	150	42,6 %	112	22 %	147	43,5 %	92	52,6 %
Sonstige Kfz	202	57,4 %	401	78 %	191	56,5 %	83	47,4 %

Die Erhebungsdaten zeigen in den Morgen- und Abendstunden eine ähnliche Verteilung der Kfz auf „Bewohner*innen“ und „sonstige Kfz“. Zu beiden Zeitpunkten liegt der Anteil der Bewohner*innen-Kfz

bei ca. 43 % und der „sonstigen Kfz“ bei ca. 57 %. In der Mittagszeit (11:00 Uhr) ist der Anteil der Kfz, die nicht den Bewohner*innen des Gebietes zuzuordnen sind, mit 78 % am höchsten und der Anteil der Bewohner*innen-Kfz mit 22 % am niedrigsten.

Von den angetroffenen Kraftfahrzeugen konnten am Erhebungstag 175 Kfz als „Dauer-/Mehrfachparker*innen“ identifiziert werden. Das sind diejenigen, deren Kennzeichen in allen drei Zeitbereichen im selben Streckenabschnitt erfasst wurde, unabhängig davon, ob das Fahrzeug bewegt wurde. Hiervon entfielen 53 % auf die Bewohner*innen des Viertels und 47 % auf sonstige Kraftfahrzeuge.

Auslastung:

Die Ergebnisse der Parkraumuntersuchung zeigen – unter Betrachtung der einzelnen Straßen – eine mittlere Auslastung (63 %) der öffentlichen Parkstände. Für die Luise-Hensel-Straße konnte aufgrund der nicht vorhandenen öffentlichen Parkstände (vgl. Anlage 4, Seite 12) kein Auslastungsgrad berechnet werden. Bei der Berechnung der mittleren Auslastung des gesamten Untersuchungsgebietes wurden die in der Luise-Hensel-Straße erhobenen Kfz berücksichtigt. Hierdurch ergibt sich ein mittlerer Auslastungsgrad von 68 %.

In weiten Teilen des Gebietes „BU4“ ist das Angebot an öffentlichen Parkständen im Mittel höher als die Nachfrage nach Parkraum. Die geringste Auslastung wurde im Buschhäuserweg mit 8 % und in der Spaakallee mit 20 % erhoben. Die höchste Auslastung ist in der Coudenhovestraße mit 91 %, der Juttastraße 96 % und in der Dr.-Hahn-Straße 104 % zu erkennen. In den Mittagsstunden (11:00 Uhr) ist der öffentliche Raum zu rund 87 % und morgens bzw. abends zu 60 % ausgelastet. Vor allem im Norden und Westen (mit Nähe zur FH Aachen und weiteren Einrichtungen) des Untersuchungsgebietes liegen höhere Auslastungen des Parkraums vor als im restlichen Gebiet.

Die Mehrheit der Kraftfahrzeuge (Ø 66 %) ist nicht den Bewohner*innen des Untersuchungsgebietes zuzuordnen. Für ein nicht zentral gelegenes städtisches Gebiet, welches vorwiegend durch reine Wohnnutzung geprägt ist, ist dies eine außergewöhnliche Verteilung. Dieses Ergebnis lässt vermuten, dass Personen, die beispielweise in den umliegenden Unternehmen tätig sind oder an der Fachhochschule Aachen bzw. Katholischen Hochschule Aachen arbeiten oder studieren, während der Arbeitszeit bzw. Studienzeits ihren PKW im Untersuchungsgebiet parken. Diese Vermutung wird durch die Tatsache unterstützt, dass der Anteil der Kfz, die nicht den Bewohner*innen des Untersuchungsgebietes zuzuordnen sind, in den Mittagsstunden (~ 78 % um 11:00 Uhr) am höchsten ist. Die Kfz der Bewohner*innen stellen zu jedem Erhebungszeitpunkt die Minderheit der angetroffenen Kfz dar (22 % - 43 %).

Der Anteil der Dauer- bzw. Mehrfachparker*innen liegt über das gesamte Untersuchungsgebiet und im Tagesmittel gesehen bei rund 44 %.

Der Anteil der „Falschparker*innen“ liegt über alle Erhebungsstrecken und im Tagesmittel bei knapp 8,9 %. Dieser Wert wird maßgeblich durch die Luise-Hensel-Straße beeinflusst. Dort wird ohne entsprechende Beschilderung bzw. Markierung aufgeschultert geparkt, alle erhobenen Kfz wurden also der Kategorie der „Falschparker*innen“ zugeordnet. Ohne Berücksichtigung der „Falschparker*innen“ in der Luise-Hensel-Straße liegt der Anteil der ordnungswidrig abgestellten Kfz bei 2,9 %.

Zusammenfassung der Erhebungsdaten:

Die erhobenen Daten belegen eine mittlere Auslastung (68 %) des öffentlichen Parkraumangebotes. Gleichzeitig kann in einigen Straßen (insb. Luise-Hensel-Straße) ein gewisser Anteil an „Falschparker*innen“ beobachtet werden, sodass unter Einhaltung der StVO und der Parkbeschilderung von einer höheren Auslastung des gesamten Gebietes ausgegangen werden muss. Die Mehrheit der Kraftfahrzeuge (Ø 66 %) ist nicht den Bewohner*innen des Untersuchungsgebietes zuzuordnen. Die Kfz der Bewohner*innen stellen zu allen drei Erhebungszeiträumen die Minderheit der angetroffenen Fahrzeuge dar (22 % - 43 %).

Die Einführung einer Bewohnerparkzone kann dazu beitragen, dass die Parkraumnachfrage durch „ortsfremde“ Kraftfahrzeugführer*innen im Untersuchungsgebiet sinkt und somit die Chancen der Bewohner*innen auf einen freien öffentlichen Parkstand steigen. Dies ist insbesondere in den Morgen- und Abendstunden relevant, wenn die Bewohner*innen zu Hause sind. Zudem würden Parksuchverkehre sowie regelwidriges Parken reduziert. Dies trägt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und –beruhigung des Gebietes bei.

4. Verwaltungsvorschlag

Auf Grundlage der Ergebnisse aus dem Parkraumgutachten empfiehlt die Verwaltung, das Verfahren zur Einführung einer Bewohnerparkzone „BU 4“ weiter voranzutreiben. Für den betroffenen Bereich sind Planungen zu erstellen und in einer Informationsveranstaltung für Bürger*innen vorzustellen.

Anlage/n:

1. Übersichtsplan Bewohnerparkzonen
2. Übersichtsplan „BU4“
3. Tabellen Daten KFZ- und Melderegister „BU4“
4. Bericht Parkraumerhebung „BU4“
5. Bestandsplan Parkraumerhebung „BU4“