

| | | |
|--|---------------------|------------------------------------|
| Vorlage | | Vorlage-Nr: FB 61/0714/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 |
| Parken in Aachen, Ergebnisse des gesamtstädtischen Parkraumgutachtens | | |
| 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 gutachterlichen Empfehlungen zur Reduzierung und Verlagerung des Straßenrandparkens in der Stadt Aachen bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen, die aufgezeigten Einzelmaßnahmen weiter auszuarbeiten und den politischen Gremien zur Beratung vorzulegen.

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 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

Begründung

Aktuell wird ein großer Anteil des öffentlichen Raums allein für das Parken genutzt. Eine Neuorganisation bzw. Reduzierung des Straßenrandparkens trägt maßgeblich dazu bei, die Flächenbedarfe der Mobilitätswende zu generieren und auch Flächenkonkurrenzen, die durch Gehwegparken oder das Parken unter Bäumen entstehen, zu verringern. Mittels einer aktuellen Datengrundlage können differenzierte Maßnahmen erarbeitet und daraus abschließend Handlungsempfehlungen zur Reduzierung des Straßenrandparkens abgeleitet werden.

Erläuterungen:

Mit Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 30.09.2021 wurde die Verwaltung beauftragt, ein gesamtstädtisches Parkraumkonzept für die Stadt Aachen durch ein externes Büro erarbeiten zu lassen, das sowohl Grundlagen als auch Empfehlungen und konkrete Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung des Straßenrandparkens und zum Parken in Aachen aufzeigt. Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung die Leistung ausgeschrieben und die Erstellung eines Gutachtens „Parkraumstrategie für die Stadt Aachen“ am 09.06.2022 an das Büro Planersocietät vergeben. Das „Gesamtstädtische Parkraumgutachten“ steht dabei in engem Zusammenhang zum zeitgleich erarbeiteten „Gesamtkonzept Quartiersparken“ für die Stadt Aachen, das ebenfalls in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 24.08.2023 beraten wird. Beide Projekte sind Teil einer Zukunftsstrategie und ergänzen sich sowohl auf analytischer Ebene als auch im konzeptionellen Maßnahmenteil. Während sich das Quartierskonzept mit grundsätzlichen Möglichkeiten auf Viertelsebene befasst und diese anhand von drei unterschiedlichen Beispielquartieren aufzeigt, zeigt das gesamtstädtische Konzept aufbauend auf übergreifenden Analysen strategische Ziele und Handlungskonzepte und daraus abgeleitete konkrete Maßnahmen auf.

Die Ergebnisse des in der Anlage 1 beigefügten Gutachtens werden in der Vorlage zusammengefasst und in der Sitzung des Mobilitätsausschusses durch den Gutachter präsentiert.

Ergebnisse des Gutachtens

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde eine umfassende Parkraumanalyse für die Gesamtstadt durchgeführt. Alle öffentlichen Straßenraumparkplätze sowie halb-öffentliche und privaten Stellplätze wurden über Luftbildauswertungen (aktuelle DOP-Daten des Landes NRW) erfasst. Diese wurden anschließend durch digitale Online-Befahrungsdaten (v. a. Apple-Lookaround, Google-StreetView, Mapillary) sowie eigene Befahrungen und Ortsbegehungen ergänzt. Zudem wurden private Garagenbauten auf Grundlage der Katasterdaten der Stadt Aachen über den Nutzungszweck der Nebengebäude identifiziert. Die Daten wurden auf Ebene der statistischen Bezirke in Tabellen aufgenommen und können anhand der GIS-Grundlagen auch auf kleinere Quartiere oder sogar Straßenebene zusammengestellt werden.

Nach dieser Analyse verfügt die Stadt Aachen über mehr als 65.000 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Hinzu kommen über 92.000 Plätze in baulichen Anlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen, aber auch private Einzelgaragen) und auf größeren, ebenerdigen Parkplätzen. Insgesamt wurden danach mehr als 157.000 Abstellmöglichkeiten für Kfz auf dem Stadtgebiet identifiziert.

Das höchste Parkraumangebot besteht in den äußeren Stadtbezirken – entweder in Form von nicht bewirtschaftetem Straßenrandparken oder aber in privaten Garagen und auf Grundstücken. Auch einzelne Gewerbe- und Handelsbetriebe sowie das Klinikum und die RWTH bieten große, ebenerdige Parkflächen für Kunden und Beschäftigte an – z. T. auch in baulichen Anlagen.

Etwa ein Viertel der Parkmöglichkeiten im Straßenraum werden bewirtschaftet (meist mit Parkschein). In Abhängigkeit zu den vorhandenen Bewohnerparkzonen befinden sich die meistens bewirtschafteten Plätze in der Innenstadt. Dort sind der Parkdruck und die Nachfrage sehr hoch und entsprechende Lenkungs- und Managementmaßnahmen notwendig.

Entsprechend ist das Straßenrandparken im Innenstadtbereich (v. a. in den statistischen Bezirken rund um die Altstadt) ausgeprägt, so dass die Straßenräume und das Straßenbild in nicht wenigen

Quartieren durch abgestellte Fahrzeuge geprägt sind. Im Durchschnitt kommen 10-20 Parkplätze auf einen 100 m langen Abschnitt einer innerstädtischen Straße in Aachen.

Parkhäuser und Tiefgaragen erhöhen das Angebot in der Kernstadt und können den Straßenraum somit zumindest in Teilen entlasten. Nicht alle Parkbauten sind mit besonderen Tarifen für Bewohnerparkausweisinhaber*innen nutzbar. Viele private Kapazitäten (z. B. Beschäftigtenparken) werden nachts nicht genutzt und stehen den Bewohner*innen bisher nicht zur Verfügung. Insgesamt betrachtet, bestehen in der Innenstadt ausreichend Parkraumkapazitäten. Durch weitere Management- und Organisationsmaßnahmen würden weitere Potentiale zur Verfügung gestellt. In den äußeren Bezirken stehen in der Regel private Garagen zur Verfügung, so dass der öffentliche Raum für das Parken durch Bewohnende kaum benötigt wird.

Neben der detaillierten Datenanalyse wurden die Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum und deren Flächenbedarfe untersucht und daraus Nutzungskonkurrenzen und -konflikte mit dem ruhenden Verkehr abgeleitet und systematisch in einer Tabelle (vgl. Anlage, Anhang 1 des Gutachtens) dargestellt.

Hinsichtlich der gesamtstädtischen Parkraumstrategie wurden durch den Gutachter folgende Empfehlungen formuliert:

Empfehlungen zur Anpassung der Parkgebührenordnung und der Bewohnerparkzonengrenzen (vgl. Anlage, Kapitel 4)

Die beschlossenen Gebührenanpassungen für das Straßenrandparken Ende des Jahres 2022 sind ein erster wichtiger Schritt um die Verlagerung des ruhenden Verkehrs vom öffentlichen in den privaten Raum zu unterstützen. Um einen signifikanten Verlagerungseffekt in Parkieranlagen zu erzielen und damit Gestaltungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum im Sinne der städtischen Zielsetzungen zu schaffen, sollte das Kostenverhältnis zwischen Straßenrandparken und Parkieranlagen insbesondere durch weitere Gebührenerhöhungen beim Straßenrandparken auf den Faktor von mindestens 2,0 erhöht werden. Da ein nicht unerheblicher Anteil der Parkieranlagen in privater Hand liegt, wird die Entwicklung einer gemeinsamen Strategie mit den Betreibenden der Anlagen empfohlen.

Sondertarife für Bewohnende und Angestellte, wie sie derzeit in einem Drittel der Aachener Parkbauten existieren, stellen eine Attraktivierung des dortigen Parkens dar und können somit einen Beitrag zur Verlagerung des ruhenden Verkehrs leisten. Dabei muss die Gebührenstruktur für die Parkgebühren im öffentlichen Raum, Parkieranlagen, Quartiersgaragen, Sondertarife für Bewohnende und Pendelnde und auch das P+R Angebot auf einander abgestimmt und eng mit den betreffenden Akteuren koordiniert werden.

Analog zu den allgemeinen Parkgebühren sollte auch die geplante Anpassung der Bewohnerparkgebühren auf 120 € als erster Schritt gesehen und kommuniziert werden, und der schrittweise an den Marktpreis angepasst werden.

Die Einführung der Bewohnerparkzonen erfolgte in den Anfängen der 90er Jahre sehr restriktiv und wurde auf wenige Straßen begrenzt. Erst in den letzten Jahren ist man dazu übergegangen, die Zonen möglichst groß zu gestalten und so die Flexibilität der Bewohner*innen bei der Parkplatzzsuche

zu erhöhen. Zudem wurden im Zuge von Straßenneuplanungen Straßenrandparkplätze in Aufenthaltsflächen, Radverkehrsanlagen oder Fahrradparkplätze umgewandelt, so dass sich die Anzahl der öffentlichen Parkplätze reduziert hat. Besonders in den kleineren innenstadtnahen Zonen, wie z.B. der Zone "F" ist der Parkdruck auf die öffentlichen, wohnungsnahen Parkplätze gestiegen. Durch den Gutachter wurde ein Vorschlag zur Anpassung der Bewohnerparkzonen unter Berücksichtigung der aktuellen Rahmenbedingungen erarbeitet, der den Bewohner*inneninteressen Rechnung trägt.

Dabei wurde gutachterlich auch der gestartete Prozess zur geänderten Erschließung der Aachener Innenstadt (siehe Vorlage FB 61/0270/WP18), der von der Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 09.02.2022 und dem Mobilitätsausschuss am 17.02.2022 beschlossen wurde sowie die bisherigen Entwicklungen (vgl. Vorlage FB61/0508/WP18 „Lebenswerte Innenstadt – Sachstandsbericht zum Ratsantrag 32/18) berücksichtigt. Die aktuellen Planungsschritte zur „Innenstadtmobilität für morgen“ sollen in der gemeinsamen Sondersitzung des Mobilitätsausschusses mit der Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 31.08.2023 vorgestellt und beraten werden.

Empfehlungen für die Aktivierung von privaten Stellplatzflächen (vgl. Anlage, Kapitel 5)

Da es sich bei den potenziellen Stellplatzflächen um Flächen außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche im Eigentum Dritter handelt, hat die Stadt keinen direkten Einfluss auf eine mögliche Aktivierung für das Bewohnerparken. Dennoch bestehen unterschiedliche, konzeptionelle Möglichkeiten, sich dieser Thematik zu nähern und die Aktivierung privater Stellplatzflächen für das Bewohnerparken voranzutreiben.

Es wird empfohlen, dass die Verwaltung aktiv private Flächeneigentümer*innen anspricht und gemeinsame Lösungen entwickelt. Dabei sollen privatwirtschaftliche Dienstleister*innen, die digitale und technische Lösungen für die Aktivierung von privaten Stellplätzen anbieten, genutzt werden. Im Rahmen der Akteursgespräche des Gesamtkonzeptes Quartiersparken wurden erste Gespräche mit einzelnen exemplarischen Vertreter*innen der Parkhausgesellschaften, Investor*innen, Wohnungsbaugesellschaften, RWTH und dem Einzelhandel geführt. Die Stadt Aachen könnte zusätzlich bei Liegenschaften, die sich im städtischen Eigentum befinden, eine Pilotfunktion übernehmen. Für bereits existierende Parkplätze an z. B. Verwaltungsgebäuden, Sportanlagen, Friedhöfen sollte jeweils im Einzelfall geprüft werden, ob eine Mehrfachnutzung möglich ist oder ob ggf. sogar Überkapazitäten vorliegen, die dauerhaft an die Anwohnerschaft vermietet werden können.

Empfehlungen zur Abwicklung von privaten und gewerblichen Liefer- und Ladeverkehren (vgl. Anlage, Kapitel 6)

Das Parken bzw. Abstellen von Liefer- und Ladeverkehren wird als eine der wesentlichen Problemstellungen begriffen. Die Stadt Aachen verfolgt bereits diverse Ansätze bezüglich der optimierten Abwicklung von Liefer- und Ladeverkehren. Perspektivisch sollte die Arbeit im Rahmen des runden Tisches „Güterverkehr“ intensiviert werden.

Im historischen Stadtkern sollten weitere Liefer- und Ladezonen eingerichtet werden. Als Richtwert für ein flächendeckendes Angebot kann ein Radius von 100 m als Einzugsgebiet einer Liefer- und Ladezone herangezogen werden. Die Gestaltung von Liefer- und Ladezonen sollte konsistent und

einprägsam sein. Die teilweise verwendeten Bodenmarkierungen stellen diesbezüglich eine geeignete Option dar, was sich in den bisherigen Erfahrungen der Verwaltung widerspiegelt. Perspektivisch sollten Liefer- und Ladezonen im Rahmen eines dienstleisterübergreifenden Buchungssystems digitalisiert werden. Auch der Fachbereich Sicherheit und Ordnung sollte Zugriff auf das Buchungssystem haben, um Falschparkende schnell zu identifizieren und somit die reibungslose Nutzbarkeit für berechnigte Personen zu gewährleisten. Auf absenkbare Poller sollte aufgrund der hohen Kosten nur in Ausnahmefällen zurückgegriffen werden.

Das bestehende Mikro-Depot in der Blondelstraße sollte nach Möglichkeit verstetigt werden. Darüber hinaus sollten dienstleister-übergreifende Mikro-Depots initiiert werden. Vor dem Hintergrund der städtebaulichen Integration sollten perspektivisch private Flächen genutzt und kurzfristig eine attraktive Integration im öffentlichen Raum angestrebt werden. Der runde Tisch „Güterverkehr“ sollte hierbei eine koordinierende Funktion einnehmen.

Empfehlung der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt die gutachterlichen Empfehlungen zur Reduzierung und Verlagerung des Straßenrandparkens in der Stadt Aachen bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen, die aufgezeigten Einzelmaßnahmen weiter auszuarbeiten und den politischen Gremien zur Beratung vorzulegen.

Anlage/n:

Gutachten „Parkraumgutachten für die Stadt Aachen“