

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0715/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 30.06.2023
		Verfasser/in: Dez. III/FB61/300
Quartiersparken in Aachen, Ergebnisse des Gutachtens "Gesamtkonzept Quartiersparken"		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
24.08.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung die dargestellten konzeptionellen Ansätze bei der Überprüfung weiterer Quartiere zu berücksichtigen und in eine „Gesamtstrategie Parken“ aufzunehmen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

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			

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 type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Aktuell wird ein großer Anteil des öffentlichen Raums allein für das Parken genutzt, was innerstädtisch auch viel Park-Such-Verkehr zur Folge hat. Eine Neuorganisation des Parkens kann dazu beitragen, die Flächenbedarfe der Mobilitätswende zu generieren, die Akzeptanz für Parkplätze im privaten Raum zu stärken und die Straßenraumqualitäten hinsichtlich Grünstrukturen und Barrierefreiheit zu steigern, so dass weniger Parkplätze und mehr Straßenbäume oder begrünte Abschnitte in den öffentlichen Straßenraum eingebracht werden können.

Erläuterungen:

Mit Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 22.04.2021 wurde die Verwaltung beauftragt, ein Konzept zum Quartiersparken zu erarbeiten. Ziel war, eine umfassende Methodik zur Bedarfsabschätzung für Quartiersparkplätze unter Berücksichtigung allgemeingültiger Straßenraumqualitäten zu entwickeln. Das Konzept soll zudem Empfehlungen für eine stärkere Nutzung von privaten Stellplätzen beinhalten.

Das Gutachten zum „Gesamtkonzept Quartiersparken“ wurde am 14.12.2021 an das Planungsbüro Planersocietät (Dortmund) vergeben. Parallel wurde der Gutachter auch mit dem „Parkraumgutachten für die Gesamtstadt“, das ebenfalls in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 24.08.2023 beraten wird, beauftragt, und in einem engen inhaltlichen Zusammenhang zum „Gesamtkonzept Quartiersparken“ zu betrachten ist. Die Gutachten ergänzen sich sowohl auf analytischer Ebene (z. B. das in den Akteursgesprächen und der Befragung erlangte Wissen und die Daten der Parkraumerhebungen) als auch im konzeptionellen Maßnahmenteil. Während sich das gesamtstädtische Konzept mit übergreifenden Maßnahmen und Herangehensweisen befasst, zeigt das Quartierskonzept grundsätzliche Möglichkeiten auf Quartiersebene auf und konkretisiert diese in drei Beispielquartieren.

Die Ergebnisse des „Gesamtkonzept Quartiersparken“ werden im Folgenden kurz zusammenfassend dargestellt. Im beigefügten Gutachten (vgl. Anlage) sind diese detailliert beschrieben und werden im Mobilitätsausschuss durch den Auftragnehmer vorgestellt.

Ergebnisse des Gutachtens

Mit dem Gesamtkonzept Quartiersparken steht nun ein Instrument für eine differenzierte Betrachtung des Themas Parken auf Quartiersebene zur Verfügung. Anhand der entwickelten Berechnungsmethodik und mit Hilfe von Strukturdaten, Pkw-Zahlen sowie ergänzenden Daten ist eine erste Einschätzung des Parkplatzdarfs in einem Quartier möglich. Mittels eines Excel-Tools werden Daten miteinander verschnitten und ins Verhältnis gesetzt. Als Ergebnis wird ein theoretischer Parkplatzbedarf - oder auch Überschuss - im öffentlichen Raum ermittelt und eine Kapazitätsermittlung für unterschiedliche Nachfragegruppen aufgezeigt (vgl. Anlage, Kapitel 3).

Der Bedarfsermittlung wird eine allgemeingültige Bewertung des Straßenraums mittels qualitativer Indikatoren zum Raumbedarf von ruhendem Verkehr, Grünstrukturen, Barrierefreiheit und anderen Raumerfordernissen gegenübergestellt. Um eine Vergleichbarkeit einzelner Straßenzüge zu ermöglichen, wurden Minimal- und Maximalwerte festgelegt und mit Hilfe des arithmetischen Mittels der Einzelbewertungen eine Einteilung in verschiedene Klassen vorgenommen (vgl. Anlage, Kapitel 5.3).

Aus der Einschätzung des qualifizierten Parkraumbedarfs in einem Quartier zusammen mit den lokalen Analysen der Straßenraumqualität, den Nutzungsansprüchen und den verschiedenen Belangen, die sich

- aus der Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Sicherstellung einer ausreichenden Gehwegbreite,
- Schaffung korrekt dimensionierter oder bisher fehlender Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen und Haupttrouten des Radverkehrs,
- der Bereitstellung von Mobilstationen, Sharing-Angeboten, Radabstellanlagen etc. sowie
- der Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch z. B. Bäume, Stadtmobiliar und

Außergastronomie

ergeben, muss jeweils ein quartiersspezifischer Maßnahmenplan zum Umgang mit erarbeitet werden. Dazu wurden neun Handlungsansätze (vgl. Anlage, Kapitel 6.1) ausgearbeitet, die neben einer Verbesserung der Parkraumsituation für die Bewohnenden sowie externen Nutzenden auch zu einer verbesserten Auslastung von privaten Stellplätzen und insgesamt mehr Qualität im öffentlichen Raum führen. Die Ansätze erstrecken sich von nachhaltigen Mobilitätsangeboten über Kommunikation, Vernetzung und Ausbau von Infrastruktur bis zur direkten Aktivierung privater Stellplatzkapazitäten.

Dieser theoretische Ansatz wurde in drei unterschiedlichen Projekträumen, dem Frankenberger Viertel, dem Quartier rund um den Westpark und dem Quartier um die „Untere Lintertstraße“ im Rahmen des Projektes verifiziert. Dazu wurden detaillierte Vor-Ort- Erhebungen sowie eine Online-Befragung der Anwohnenden im Juni 22 durchgeführt (vgl. Anlage, Kapitel 5). Mit der Befragung konnte die örtliche Stellplatznutzung näher analysiert und Hinweise über Parkraumbedarf sowie Nachfrage- und Nutzungsverhalten der Bevölkerung erlangt werden.

Es wird aufgezeigt, dass sich je nach Quartierstyp unterschiedliche Gegebenheiten und Anforderungen zum Parken im öffentlichen Raum ergeben. Mit der Nähe zur Innenstadt und dem älterem Gebäudebestand steigt der Druck des Parkens im öffentlichen Raum, da weniger Potenziale zur Abwicklung des Parkens im privaten Raum bestehen. Ortsteile außerhalb der Kernstadt mit jüngerer und offener Bebauungsstruktur weisen hohe Potenziale bzw. Nutzung von privaten Stellplätzen auf. Ein vermehrtes Parken im Straßenraum ist auf wenigen Straßen erforderlich. Eine Neustrukturierung oder Umstrukturierung des Parkens erfordert jedoch nicht nur den Blickwinkel aus Sicht der Bewohner*innen eines Viertels, sondern vielmehr auch die Betrachtung von anderen Nutzergruppen, wie Arbeitnehmer*innen und Besucher*innen, die einen außerquartierlichen Parkbedarf generieren.

Abschließend wurden für die drei Beispielquartiere Maßnahmenvorschläge zur Parkraumverlagerung, Ergänzung von Mobilitätsangeboten, zur Verdichtung von Grünelementen sowie zum Ausbau von barrierefreien Querungen erarbeitet. Dazu wurden Straßenzüge mit erhöhtem Handlungsbedarf herausgestellt und exemplarisch unterschiedlich Problemlagen betrachtet. Die dargestellten Maßnahmen tragen einerseits zur Reduktion des ruhenden Verkehrs, andererseits zur Steigerung der Aufenthalts- und Wegequalität der Nahmobilität bei (vgl. Anlage, Kapitel 6.4).

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurde das Thema Parken akteursübergreifend betrachtet und Gespräche mit typischen Akteurs- und Interessengruppen zum Quartiersparken in Aachen geführt. Dabei wurden konkrete thematische Hinweise, wie die Sichtweisen und Interessen der Akteure sowie die Potenziale und Hemmnisse für die Bereitstellung und Aktivierung von privaten Stellplätzen festgehalten.

Empfehlung des Gutachters

Der Gutachter empfiehlt, das Pkw-Parken zukünftig stärker im halb-öffentlichen oder privaten Raum zu fördern. Dazu sollen bestehende private Parkmöglichkeiten aktiviert und effizienter genutzt werden. Für die Anpassung der Stellplatzsatzung wird die Erarbeitung einer rechtlichen Grundlage vorgeschlagen, die es erlaubt, private Parkmöglichkeiten effizienter und aus Quartierssicht flexibler zu nutzen.

Bei der Entwicklung von Neubauprojekten sollten nicht nur Parkmöglichkeiten für das Vorhaben, sondern bestenfalls für das gesamte Quartier zur Entlastung des öffentlichen Raums berücksichtigt werden.

Der Bau von Quartiersgaragen stellt ebenfalls eine Möglichkeit dar, um Alternativen zum Parken im Straßenraum zu schaffen und Möglichkeiten zur Umgestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raums zu generieren. Die Realisierung und der Betrieb solcher Anlagen sind abhängig von der Verfügbarkeit geeigneter Grundstücke und der Bereitschaft von Investor*innen bzw. Betreiber*innen ein solches Objekt zu betreiben. Zudem ist ein den örtlichen Gegebenheiten angepasstes Betreiberkonzept zu erarbeiten, das die Wirtschaftlichkeit der Anlagen sicherstellt.

Öffentliche Parkieranlagen sollten, da wo sie bereits vorhanden sind, intensiver in ein einheitliches, vernetztes System eingebunden werden. Dabei sollten die Gebühren- und Bewirtschaftungskonzepte, vernetzte und verständliche Lenkungssysteme, sozial-verträgliche und durchschaubare Tarifmodelle, intuitive Zugangs- und Bezahlmöglichkeiten sowie zusätzliche Service- und Mobilitätsangebote der Parkieranlagen gegenüber dem Straßenparken weiter attraktiviert werden.

Die Erreichbarkeit der Stadt, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Nutzergruppen, ist weiterhin wichtig. Deshalb muss es auch zukünftig Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum geben.

Die Quartiersbetrachtungen müssen kommunikativ begleitet werden. Dabei müssen die ermittelten Parkbedürfnisse und Parkraumpotentiale nachvollziehbar dargestellt werden. Zur Kommunikation gehört ebenso die Darstellung möglicher Potentiale für die Gestaltung des öffentlichen Raums. Wesentlich ist, dass die Akteur*innen in der Stadt und in den Quartieren bei den Prozessen beteiligt und informiert werden.

Empfehlung der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt, der vom Gutachter vorgeschlagenen Vorgehensweise zu folgen und bei der Betrachtung weiterer Quartiere eine quartiersspezifische Strategie zur Aktivierung von privaten Stellplatzanlagen zu erarbeiten.

Die Maßnahmenvorschläge für die Beispielquartiere sollen weiter konkretisiert werden.

Im Zuge der Überarbeitung der Stellplatzsatzung sollen Möglichkeiten für eine Mehrfachnutzung von Stellplätzen geprüft werden.

Anlage/n:

Anlage 1 - Gutachten „Gesamtkonzept Quartiersparken Stadt Aachen“