

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0587/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 20.12.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Parkraumkonzept Kornelimünster</b>		
<b>Hier: Ergebnisse der Parkraumuntersuchung und Planung eines Verkehrsberuhigten Bereiches im historischen Ortskern</b>		
<b>Ziele:</b>	Klimarelevanz nicht eindeutig	
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
25.01.2023	Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster / Walheim	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Kornelimünster/Walheim nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, einen Verkehrsberuhigten Bereich im historischen Ortskern Kornelimünster verbunden mit der Unterbindung des nicht zulässigen Parkens im öffentlichen Raum zu planen und umzusetzen. Zudem soll die Bewohnerparkzone im Ortskern, gemäß Variante 2, in die Beratung der Prioritätenliste für das Bewohnerparken in den Mobilitätsausschuss eingebracht werden.

## 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>
			X

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-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	<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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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

## Begründung:

Die Einrichtung einer Bewohnerparkzone führt zu einer Entlastung der Parkplatzsituation in einem definierten Bereich und wirkt der hohen Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Raum entgegen. 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:**

In der Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim am 13.05.2020 wurde die Verwaltung beauftragt, ein Parkraumkonzept zu erarbeiten. Hintergrund ist die seit Jahren unbefriedigende Parkplatzsituation im Ortszentrum, sowohl für Besucher\*innen und Tourist\*innen als auch für Bewohner\*innen und Anlieger\*innen.

Grundlage für die Erstellung eines Parkraumkonzeptes ist eine detaillierte Voruntersuchung zum allgemeinen Parkraumangebot und den tageszeitlichen Nutzungsanforderungen der verschiedenen Zielgruppen. Die Parkraumerhebung wurde durch ein Aachener Planungsbüro durchgeführt und die Ergebnisse werden nachfolgend dargestellt.

## **Ergebnisse der Parkraumerhebung (Anlage 1):**

### Untersuchungsgebiet und Erhebungszeitraum.

Das Untersuchungsgebiet umfasste folgende Straßen und Straßenabschnitte:

- Abteigarten
- Benediktusplatz
- Dorffer Straße bis Hausnr. 37
- Frankensteg
- Klauser Straße bis Hausnr. 22a
- Korneliusmarkt
- Korneliusstraße bis Hausnr. 59 + neuer Parkplatz
- Promenade
- Schildchenweg bis Fronhofer Weg

Die Haupterhebung wurde am Donnerstag, dem 10.6.2021 bei trockenem, warmem und sonnigem Wetter zu vier Zeitschnitten durchgeführt (7 Uhr, 11 Uhr, 17 Uhr und 22 Uhr). Um darüber hinaus den Einfluss des Wochenmarktes auf die Parksituation zu erfassen, fand eine weitere Erhebung am Freitag, dem 11.6.2021 um 11 Uhr statt. Der Erhebungstermin lag nach dem ersten Lockdown. Hotels, Gaststätten und Gastronomie waren zu dem Zeitpunkt geöffnet; der Inzidenzwert lag bei 18. Die Hochwasserkatastrophe ereignete sich nach der Erhebung.

Erfasst wurden 293 öffentlichen Parkstände, einschließlich 3 Behindertenstellplätzen und 2 Elektroladestationen. Hinzu kommen 39 „Park“-Flächen, bei denen die Gestaltung der Flächen nicht eindeutig die Funktion der Flächen erkennen lässt und auf denen das Ordnungsamt das an sich unzulässige Parken mangels der Eindeutigkeit der Flächengestaltung bislang nicht ahnden konnte. Diese Flächen konzentrieren sich ausschließlich auf den Bereich des historischen Ortskerns (Korneliusmarkt, Benediktusplatz und westlicher Abschnitt Korneliusstraße). Zudem wurden rund 281 private Stellplätze durch Begehung und Beobachtung vor Ort erhoben, sofern sie öffentlich einsehbar waren. Das Untersuchungsgebiet weist somit 613 Parkstände auf.

Zum Stichtag (24.06.21) waren im Untersuchungsraum insgesamt 401 Fahrzeuge zugelassen.

### Datenauswertung:

Insgesamt waren im öffentlichen Straßenraum im Mittel (arithmetisches Mittel aller vier Zeiträume) 178 Kfz abgestellt. In der Nachmittagszeit (17:00 Uhr) ist die Anzahl abgestellter Kraftfahrzeuge mit 196 Kfz höher als in den anderen Zeitabschnitten. Die niedrigste Kfz-Belegung wurde mit 159 Kfz gegen 7:00 Uhr festgestellt.

Die Fahrzeuganzahl am Markttag (200 Kfz) entspricht knapp der maximal abgestellten Kfz um 17 Uhr und leicht höher als zum gleichen Zeitraum am „Normaltag“.

Die nachfolgend aufgeführten Daten wurden für den gesamten Untersuchungsbereich ermittelt:

	Σ Kfz	Bewohner*innen-Kfz		Sonstige Kfz	
7 Uhr	159	88	55 %	71	45 %
11 Uhr	178	63	35 %	115	65 %
17 Uhr	196	88	45 %	108	55 %
22 Uhr	180	100	56 %	80	44 %
Markttag	200	77	38 %	123	62 %

Die Erhebungsdaten zeigen in den Morgen- und Abendstunden eine annähernd vergleichbare Verteilung der Anteile aus „Bewohner\*innen-Kfz“ (55 % bzw. 56 %) und „sonstigen Kfz“ (45 % bzw. 44 %).

In den Mittagsstunden (11:00 Uhr) sinkt der Anteil der Kraftfahrzeuge von Bewohner\*innen im Ortszentrum auf bis zu 35 % und gleichzeitig steigt der Anteil der „ortsfremden“ Kraftfahrzeuge auf bis zu 65 % an. Um 17:00 Uhr ist der Anteil der „sonstigen“ Kfz mit 55 % ebenfalls höher als der Anteil der Bewohner\*innen Kfz (45 %).

Von den angetroffenen Kraftfahrzeugen konnten am Erhebungstag 63 Kfz als „Dauer-/Mehrfachparker“ identifiziert werden. Das sind diejenigen, deren Kennzeichen in allen vier Zeitbereichen im selben Streckenabschnitt erfasst wurde, unabhängig davon, ob das Fahrzeug bewegt wurde. Hiervon entfielen 59 % auf die Bewohner\*innen und 41 % auf „sonstige Kfz“.

### Auslastung:

Die niedrigste Auslastung der öffentlichen Parkplätze zeigt sich um 7 Uhr mit 49 %. Im Laufe des Tages steigt die Auslastung auf maximal 61 % (17 Uhr) an und sinkt anschließend wieder auf ca. 56 % um 22 Uhr ab. Während des Wochenmarktes am Freitagvormittag ist die Auslastung gegenüber dem 11 Uhr-Wert des normalen Werktages um 10 %-Punkte (67 %) höher. Auf den gesamten Untersuchungsraum bezogen, war zu allen erfassten Zeitschnitten über ein Drittel des öffentlichen Parkstandangebots frei verfügbar.

	Σ Kfz + geblockten PP	Kapazität (legal /geduldet)	Mittlere Auslastung
7 Uhr	164	332	49 %
11 Uhr	189	332	57 %
17 Uhr	202	330	61 %
22 Uhr	186	332	56 %
Markttag	211	316	67 %

Ein Großteil der legalen Stellplätze wird tagsüber von Fremdparkenden belegt, während in den Morgen-/Nachtstunden etwa gleichviele Fremdparkende und Bewohner\*innen angetroffen wurden. Der Anteil von Bewohner\*innen bzw. im Gebiet zugelassene Fahrzeuge sinkt tagsüber im Vergleich zu nachts ab.

Am Erhebungstag wurden 39 geduldete Parkstände aufgenommen, jedoch waren maximal 28 davon in einem Rundgang belegt. Geduldete Stellplätze werden zu gleichen Teilen von Fremdparkenden und Bewohner\*innen genutzt.

Um 7 Uhr ist der Anteil Falschparker\*innen mit 12 % am höchsten. In den anderen Zeitschnitten liegt dieser zwischen 7 % und 9 %. Um 11 Uhr, 22 Uhr und am Markttag machten Bewohner\*innen bzw. im Gebiet zugelassene Fahrzeuge den Großteil der Falschparkenden aus.

#### Fazit:

Die Ergebnisse der Erhebung der Parkplatzbelegung im Juni 2021 haben gezeigt, dass der öffentliche Parkraum im Untersuchungsgebiet zu allen untersuchten Zeitschnitten ausreichend Kapazitätsreserven besitzt. Der mittlere Auslastungsgrad der öffentlichen Parkstände inklusive der Falschparkenden lag bei 56 %.

Im unmittelbaren historischen Ortskern (Korneliusmarkt, Benediktusplatz, westlicher Abschnitt Korneliusstraße und Parkplatz Korneliusstraße) ist die Auslastung deutlich höher als in den untersuchten Randbereichen.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es im historischen Ortskern Flächen gibt, die nicht eindeutig als Geh- oder Parkbereiche erkennbar sind und die im Rahmen dieser Untersuchung den Status „zum Parken geduldete Flächen“ erhalten haben. Sie umfassen in Summe 39 Stellplätze und erhöhen dort das regulär sonst 110 Parkstände umfassende Angebot erheblich.

Das Parkraumangebot im historischen Ortskern reicht insgesamt aus, um die Nachfrage zu decken, ohne die gutachterlich ermittelten zum Parken geduldeten Flächen in Anspruch zu nehmen. Bei einer isolierten Betrachtung einzelner Straßen zeigt sich lediglich im Bereich des Benediktusplatzes, dass zur Deckung der Nachfrage einige dieser Parkflächen benötigt werden.

#### **Konzeptvarianten:**

Die Erhebung belegt einen ausreichenden Parkraum im Ortszentrum sowohl für Besucher\*innen und Tourist\*innen als auch für Bewohner\*innen und Anlieger\*innen. Ein hohe bis sehr hohe Parkplatzauslastung existiert lediglich bei der Detailbetrachtung einzelner Straßen bzw. Straßenabschnitte. Es wird jedoch auch deutlich, dass die Besucher\*innen, Tourist\*innen und Dauerparker\*innen nicht die ausgeschilderten Parkplätze im Bereich Schildchenweg nutzen. Ziel des

Konzeptes ist eine Lenkung der unterschiedlichen Nutzergruppen, die eindeutige und rechtskonforme Ausweisung der Parkplätze sowie die Steigerung der Aufenthaltsqualität und Erlebbarkeit des historischen Ortszentrums. Hierzu sind verschiedene Ansätze denkbar und werden im Folgenden erläutert:

### 1. Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereiches im historischen Ortskern

Das Parken im verkehrsberuhigten Bereich ist nur noch in gekennzeichneten Flächen zulässig. Durch die eindeutige Flächenzuteilung werden Gehwegbereiche freigehalten und das Parken rechtskonform geordnet. Zudem wird die Aufenthaltsqualität und Erlebbarkeit der historischen Stadtstrukturen erhöht. Alle Nutzergruppen können weiterhin gleichberechtigt im öffentlichen Raum parken.

Mit der Anordnung des verkehrsberuhigten Bereiches entfallen die bisher geduldeten 39 Parkplätze auf dem Korneliusmarkt, Benediktusplatz und in der Korneliusstraße (vergleiche Anlage 1, Bild 2 und 3). Der Überhang im Bereich Benediktusplatz muss sich auf anliegende Straßen, wie z.B. Abteigarten, Parkplatz an der Korneliusstraße verteilen. Die heutigen Parkanordnungen auf dem Benediktusplatz und dem Korneliusmarkt werden beibehalten und eindeutig durch Markierungsnägel oder Farbe gekennzeichnet.

### 2. Bewirtschaftung der öffentlichen Parkstände im historischen Ortskern

Mit einer Bewirtschaftung der öffentlichen Parkstände im historischen Ortskern wird das Parken besonders für Langzeitparker\*innen (Bewohner\*innen und Besucher\*innen) unattraktiv. Im Gegenzug wird das Angebot der kostenfreien Parkplätze außerhalb des bewirtschafteten Bereiches als positiv gesehen und zu einer Verlagerung des Parkens führen, so dass im Ortskern eine verträgliche Reduzierung von Parkplätzen erfolgen kann. Alle Nutzergruppen können weiterhin gleichberechtigt im öffentlichen Raum parken. Eine Bevorrechtigung für Bewohner\*innen bei der Bewirtschaftung ist nicht möglich. Allerdings könnte eine zeitliche Beschränkung, z.B. von 10 – 16 Uhr, vorgesehen werden, damit in den Abendstunden kostenfrei im historischen Ortskern geparkt werden kann. Eine regelmäßige Überwachung durch Ordnungskräfte ist notwendig.

### 3. Einrichtung einer Bewohnerparkzone im Ortszentrum

Für die Einrichtung einer Bewohnerparkzone muss in dem betrachteten Gebiet gemäß § 45 der Straßenverkehrsordnung in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift ein erheblicher allgemeiner Parkdruck für die Bewohner\*innen sowie ein Mangel an privaten Stellplätzen vorliegen. Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet (vgl. Ergebnisse der Parkraumuntersuchung) konnte diese Rahmenbedingungen mit der mittleren Auslastung von 56 % nicht nachgewiesen werden. Bei der Abgrenzung eines kleineren, auf das Ortszentrum begrenzten Bereich als das Untersuchungsgebiet (vgl. Anlage 2), wäre die Einrichtung einer Bewohnerparkzone jedoch möglich.

Grundsätzlich wird bei der Einrichtung einer Bewohnerparkzone der öffentliche Straßenraum im Hinblick auf das Parken verkehrsrechtlich überwacht, d.h. es gibt keine geduldeten Parkflächen mehr. Die Bewohnerparkzone wird mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet. Besucher\*innen können weiterhin in der Zone parken, müssen jedoch einen Parkschein ziehen und Bewohner\*innen parken kostenfrei. Für Besucher\*innen, die ihr Kfz als Langzeit- und Dauerparker\*innen abstellen, wird das Parken in der Zone unattraktiv. Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 63 Dauerparker\*innen

erhoben, 26 davon konnten nicht den Bewohner\*innen zugeordnet werden. Es ist davon auszugehen, dass diese bei einer Einrichtung des Bewohnerparkens im Ortszentrum nicht mehr parken würden. Eine regelmäßige Überwachung durch Ordnungskräfte ist notwendig.

Da es in der Stadt Aachen sehr viele Bereiche gibt, wo der Parkraum begrenzt ist und viele unterschiedliche Nutzergruppen einen Parkplatz für sich beanspruchen, wurde im Planungsverfahren zur Einführung einer Bewohnerparkzone ein standardisiertes Verfahren erarbeitet. Der erste Schritt einer zu planenden Zone ist die Aufnahme auf die Prioritätenliste. Sie ist die Voraussetzung für alle weiterführenden Analysen, Planungen und Finanzierungen. Darüber hinaus definiert sie die Arbeitsreihenfolge der Verwaltung. Die Prioritätenliste wurde zuletzt am 22.04.21 im Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen beschlossen und soll im 1.Quartal 2023 erneut beraten werden. Die Einrichtung der Bewohnerparkzone in Kornelimünster könnte in die anstehenden Beratungen aufgenommen werden.

*Zonenabgrenzung Variante 1:* Einrichtung einer Bewohnerparkzone in den Straßen Benediktusplatz, Korneliusmarkt, Korneliusstraße und dem Parkplatz Korneliusstraße. Die durchschnittliche mittlere Auslastung liegt zum Zeitpunkt der Erhebung bei rund 75 %. Die Kombination des Bewohnerparkens mit der Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs und somit der Unterbindung der 39 geduldeten Parkplätze im historischen Ortskern führt zu einer durchschnittlichen Auslastung von heute 95 %. Bewohner\*innen, die mit ihrem Erstwohnsitz in der Zone gemeldet sind, können kostenfrei in der Zone parken. Das kostenfreie Parken für Besucher\*innen wird im Abteigarten, Dorffer Straße, Promenade, Klauser Straße sowie Schildchenweg angeboten. Ebenso das Abstellen der Fahrzeuge für Langzeit- und Dauerparker\*innen. Dort stehen dann rund 147 öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Die Anzahl der gemeldeten Kfz entspricht ungefähr der Anzahl der zur Verfügung stehenden öffentlichen und privaten Parkflächen. Aus Erfahrung mit anderen eingerichteten Bewohnerparkzonen in der Stadt Aachen und der aktuellen Parkraumerhebung ist davon auszugehen, dass das Parkraumangebot für Bewohner\*innen und auswärtige Kurzzeitparker\*innen im Ortskern ausreicht.

*Zonenabgrenzung Variante 2:* Einrichtung einer Bewohnerparkzone im Untersuchungsgebiet ohne den Schildchenweg und die Dorffer Straße. Die durchschnittliche Auslastung der Zone liegt hier bei rund 64 %. Mit der Reduzierung der 39 heute geduldeten Parkplätze liegt die durchschnittliche Auslastung bei 81 %. Besucher\*innen stehen die 84 öffentlichen Parkplätze am Schildchenweg und Dorffer Straße dann kostenfrei zur Verfügung. Für die übrigen Parkplätze in der Zone müssen sie einen Parkschein lösen.

Die Anzahl der zur Verfügung stehenden öffentlichen und privaten Parkflächen in der Bewohnerparkzone übersteigt die Anzahl der gemeldeten Kfz deutlich (rund 100 Parkflächen). Da die Belegung der Parkplätze durch die Bewohner\*innen und Besucher\*innen antizyklisch verläuft, ist voraussichtlich ein deutlicher Überhang an bewirtschafteten Parkplätzen verfügbar. Dieser Überhang an Parkplätzen könnte schrittweise reduziert und somit Aufenthaltsflächen und -qualität im Ortszentrum vergrößert werden.



#### 4. Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität

Eine weitere Variante zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Ortskern ist neben der Unterbindung der geduldeten Parkflächen eine zusätzliche, verträgliche Reduzierung des Parkplatzangebot auf dem Benediktusplatz und Korneliusmarkt. Die heute durchschnittliche mittlere Auslastung des Benediktusplatzes liegt bei rund 67 % (Maximum um 22 Uhr bei 78 %), auf dem Korneliusmarkt bei rund 69 % (Maximum um 11 Uhr bei 84 %). Die Anordnung der Parkplätze auf dem Benediktusplatz und dem Korneliusmarkt werden überprüft und so angeordnet, dass der historische Straßenverlauf mit den denkmalgeschützten Fassaden und Bauwerken in den Vordergrund gestellt wird. Bei einer zusätzlichen Reduzierung von Parkplätzen sollte eine Bevorrechtigung der Bewohner\*innen durch die Einrichtung einer Bewohnerparkzone gemäß der Variante 2 vorgesehen werden. Grundsätzlich ist bei der Neuordnung auch eine separate Betrachtung des Benediktusplatzes oder des Korneliusmarktes möglich.

#### **Verwaltungsvorschlag:**

Die Verwaltung empfiehlt die Planung eines Verkehrsberuhigten Bereiches im historischen Ortskern Kornelimünster und die gleichzeitige Unterbindung des nicht zulässigen Parkens auf 39 Parkplätzen im öffentlichen Raum. Zudem wird die Aufnahme der Bewohnerparkzone im Ortskern, gemäß Variante 2, in die Beratung der Prioritätenliste für das Bewohnerparken in den Mobilitätsausschuss eingebracht.

#### **Anlage/n:**

Anlage 1: Gutachten zur Parkraumerhebung vom 2.8.2022

Anlage 2: mögliche Zonenabgrenzung einer Bewohnerparkzone