

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0843/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 17.01.2024
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Auswirkungen des Parkens und der Erreichbarkeit auf einzelhandelsorientierte Stadtzentren; Tagesordnungsantrag der Fraktionen GRÜNEN, SPD, Zukunft und LINKE vom 30.11.2023		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
25.01.2024	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss bedankt sich bei den Autor*innen für die Vorstellung der Ergebnisse der Studie.

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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	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>

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

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

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>

Größenordnung der Effekte

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

Die **CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Emissionen erfolgt:

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

Erläuterungen:

Am Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH wurde von Laura Merten und Prof. Tobias Kuhnimhof eine empirische Studie zu Einflussfaktoren auf Ladenmieten am Beispiel der Stadt Aachen durchgeführt und 2023 im Journal of transport geography 113 veröffentlicht. Die Veröffentlichung wurde von mehreren Medien aufgegriffen.

Die Fraktionen von GRÜNEN, SPD, Zukunft und LINKE haben beantragt, dass die Autor*innen die Ergebnisse der Studie im Mobilitätsausschuss vorstellen. Dies wird in der Sitzung erfolgen.

Die Kurzfassung des Artikels lautet – ins Deutsche übersetzt – wie folgt:

„Der wachsende elektronische Handel, die Folgen der COVID-19-Pandemie, die Notwendigkeit größerer Nachhaltigkeit und der zunehmende Wettbewerb zwischen verschiedenen Nutzungen um knappen Raum stellen die Innenstädte vor immer größere Herausforderungen. Die meisten Stadtzentren in Ländern mit hohem Einkommen sind stark durch den Einzelhandel geprägt. Um Platz für andere Mobilitätsformen, Außengastronomie oder Begrünung zu schaffen, ist die Reduzierung von Parkplätzen auf der Straße eine kontrovers diskutierte Maßnahme, die vor allem von Einzelhändlern befürchtet wird.

Die Auswirkungen der Parkrauminfrastruktur und der Erreichbarkeit auf die Leistungsfähigkeit des Einzelhandels in Innenstädten sind in der Literatur jedoch noch nicht eindeutig untersucht worden. Die vorliegende Arbeit trägt dazu bei, diese Forschungslücke zu schließen, indem sie die Auswirkungen von Parkplätzen auf der Straße und außerhalb der Straße sowie die Erreichbarkeit auf die Mieten für Einzelhandelsimmobilien in Stadtzentren analysiert. Die verwendete Datenbank besteht aus fast 400 Einzelhandelsmietangeboten in der Innenstadt von Aachen, die zwischen 2015 und 2022 veröffentlicht wurden. Da die Daten den Zeitraum der COVID-19-Pandemie abdecken, betrachten wir auch die Auswirkungen der Pandemie auf die Einzelhandelsmieten.

Die Ergebnisse einer räumlichen Regression zeigen, dass Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Fußgängerzonen und öffentliche Parkhäuser in der Nähe die Attraktivität von Einzelhandelsstandorten erhöhen. Viel Parkraum auf der Straße in unmittelbarer Nähe senkt hingegen die Einzelhandelsmieten. Ausreichende Parkkapazitäten sollten jedoch in bequemer Gehdistanz erreichbar sein. Dieses Ergebnis unterstützt den Ansatz, das Parken auf der Straße in der Stadt zu reduzieren.“ (Übersetzt mit DeepL.com)

Anlage/n:

TOP Antrag vom 30.11.2023



An die
Vorsitzende des Mobilitätsausschusses
Frau Monika Wenzel
GRÜNE Fraktion
Verwaltungsgebäude Katschhof

52062 Aachen

30. November 2023

Antrag zur Tagesordnung für den Mobilitätsausschuss

Sehr geehrte Frau Wenzel,

die Fraktionen von GRÜNEN, SPD, Zukunft und LINKE beantragen, für eine der kommenden Sitzungen des Mobilitätsausschusses Laura Merten und Prof. Tobias Kuhnimhof als Autor*innen der Studie „Impacts of parking and accessibility on retail-oriented city centres“¹ einzuladen und die Ergebnisse der Studie vorstellen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen

Kaj Neumann
mobilitätspolitischer Sprecher GRÜNE

Dr. Jan van den Hurk
mobilitätspolitischer Sprecher SPD

Tjark Zimmer
mobilitätspolitischer Sprecher Zukunft

Dr. Andreas Nositschka
mobilitätspolitischer Sprecher LINKE

¹ <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692323002053>