

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0040/WP18
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	28.12.2020
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Schönrathstraße zw. Altstraße und Hasencleverstraße - Änderung der Parkordnung			
Ziele: Klimarelevanz			
keine			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
13.01.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und fasst den Beschluss, das Parken in der Schönrathstraße zwischen Altstraße und Hasencleverstraße gemäß Variante 2 (Anlage 5) neu zuzuordnen.

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	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.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (neu)
Ertrag	0	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			

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:

keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

gering	mittel	groß	nicht ermittelbar
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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:

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

Begründung:

Auf einem Straßenabschnitt von 150 m soll das Parken neu geordnet werden, sodass künftig nur noch einseitig am Fahrbahnrand geparkt wird. Durch die Reduktion der Parkplätze um 13 auf 26 in der Vorzugsvariante wird der Park-Such-Verkehr zwar kurzfristig ansteigen, längerfristig wird dadurch aber die Strategie unterstützt, vom KfZ auf umwelt- und klimafreundlichere Verkehrsmittel umzusteigen. Eine Quantifizierung der Effekte ist nicht möglich, wir gehen aber davon aus, dass die im Zusammenhang mit dieser Maßnahme stehenden Effekte als gering zu bewerten sind.

Erläuterungen:

Anlass:

Durch den starken Besucherandrang im Tierpark bei schönem Wetter und durch den Verlagerungseffekt des Bewohnerparkens im Frankenberger Viertel ist der Parkdruck im Viertel zwischen Bahnhof Rothe Erde und Adenauerallee meistens sehr hoch.

Eine Folge ist, dass zum Parken alle freien Flächen ausgeschöpft werden. Ebenso werden in schmalen Fahrbahnen Kraftfahrzeuge nicht mehr am Fahrbahnrand abgestellt sondern aufgeschultert auf dem Gehweg. Dadurch werden die Gehwege stark eingeengt und Fußgängern steht häufig kein ausreichender Platz mehr zur Verfügung.

Für die Schönrathstraße zwischen Altstraße und Hasencleverstraße (Anlage 1) wurden derartige Probleme aus der Bürgerschaft gemeldet, durch die Verwaltung geprüft und eine Änderung der Parkordnung in zwei Varianten ausgearbeitet.

Bestand:

Die Schönrathstraße ist eine Wohnstraße und liegt südlich der Innenstadt zwischen Triererstraße und dem Tierpark. Sie ist in eine Tempo 30-Zone eingebettet und Bestandteil der Schulwegpläne der Stadt Aachen. Zudem befindet sich in unmittelbarer Nähe ein Seniorenheim.

Aufgrund des hohen temporären Parkdrucks durch Besucher*innen in diesem Quartier ist schon vor Jahren das rund um den Tierpark praktizierte aufgeschulterte Parken legalisiert worden, da es auch mit Politesseneinsatz nicht abzustellen war. Auf dem 150 m langen Abschnitt der Schönrathstraße zwischen Altstraße und Hasencleverstraße wurde das aufgeschulterte Parken nicht angeordnet und Kraftfahrzeuge, die heute aufgeschultert parken werden durch das Ordnungsamt verwahrt.

Die Fahrbahn in diesem Bereich verfügt über eine Breite von ca. 6,10 m. Die Gehwege auf der nördlichen Straßenseite haben eine Breite von 2,90 m – 3,00 m, die sich rechnerisch bei einer 1,00 m Gehwegmitnutzung durch abgestellte Kfz auf 1,90 m – 2,00 m reduziert. Auf der südlichen Straßenseite haben die Gehwege eine Breite von 2,50 m – 2,85 m, hier reduziert sich die Gehwegbreite auf 1,50 m – 1,85 m. In der Praxis zeigt sich jedoch eine deutlich größere Gehwegmitnutzung durch parkende Kfz (Anlage 2).

Von der ca. 6,10 m breiten Fahrbahn verbleiben sowohl beim beidseitigen aufgeschulterten Parken mit 1,00 m Fahrbahnnutzung als auch beim einseitigen Fahrbahnrandparken je ca. 4,10 m Restfahrbahn, was seit Jahren im Begegnungsverkehr mit Linienbussen (Linie 16 im 30 Minutentakt) auf diesem kurzen Straßenstück funktioniert. Derzeit stehen beidseitig 39 aufgeschulterte Parkmöglichkeiten zur Verfügung (Anlage 3).

Planungen:

Variante 1 (Anlage 4)

Bei der Neuordnung der Parkplätze in Variante 1 werden die Parkplätze auf der nördlichen Straßenseite am Fahrbahnrand angeordnet. Das Abstellen von Kraftfahrzeugen auf der südlichen Straßenseite wird mittels VZ 283 (absolutes Halteverbot) untersagt. Es verbleiben 23 von 39 Parkplätzen.

Variante 2 (Anlage 5):

Bei der Planungsvariante 2 werden die Parkplätze einseitig auf der südlichen Straßenseite am Fahrbahnrand angeordnet. Das Abstellen von Kraftfahrzeugen auf der nördlichen Straßenseite wird mittels VZ 283 (absolutes Halteverbot) untersagt. Es verbleiben 26 von 39 Parkständen.

Die ASEAG spricht sich für das südliche Fahrbahnrandparken aus, damit die nördliche Haltestelle von den Bussen am Fahrbahnrand hindernisfrei angefahren werden kann.

Kosten

Durch die Neuordnung entstehen keine anrechenbaren Kosten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach Abwägung der erforderlichen Parkplätze für die Anwohner*innen und dem Grundsatzbeschluss, das Gehwegparken wenn möglich zurückzunehmen, besonders wenn Restgehwegbreiten verbleiben, die einen Begegnungsverkehr von Fußgänger*innen, die Benutzung von Rollatoren und Rollstühlen nicht mehr gewährleisten, empfiehlt die Verwaltung das einseitige Fahrbahnrandparken auf der südlichen Seite (Variante 2, Anlage 5). Dabei bleibt die größte mögliche Anzahl an Parkständen erhalten.

Anlage/n:

Anlage 1: Lageplan

Anlage 2: Fotos

Anlage 3: Bestand

Anlage 4: Variante 1, nördliches Parken

Anlage 5: Variante 2, südliches Parken