



Abschlussbericht

Parkraumgutachten für die Stadt Aachen



Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung,
-planung und Mobilitätsinfrastruktur
Lagerhausstraße 20
52064 Aachen

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bearbeitung:

Dr. Michael Frehn (Projektleitung)
Nils Becker, M. Sc.
Dr. Franziska Kirschner
Dipl.-Ing. Thomas Mattner
Christopher Stiller, M. Sc.
Felix Werner, M. Sc.

Bildnachweis

Planersocietät (soweit nicht anders angegeben)

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen

bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
1. Einleitung und Aufgabenstellung	5
2. Analyse der Parkraumkapazitäten	8
2.1. Methodische Grundlagen der Datenerfassung und -analyse	8
2.2. Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum	11
2.3. Parkhäuser, Tiefgaragen, größere Parkplatzflächen und der privaten Kapazitäten	19
2.4. Erstes Fazit zum Parkraumbangebot in Aachen	24
3. Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum und deren Flächenbedarfe	25
3.1. Analyse von Nutzungskonkurrenzen und -konflikten	25
3.2. Grundsätzliche Flächenbedarfe für Aufenthalt und aktive Mobilität	27
3.2.1. Flächenbedarf des Fußverkehrs	28
3.2.2. Flächenbedarfe des Radverkehrs	30
3.2.3. Flächenbedarf für sonstige Anlagen	31
3.3. Abwägung zwischen öffentlichen Nutzungsansprüchen und den privaten Ansprüchen des ruhenden Verkehrs	33
4. Empfehlungen zu Anpassungen der Parkgebührenordnung	35
4.1. Einordnung der Parkgebühren	35
4.1.1. Parkgebühren im öffentlichen Raum	36
4.1.2. Parkgebühren in Parkierungsanlagen	36
4.2. Überprüfung und Neuordnung der Bewohnerparkzonen	38
4.2.1. Zonierung	38
4.2.2. Bewohnerparkgebühren	40
4.2.3. Handlungsempfehlungen	43
5. Ansätze zur Aktivierung privater Stellplatzflächen für Bewohnerparken	45
5.1.1. Rechtliche Grundlagen	46
5.1.2. Möglichkeiten einer Aktivierung privater Stellplatzflächen	47
5.1.3. Notwendige Technik und Betrieb	47
5.1.4. Umgang mit Befürchtungen und Hemmnisse	48
5.1.5. Darstellung von Praxisbeispielen	50
5.1.6. Konzept zur Aktivierung bestehender privater Stellplatzflächen	53
5.2. Empfehlungen zur Aktivierung privater Stellplätze	54
6. Empfehlungen zur Abwicklung von privaten und gewerblichen Liefer- und Ladeverkehren	55
7. Empfehlungen für bevorzugte Bürgerbeteiligungsformate bei der Parkraumstrategie	60
8. Zusammenfassendes Fazit	65
Literaturverzeichnis	67
Anhang 1 – Nutzungskonkurrenzen und -konflikte	69

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schaubild über Inhalte und Zusammenhänge der beiden Projekte zum Aachener Parkraumkonzept.....	7
Abbildung 2: Untersuchungsgebiet und erfasste Bereiche	8
Abbildung 3: Beispielhafter Auszug des Parkraumangebotes aus einer GIS-Kartierung (Frankenberger Viertel)	10
Abbildung 4: rechnerische Fläche für Straßenrandparken	11
Abbildung 5: erfasstes Parkangebot im (öffentlichen) Straßenraum	11
Abbildung 6: absolutes Parkraumangebot der stat. Bezirke im öffentl. Straßenraum.....	12
Abbildung 7: Parkraumangebot der stat. Bezirke im öffentl. Straßenraum je ha Siedlungsfläche.....	15
Abbildung 8: Parkraumangebot der stat. Bezirke im öffentl. Straßenraum je 1.000 Einwohner.....	16
Abbildung 9: Parkraumangebot der stat. Bezirke im öffentl. Straßenraum je 100 Privat-Pkw.....	17
Abbildung 10: Parkraumangebot der stat. Bezirke im öffentl. Straßenraum je 100m Straße	18
Abbildung 11: Angebotsanteile der Parkkapazitäten in baulichen Anlagen und auf größeren Plätzen	19
Abbildung 12: Parkraumangebot der stat. Bezirke in baulichen Anlagen.....	21
Abbildung 13: Parkraumangebot der stat. Bezirke auf größeren Platzanlagen.....	22
Abbildung 14: Parkraumangebot der stat. Bezirke in privaten Garagen	23
Abbildung 15: Verschneidung von Gehwegparken und Bevölkerungsdichte.....	34
Abbildung 16: Parkgebühren in ausgewählten Städten ähnlicher Größe und Struktur	36
Abbildung 17: Verhältnis der Parkgebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum und in Parkbauten in innerstädtischen Bereichen	37
Abbildung 17: Aktuelle Bewohnerparkzonen in Aachen	38
Abbildung 18: Neuordnung der Bewohnerparkzonen.....	39
Abbildung 19: Durchschnittliche Bodenrichtwerte in den Aachener Bewohnerparkzonen (Stand: Oktober 2022).....	41
Abbildung 20: Schema Gebührenstruktur	44
Abbildung 21: Feierabendparken bei der Lidl-Filiale in der Aachener Straße in Düsseldorf.....	51
Abbildung 22: Liefer- und Ladezonen in Aachen (blau)	56
Abbildung 23: Liefer- und Ladezonen mit und ohne Markierung	57

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Abmessungen von Bodenindikatoren nach aktueller Maßgabe	29
Tabelle 2: Richtwerte für den zusätzlichen Raumbedarf im Seitenraum aufgrund besonderer Anforderungen	30
Tabelle 3: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen	31
Tabelle 4: Oberirdischer Raumbedarf von Bäumen unterschiedlicher Größe.....	32
Tabelle 5: Empfohlene Mindestausstattung von Mobilstation mit Angabe des Flächenbedarfs.....	32
Tabelle 6: Empfohlene, weitere Ausstattung von Mobilstation mit Angabe des Flächenbedarfs	33
Tabelle 7 Vorgeschlagene Anpassungen der Bewohnerparkzonen	39
Tabelle 8: Mögliche Beteiligungsformate zum Parken	61
Tabelle 9: Nutzungskonkurrenzen und -konflikte (alle Bilder wurden in Aachen aufgenommen)	69

1. Einleitung und Aufgabenstellung

Mit dem Beschluss des Klimaschutzkonzeptes und des Verkehrsentwicklungsplans Aachen 2030 sowie der Annahme des Radentscheids in Aachen sind konkrete Zielsetzungen zur Förderung des Umweltverbundes in Aachen und der Etablierung einer neuen Mobilitätskultur formuliert worden. Dem Umgang mit dem ruhenden Verkehr kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Sowohl die Anzahl der Parkstände als auch die Entfernung des Parkplatzes zum Wohnort haben einen starken Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Zugleich setzt die Schaffung alternativer und nachhaltiger Mobilitätsangebote gut gestaltete und qualitativ hochwertig nutzbare öffentliche Räume voraus. Dazu müssen aber Platz und neue Qualitäten dafür geschaffen werden. Die immer lauter werdenden Rufe nach städtischen Flächen zum Verweilen und zur Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in Quartieren und die immer notwendiger werdende Beschattung und Begrünung, die sich aus der Klimaanpassung ergeben, zeigen, dass der öffentliche Raum eine essenzielle, jedoch begrenzte Ressource darstellt. Und: der öffentliche Straßenraum ist viel mehr als nur Abstellfläche für parkende Pkw.

Doch der Handlungsdruck beim Parken ist gerade im öffentlichen Straßenraum sehr hoch: Auf der einen Seite wird in Aachen ein weiterer Anstieg der Bevölkerungszahl prognostiziert, der zusätzlich mit einem seit Jahren steigenden Pkw-Besitz einhergeht. Zuletzt stieg die Anzahl der privat zugelassenen Pkw zwischen 2016 und 2021 um 5 % an. Verstärkt wird das Problem des fehlenden Raums dadurch, dass sich die Fahrzeuggrößen weiter erhöhen und damit auch das einzelne Fahrzeug mehr Platz benötigt. Das Parken im Allgemeinen und besonders auch das Parken am Wohnort ist ein sensibles und oftmals sehr emotional debattiertes Thema – u. a. dadurch, dass unsere Städte jahrzehntelang nach dem Dogma der autogerechten Stadt geplant wurden und es für viele Personen unverständlich erscheint, nun für eine Leistung (das Parken) etwas bezahlen zu müssen, die vorher (fast) kostenlos in Anspruch genommen werden konnte.

Die kreisfreie Großstadt Aachen mit einer Bevölkerung von mehr als 250.000 Menschen ist ein bedeutsames Oberzentrum im Westen Nordrhein-Westfalens mit vielen Verbindungen auch in die Niederlande und nach Belgien. Mit der RWTH Aachen als Exzellenzuniversität ist die Stadt bundesweit bekannt und hat einen hohen Anteil an Studierenden (15 %), der die Stadt auch wesentlich prägt. Aachen ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fahrradfreundlichen Gemeinden, Städte und Kreise (AGFS).

Derzeit wird in Aachen der Parkraum nur in zentralen Bereichen bewirtschaftet; es gibt 25 Bewohnerparkzonen, in denen die Bürgerinnen und Bürger Bewohnerparkausweise beantragen können. Gleichzeitig fördert die Stadt Aachen alternative, umweltfreundliche Mobilitätsangebote. Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan Aachen 2030 sollen umweltverträgliche Mobilitätsformen insbesondere in der Kernstadt begünstigt werden. So sollen Radwege entlang aller Hauptverkehrsstraßen sowie barrierefreie Fußgängerrouen geschaffen und ausgebaut werden. Gleichzeitig soll die wirtschaftliche Bedeutung Aachens weiter gestärkt werden, was zwangsläufig die Umsetzung und Erprobung zukunftsweisender Logistikansätze erfordert. Dies wiederum bedarf an vielen Stellen einer Neuorganisation des ruhenden Verkehrs, insbesondere durch die Reduzierung des Straßenrandparkens, um entsprechende Flächen für andere Nutzungen und zur Förderung der aktiven Mobilität zu generieren.

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. Daher ist es notwendig, eine aktuelle Datengrundlage zu schaffen, differenzierte Maßnahmen zu erarbeiten und daraus abschließend Handlungsempfehlungen zur Reduzierung des Straßenrandparkens abzuleiten.

Hier setzt das vorliegende Gutachten an, das sich zum einen aus einer Parkraumanalyse, die

- eine Erhebung aller Straßenraumparkplätze sowie der halb-öffentlichen Stellplätze sowie
- eine systematische Darstellung von Nutzungskonkurrenzen und -konflikten umfasst.

Ziel des Parkraumgutachtens ist es, eine aktuelle Datengrundlage zum Parken zu schaffen. Daraus lassen sich differenzierte Maßnahmen und Handlungsempfehlungen ableiten. Zum zweiten sollen ausgewählte Bausteine für eine gesamtstädtische Parkraumstrategie erarbeitet werden. Dazu gehören im Einzelnen

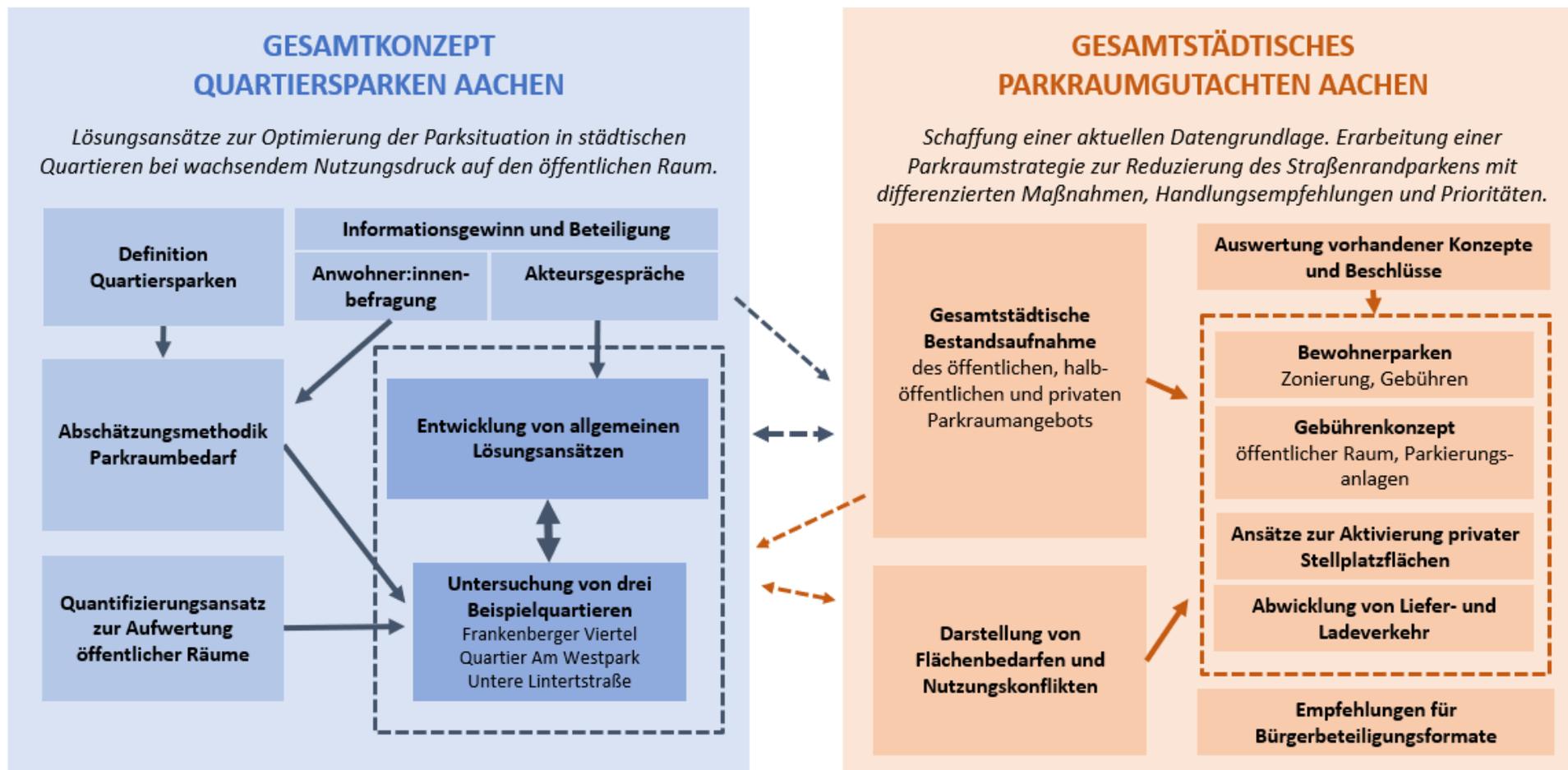
- eine Überprüfung und Neuordnung der Bewohnerparkzonengrenzen,
- Vorschläge für ein Parkgebührenkonzept,
- Empfehlungen für die Aktivierung von potenziellen privaten Stellplatzflächen,
- Empfehlungen zur Abwicklung von privaten und gewerblichen Liefer- und Ladeverkehren und
- zusammenfassende Empfehlungen zur Reduzierung und Verlagerung des Straßenrandparkens.

Das „*Gesamtstädtische Parkraumgutachten*“ steht dabei in engem Zusammenhang zum in etwa zeitgleich erarbeiteten „*Gesamtkonzept Quartiersparken*“ für die Stadt Aachen. Beide Projekte ergänzen sich sowohl auf analytischer Ebene (z. B. das in Akteursgesprächen und einer Befragung erlangte Wissen und die Daten der Parkraumerhebungen) als auch im konzeptionellen Maßnahmenteil.

Während sich das Quartierskonzept mit grundsätzlichen Möglichkeiten auf Quartiersebene befasst und diese anhand von drei unterschiedlichen Beispielquartieren aufzeigt, zeigt das gesamtstädtische Konzept übergreifende Analysen, Maßnahmen und Herangehensweisen auf.

Das hier vorliegende gesamtstädtische Parkraumgutachten mit dem Fokus auf der Reduzierung des Straßenrandparkens ergänzt dieses Konzept und stellt einen wichtigen Schritt zur Schaffung von weiteren Flächen für die Mobilitätswende dar. Damit nimmt die Stadt Aachen in Deutschland eine Vorreiterrolle ein.

Abbildung 1: Schaubild über Inhalte und Zusammenhänge der beiden Projekte zum Aachener Parkraumkonzept



Quelle: eigene Darstellung

2. Analyse der Parkraumkapazitäten

Trotz der vielfältigen Diskussionen rund um das Thema Parken ist bislang wenig bekannt, wie viele Parkplätze in Aachen überhaupt vorhanden sind. Dies betrifft insbesondere den öffentlichen Raum außerhalb der bewirtschafteten, innerstädtischen Bereiche. Ein konkreter Überblick über die Anzahl der Parkplätze ist Voraussetzung, um das Ausmaß der Umnutzung des öffentlichen Raums einzuordnen und ins Verhältnis zu anderen Entwicklungen, wie der Veränderung des Pkw-Bestands in Aachen oder der zunehmenden Größe der Fahrzeuge, zu setzen. Anhand solcher Daten lässt sich bspw. auch ablesen, in welchem Maße Ausgleichsangebote im privaten Raum benötigt werden, um die Umnutzung des öffentlichen Raums ohne Verringerung des gesamten Angebotes an Parkraum zu ermöglichen. Diese Wissenslücke wird über das gesamtstädtische Parkraumgutachten nun geschlossen.

2.1. Methodische Grundlagen der Datenerfassung und -analyse

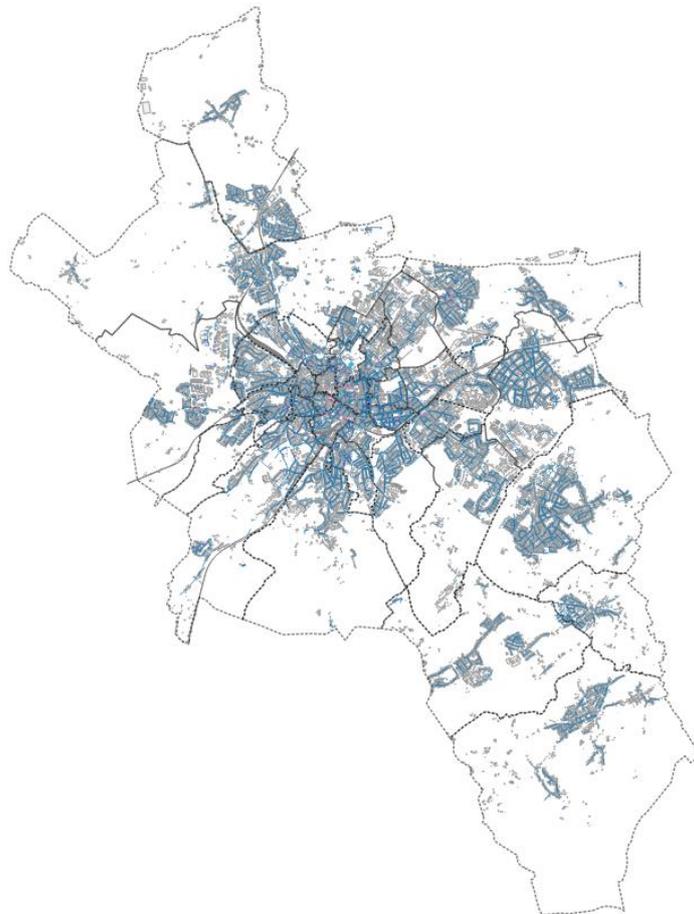
Teil des Projektauftrages war die umfassende Bestandsaufnahme aller Park- und Stellplatzangebote im Aachener Stadtgebiet. Die Daten sollen zukünftig als Grundlage für weitere (Vor-)Analysen und Konzeptionen dienen und bilden die Basis des Aachener Parkraummanagements.

Die gesamten Informationen wurden auf Ebene von Straßenabschnitten (seitenbezogen) in Form einer GIS-Datenbank zusammengestellt und der Stadtverwaltung Aachen zur weiteren Verwendung übergeben. In diesem Bericht werden einige ausgewählte Informationen in Tabellen- und Kartenform dargestellt.

Im Fokus der Bestandsaufnahme lagen zunächst die allgemein zugänglichen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Dies sind die Parkangebote, auf welche die Stadt direkten Einfluss ausüben kann (z. B. durch Bewirtschaftung und Parkregelung), die aber auch (meist) in direkter Flächenkonkurrenz zu anderen Nutzungen des öffentlichen Raums stehen.

Auch wurden – neben den öffentlich nutzbaren Parkmöglichkeiten – die halb-öffentlichen und privaten Parkplatzflächen im Straßen- und Seitenraum erfasst. Darunter befinden sich u.

Abbildung 2: Untersuchungsgebiet und erfasste Bereiche



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Kataster- und OSM-Daten

a. für Bewohner oder Beschäftigte reservierte Parkmöglichkeiten und Kundenparkplätze. Diese befinden sich entweder im öffentlichen Raum oder (meist) auf direkt angrenzenden Grundstücksflächen. Nicht immer ließen sich dabei die Besitzverhältnisse und Nutzungsrechte klar ermitteln.

Einen bedeutenden Anteil der Grundlagenauswertung stellten zudem bereits vorhandene Arbeiten dar, die seitens der Stadt Aachen zur Verfügung gestellt wurden. Dies waren – neben Analysedaten und Konzeptkarten der neu eingerichteten bzw. veränderten Bewohnerparkzonen und kleinräumigen Parkraumkonzepten sowie -erhebungen – insbesondere die Daten aus dem Projekt ACUP (Analysis of the Characteristics of Urban Parking), in dessen Rahmen im Jahr 2020/21 durch die RWTH Aachen bereits alle Parkmöglichkeiten innerhalb der bestehenden Bewohnerparkzonen erhoben wurden. Diese wurden in den Datenbestand übernommen¹.

Außerhalb der Bewohnerparkgebiete erfolgt für das gesamte restliche Stadtgebiet (innerhalb der bebauten Bereiche) eine Erfassung der Parkmöglichkeiten am Straßenrand, im Seitenraum, auf Parkplatzflächen oder in Parkbauten sowie auch auf privaten und halböffentlichen Parkplatzflächen.

Zuerst erfolgte eine Annäherung über Luftbilddauswertungen (aktuelle DOP-Daten des Landes NRW). Diese wurden anschließend ergänzt durch digitale (unter Berücksichtigung der Aktualität vorliegende) Online-Befahrungsdaten (v. a. Apple-Lookaround, Google-StreetView, Mapillary) sowie eigene Befahrungen und Ortsbegehungen, bei denen die erforderlichen Merkmale erhoben und festgehalten wurden.

Ergänzend zum öffentlichen Straßenraum war es zudem Aufgabe, ein möglichst umfassendes Bild der auf privaten Grundstücken vorhandenen Parkmöglichkeiten in Aachen zu erhalten. Dies ist relevant, um die Fragestellung zu beurteilen, wie hoch der theoretische Anspruch des ruhenden Verkehrs an den öffentlichen Raum ist bzw. ob auf privaten Flächen bereits viele oder wenige Fahrzeuge untergebracht werden.

Dazu wurden öffentliche und private Parkieranlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen, Parkplätze) ebenso erfasst wie Kundenparkplätze von Firmen, Betrieben sowie Einzelhändlern und Supermärkten. Mittels Begehungen und Luftbildanalysen konnte hier ein Großteil der vorhandenen Angebote identifiziert werden. Nicht immer waren die Parkierungsgebäude oder Grundstücke jedoch direkt einsehbar (zur Abschätzung der Kapazität) und häufig konnte auch die genaue Nutzergruppenzuweisung nicht abgeleitet werden. Um hierzu weitere Informationen zu erhalten, wären kleinteiligere, lokale Analysen und Begehungen erforderlich. Für eine gesamtstädtische Einschätzung ist die aktuelle Datenbasis jedoch ausreichend.

Gleiches gilt für private Garagenbauten, die auf Grundlage der Katasterdaten der Stadt Aachen über den Nutzungszweck der Nebengebäude identifiziert wurden. Private Garagen gibt es zahlenmäßig sehr viele (v. a. in Stadtbezirken mit vielen Doppel- und Einfamilienhäusern), deren tatsächliche Kapazität und Nutzung konnte jedoch lediglich geschätzt werden (Annahme: 1 Kfz-Stellplatz/Einzelgaragengebäude). Private Grundstücke und Zufahrten sind des Weiteren teils nicht öffentlich einsehbar und in der tatsächlichen Nutzung und Kapazität meist unbekannt. So wurden z. B. keine theoretischen Abstellmöglichkeiten auf privaten Grundstückseinfahrten (z. B. vor den Garagen) aufgenommen. Diese Dunkelziffer ist bei der Beurteilung der privaten Abstellmöglichkeiten im Hinterkopf zu behalten, denn gerade Grundstückszufahrten werden bei klassischen Einfamilienhäusern häufig durch die Eigentümer als Kfz-Stellplatz genutzt.

Für das Parken im Straßenraum wurden im GIS sinnvolle Straßenabschnitte gebildet und folgende Angaben in den Attributen festgehalten:

- Verortung (Statistischer Bezirk, z. T. Straßenname)

¹ Innerhalb der Bewohnerparkzonen wird ausschließlich mit Parkscheinbewirtschaftung und Bewohnerparken agiert.

- Kapazität (Anzahl der Park- bzw. Stellplätze)
- Bewirtschaftung und Regelung (z. B. unbewirtschaftet/frei Parken, Parkschein, Parkscheibe, weitere Regelungen wie Behindertenparken, temporäre Verbote etc.)
- Position der Parkmöglichkeit (auf der Fahrbahn, in einer Parkbucht, halbseitig oder ganz auf dem Gehweg, im Seitenraum)
- Aufstellart (längs, quer oder schräg zur Fahrbahn)
- Bauweise der Parkmöglichkeit (baulich abgetrennt, markiert, unmarkiert)
- Träger (öffentlich nutzbar, halb-öffentlich, privat)
- Datum und Quelle der Erhebung/Datengrundlage sowie ggf. individuelle Kommentare

Ergänzend zum Straßenraum wurden Gebäude und Grundstücke als Flächenshape verortet und mit ähnlichen Attributdaten versehen:

- Verortung (Statistischer Bezirk)
- Kapazität (Anzahl der Park- bzw. Stellplätze im Gebäude/auf dem Grundstück; sofern bekannt)
- Typ (Parkhaus, Tiefgarage, Parkplatz, Garage)
- Träger (öffentlich nutzbar, halb-öffentlich, privat)
- Datum und Quelle der Erhebung/Datengrundlage
- ggf. individuelle Kommentare

Die Daten wurden auf der Ebene der statistischen Bezirke in Tabellen und Karten ausgewertet, können aber anhand der GIS-Grundlagen auch auf kleinerer Quartiers- oder sogar Straßenebene zusammengestellt werden.

Anhand statistischer Grundlagen, aus den seitens der Stadt zur Verfügung gestellten Daten sowie den Strukturdaten des Aachener Verkehrsmodells und den daraus im Projekt Quartiersparken entwickelten Quartierstypen, wurden weitere Verschneidungen und Analysen auf Ebene der statistischen Bezirke erstellt und in Form von mehreren analytischen Karten aufbereitet.

Abbildung 3: Beispielhafter Auszug des Parkraumangebotes aus einer GIS-Kartierung (Frankenberger Viertel)



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von Kataster- und OSM-Daten

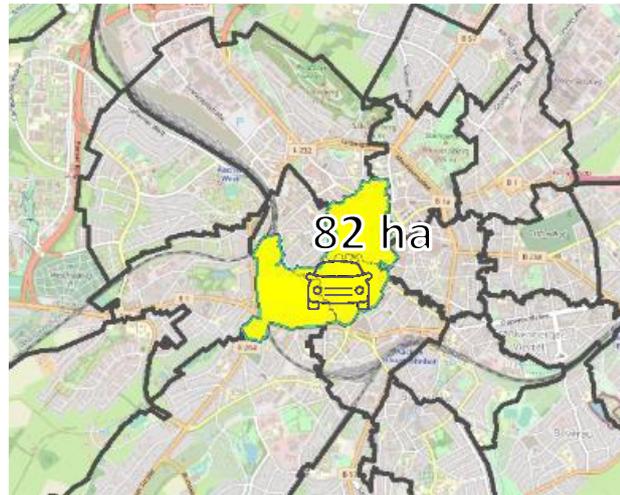
2.2. Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum

Im öffentlichen Straßenraum Aachens wurden (inkl. der im ACUP-Projekt erhobenen Bewohnerparkzonen) insgesamt über rd. 65.000 öffentlich nutzbare Parkmöglichkeiten erfasst.

Rein rechnerisch bei einer mittleren Fläche von rd. 12,5 m²/Parkplatz (abhängig von der Aufstellart) ergibt dies eine Fläche von rd. 82 ha, die nur für öffentliches Kfz-Parken im Straßenraum genutzt wird. Das entspricht rein rechnerisch in etwa der Gesamtfläche (einschließlich der Gebäude etc.) der drei Innenstadtbezirke „Markt“ (rd. 27 ha), „St. Jakob“ (rd. 31 ha) und „Theater“ (rd. 23 ha), vgl. Abbildung 4.

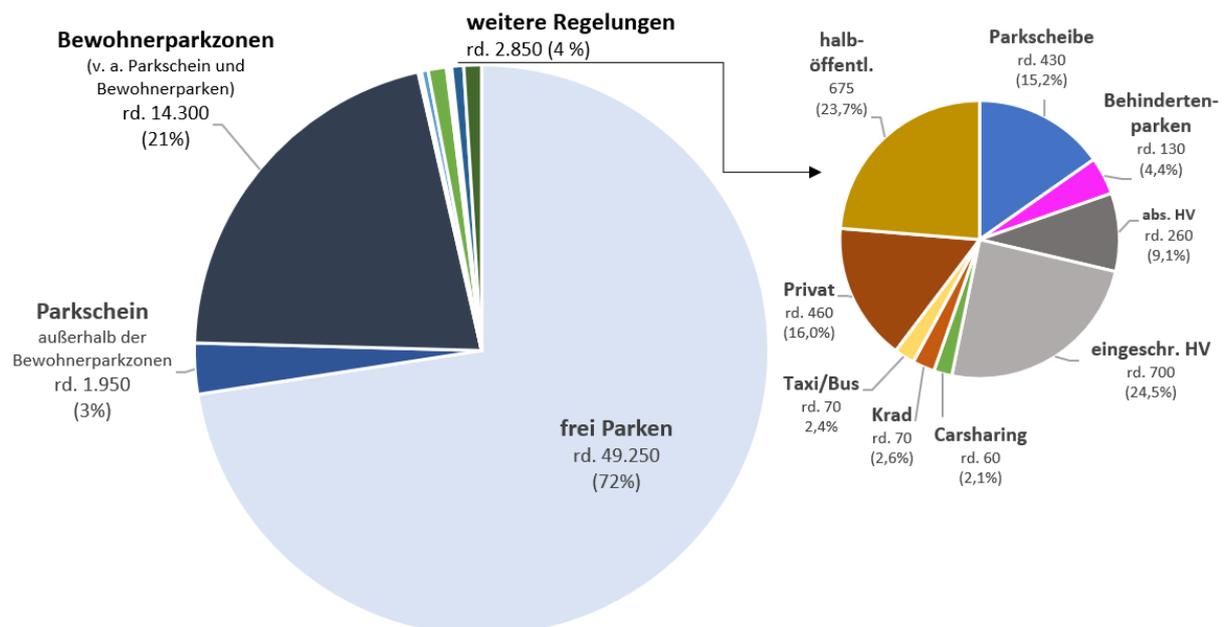
Rund drei Viertel aller Parkmöglichkeiten im (öffentlichen) Straßenraum (73 %) sind unbewirtschaftet, d. h. dort kann ohne Gebühr und zeitlich unbegrenzt geparkt werden. Dieser hohe Anteil ist auf die zahlreichen Straßenrandparkmöglichkeiten in den äußeren Stadtbezirken zurückzuführen, wo häufig freies Parken entlang der Straßen zulässig ist. In den Bewohnerparkzonen und den zentralen Bezirken hingegen wird das Parken im öffentlichen Straßenraum überwiegend mit Parkschein bewirtschaftet, was stadtweit etwa ein Viertel (24 %) des Straßenrandparkens ausmacht. Darin sind die für Bewohner freigegebenen bzw. nur für Bewohner vorbehaltenen Parkmöglichkeiten in den Bewohnerparkzonen mit inbegriffen.

Abbildung 4: rechnerische Fläche für Straßenrandparken



Quelle: eigene Darstellung; Grundlage: Kataster- und OSM-Daten

Abbildung 5: erfasstes Parkangebot im (öffentlichen) Straßenraum



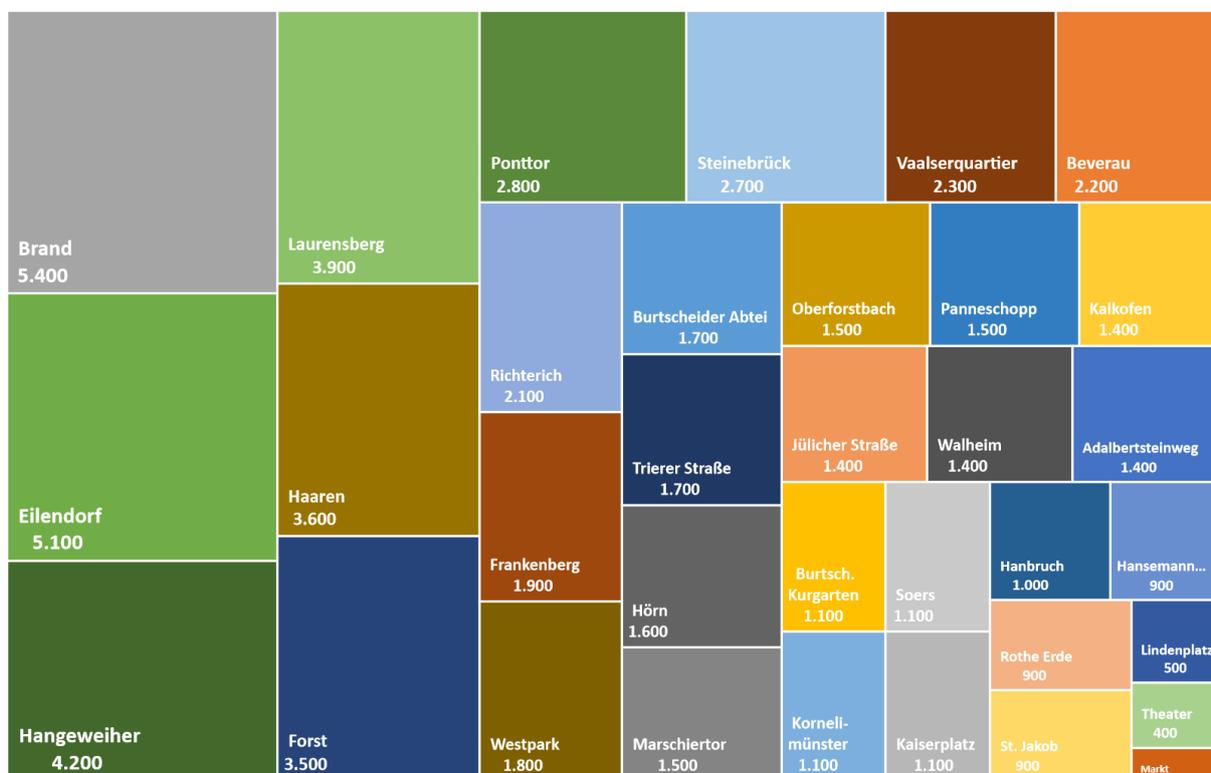
Quelle: eigene Datenerhebung 2022 & ACUP-Daten 2021

Die verbleibenden vier Prozent beinhalten weitere Regelungen wie die Regulierung der Parkdauer mittels Parkscheibe oder die Einschränkung der freigegebenen Nutzergruppen (z. B. Behindertenparken, Carsharing, Motorradparken, Taxistände) sowie temporäre Halte- und Parkverbote (worunter u. a. auch Ladezonen fallen).

Ebenso gibt es am Straßenrand – im (optisch nicht immer klar abgrenzbaren) Übergang zwischen öffentlichem Raum und privaten Grundstücken – weitere halb-öffentliche sowie private Parkmöglichkeiten (z. B. für Kundenschaft, Beschäftigte oder Bewohner*innen bestimmter Wohnungen).

Bei der Beurteilung des öffentlich verfügbaren Parkierungsangebots spielen insbesondere die zahlenmäßig häufigsten Bewirtschaftungsformen (frei Parken, Parkschein mit und ohne Bewohnerparkzonen) eine Rolle. Dessen Angebot wurde daher auch auf Ebene der statistischen Bezirke dargestellt (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: absolutes Parkraumangebot der stat. Bezirke im öffentl. Straßenraum
(nur frei Parken, Parkschein, Parkscheibe sowie Bewohnerparkregelungen; n = rd. 65.800)



Quelle: eigene Datenerhebung 2022 & ACUP-Daten 2021

Dabei treten - nicht unerwartet - die flächenmäßig größten Stadtteile (insb. Brand, Eilendorf, Hangeweier, Laurensberg, Forst und Haaren) in den Vordergrund, da dort entsprechend der meiste Straßenraum zur Verfügung steht. Die kleineren, innerstädtischen Bezirke weisen hingegen die wenigsten öffentlichen Parkmöglichkeiten im Straßenraum auf (v. a. Markt, Theater, Lindenplatz).

Ein differenzierteres Bild ergibt sich, wenn diese Zahlen in Bezug zur Siedlungsfläche, zur Einwohnerzahl und zur Zahl der gemeldeten Privat-Pkw gesetzt werden. Die folgenden Kartendarstellungen verdeutlichen dies.

Bezogen auf die Siedlungsfläche (bebaute Bereiche mit insbesondere Wohn-, Misch-, Gewerbe-, Verkehrsflächen) fällt auf, dass die äußeren Stadtbezirke im Verhältnis weniger Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum pro Hektar aufweisen (vgl. Abb. 7). Dies liegt einerseits an dem höheren Anteil an Land- und Waldflächen im Umfeld. In den dortigen Straßenräumen und Siedlungsflächen kann hingegen oft frei am Straßenrand geparkt werden, hinzu kommen meist typische Einfamilienhaussiedlungen mit privaten Parkflächen und Garagen.

In den dichtbebauten Stadtbezirken gibt es wenig solcher privaten Parkmöglichkeiten. Viele Parkmöglichkeiten befinden sich daher im Straßenraum. Da es in den innerstädtischen Bezirken wenig freie Flächen (Landwirtschaft, Wald) gibt, schlagen die Straßenrandparkmöglichkeiten sich direkt ins Verhältnis zur Siedlungsfläche nieder. Die höchsten Werte finden sich somit auch in den Bezirken Frankenberg (39 Plätze/ha), St. Jakob (31 Plätze/ha) und Marschierort (27 Plätze/ha). Augenscheinlich kann bestätigt werden, dass das Parken im Straßenraum dort eine große Rolle spielt. Eine Ausnahme stellt der Bezirk Markt dar, in dem es rechnerisch lediglich 7 Plätze/ha Siedlungsfläche im Straßenraum gibt. Hier findet der ruhende Verkehr überwiegend in Parkbauten statt, mit der Fußgängerzone gibt es hier große autofreie Bereiche.

Das Angebot an Straßenrandparken (vgl. Abb. 8) ist auch im Verhältnis zur Einwohnerzahl zu sehen. Angesetzt wurden in diesem Vergleich die gemeldeten Erstwohnsitze in den statistischen Bezirken. Im stadtweiten Mittel könnte demnach rein rechnerisch etwa jedem dritten bis vierten Einwohner eine Parkmöglichkeit am Straßenrand zugewiesen werden (externe Nutzeransprüche ausgeblendet).

Doch in den Bezirken ergeben sich starke Unterschiede. Das weitaus größte Angebot bestünde in Hangeweiher, wo jedem Bewohnenden theoretisch 1,1 Parkmöglichkeiten im Straßenraum zur Verfügung stehen. Dazu tragen dort insbesondere die breiten Alleen bei, an deren Fahrbahnrandern oft durchgängig geparkt werden kann.

Ebenfalls viele Straßenparkmöglichkeiten pro Einwohner gibt es in Beverau und Haaren. Dort könnte etwa jedem zweiten Einwohner ein Parkplatz im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen.

Besonders wenig Straßenrandparken gibt es – auf die Einwohnerzahlen bezogen – in den zentralen Bezirken Markt (75/1.000 Ew.) und Hansemannplatz (80/1.000 Ew.) sowie in Hanbruch (80/1.000 Ew.). In Hanbruch ist dies einer hohen Bebauungs- und Bevölkerungsdichte geschuldet, während es im Zentrum v. a. wenig Straßenparken gibt.

In den übrigen Bezirken der Innenstadt liegt der Wert ungefähr bei 100-200, in den äußeren Stadtbezirken bei etwa 200-300 Straßenparkplätzen/1.000 Einwohner.

Da nicht jeder Bewohnende über 18 Jahre alt ist bzw. ein Auto besitzt, wurde die Anzahl an Straßenparkmöglichkeiten zusätzlich ins Verhältnis zu den gemeldeten Privat-Pkw gesetzt und entsprechend dargestellt (vgl. Abb. 9). Gewerblich gemeldete Pkw wurden nicht mit einbezogen (demnach auch keine Dienstwagen). Der gesamtstädtische Mittelwert liegt bei 72 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum auf 100 Pkw. Theoretisch würden somit fast drei von vier Fahrzeugen an der Straße geparkt werden können.

Aber auch hier gibt es große Unterschiede zwischen den Bezirken. Spitzenreiter ist der Bezirk Kalkofen, wo mit einem Wert von 167 Parkmögl./100 Pkw rein rechnerisch jeder private Pkw im öffentlichen Raum unterkommen könnte und noch deutliche Kapazitäten frei für andere Nutzer*innen wären. Dieser Umstand ist auf die hohen Gewerbegebietsanteile mit viel Straßenparken und wenig Einwohner-Pkw in Kalkofen zurückzuführen. Ebenfalls einen Wert knapp über 100 Parkmögl./100 Pkw und somit rechnerisch volle Bedarfsabdeckung erreichen aber auch die Bezirke Burtscheider Abtei, Beverau und Rothe Erde. In den Bezirken der Kernstadt könnten etwa die Hälfte der Privat-Pkw einen Platz im öffentlichen Straßenraum finden, in den Bezirken Markt (32 Parkmögl./100 Pkw) und Burtscheider Kurgarten (41 Parkmögl./100 Pkw) sind es weniger.

Interessant ist, dass die Bezirke Hangeweiher und Haaren mit einer Pkw-Besitzquote größer 1 (Privat-Pkw zu Erstwohnsitze) mittlere Werte von 89 bzw. 62 Parkmögl./Pkw im Straßenraum erreichen. Das Angebot scheint dort also recht hoch zu sein, was auch schon Abbildung 8 bestätigte (Parkmögl./1.000 Einwohner).

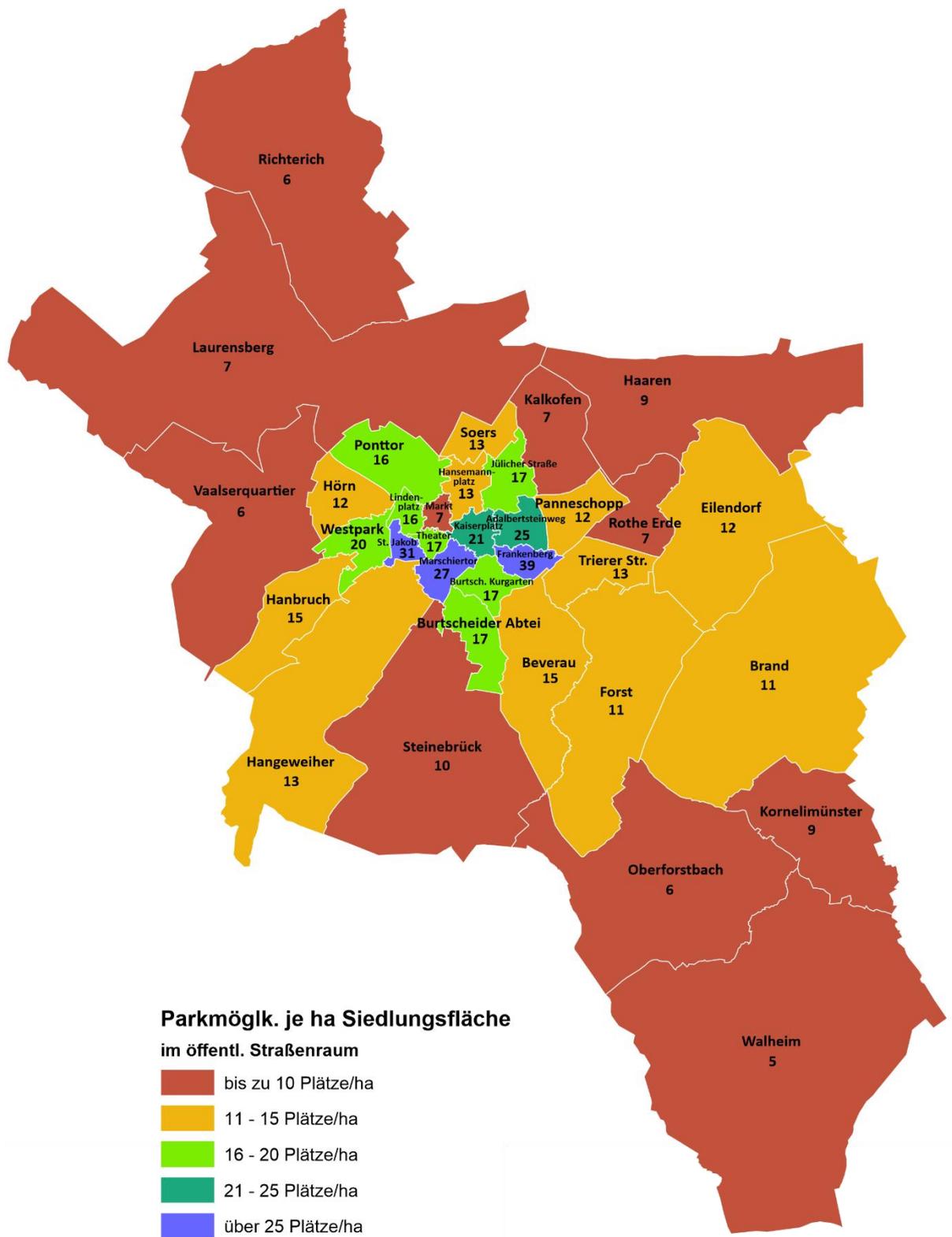
Zuletzt wurde die Anzahl der öffentlichen Parkmöglichkeiten im Straßenraum ins Verhältnis der Straßenlängen im Bezirk gesetzt (vgl. Abb. 10). Dabei flossen alle frei befahrbaren Straßen mit ein (insg. 740 km, Hauptverkehrsstraßen, Wohnsammelstraßen, Straßen im Gewerbegebiet, Industriestraßen, Anliegerstraßen und befahrbare Wohnwege). Schnellverkehrsstraßen, öffentliche Plätze und Fahrspuren auf größeren Parkplätzen wurden nicht in die Gesamtheit aufgenommen. Der Mittelwert aller Bezirke liegt bei 12 Parkmöglichkeiten pro 100 Meter Straße. Gemäß den Definitionen im Gutachten zum Quartiersparken ist der ruhende Verkehr ab einem Richtwert von ca. 15 Parkmögl./100 m augenscheinlich dominant und es kommt zu vermehrten Störeinflüssen. Nun kann dieser Wert nicht im Mittel auf ganze Quartiere heruntergebrochen werden, da er sich sehr auf Einzelstraßenzüge bezieht und nicht alle Straßentypen denselben Bewertungsgrundlagen entsprechen können. Allerdings gibt er als Vergleichswert einen Anhalt, wie sich der ruhende Verkehr im Quartier ggf. auswirken mag.

Die meisten innerstädtischen Bezirke liegen tatsächlich unter den 15 Parkmögl. / 100 m. Die Bezirke Frankenberg (23 Parkmögl./100 m), Marschierter (16 Parkmögl./100 m) und Adalbertsteinweg (21 Parkmögl./100 m) liegen darüber. St. Jakob (3 Parkmögl./100 m), Markt (7 Parkmögl./100 m), Lindenplatz (10 Parkmögl./100 m) und Hansemanplatz (10 Parkmögl./100m) liegen sogar darunter.

Auch die äußeren Bezirke liegen unter 15 Parkmögl./100 m, was aber auch an vermehrten außerörtlichen Straßen liegt, an denen in der Regel kein Parken zulässig ist. Hier wäre eine alleinige Auswertung der innerörtlichen Straßen erforderlich, um Vergleichswerte zu bekommen.

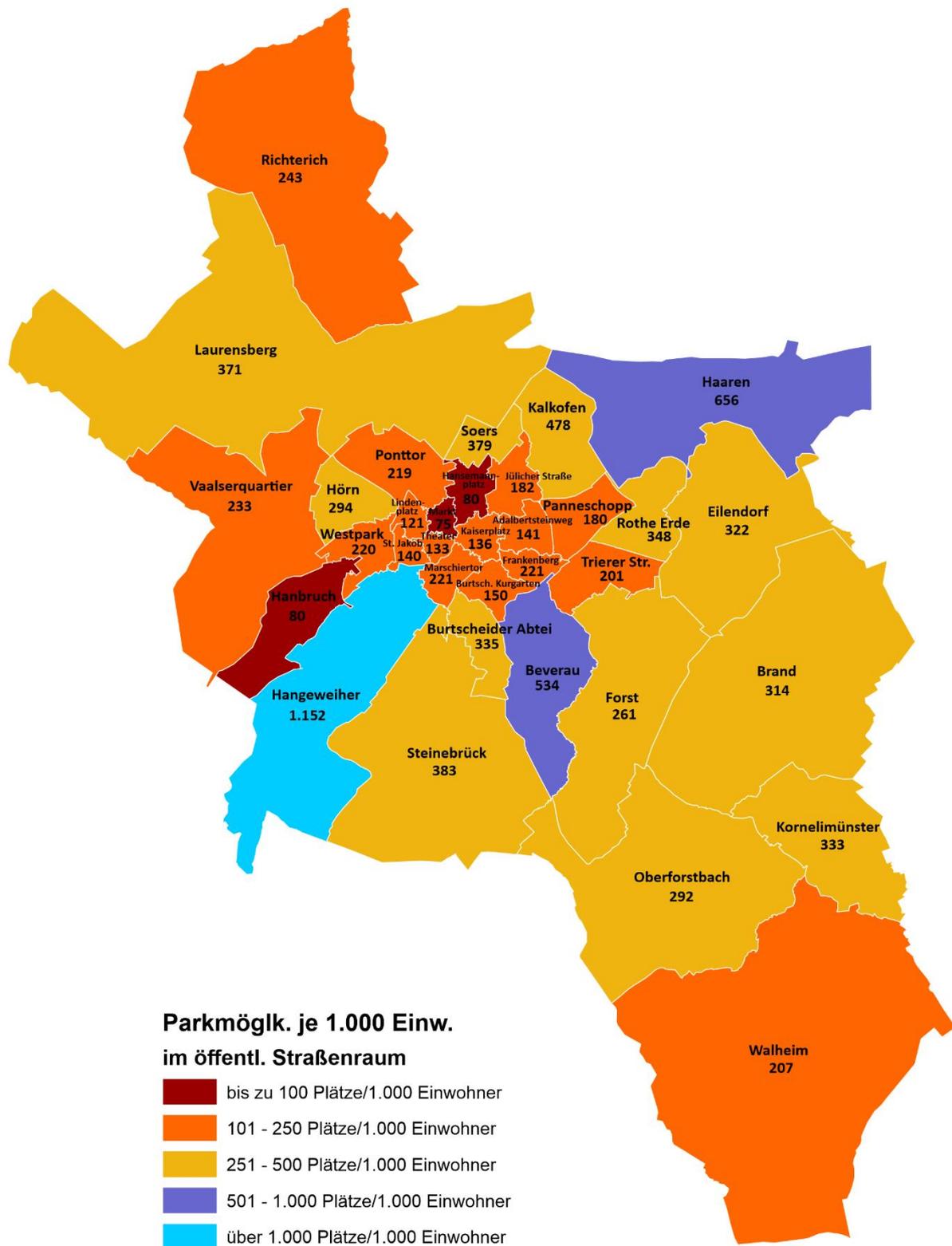
Der Bezirk Steinebrück stellt mit 64 Parkmöglichkeiten pro 100 m einen deutlichen Ausreißer dar. Dort treffen sehr viele Straßenparkplätze auf vergleichsweise wenig Straßen-Meter.

Abbildung 7: Parkraumangebot der stat. Bezirke im öffentl. Straßenraum je ha Siedlungsfläche (frei Parken, Parkschein, Parkscheibe und Bewohnerregelung)



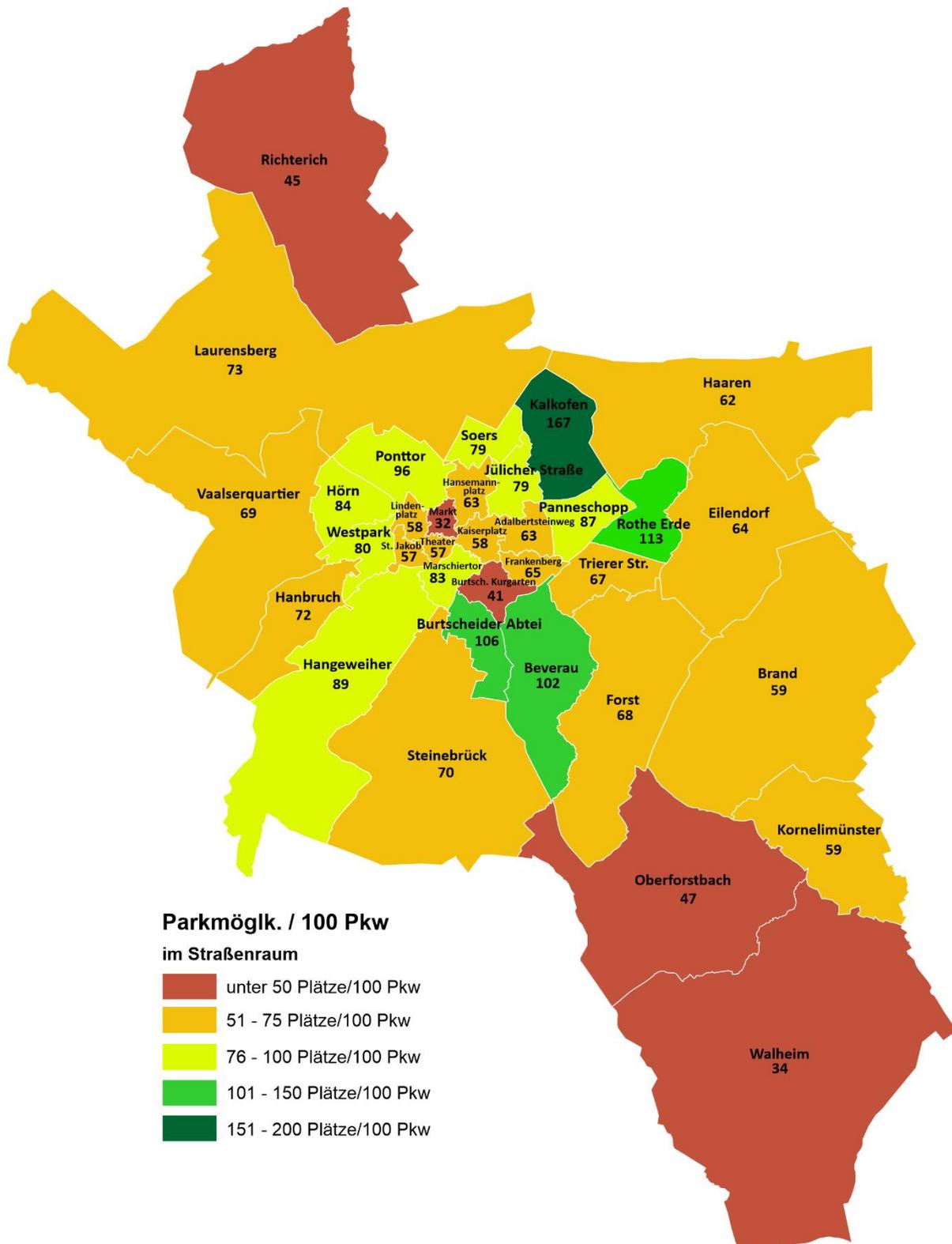
Quelle: eigene Analysen, Statistikdaten Stadt Aachen

Abbildung 8: Parkraumangebot der stat. Bezirke im öffentl. Straßenraum je 1.000 Einwohner (frei Parken, Parkschein, Parkscheibe und Bewohnerregelung; nur gemeldete Hauptwohnsitze)



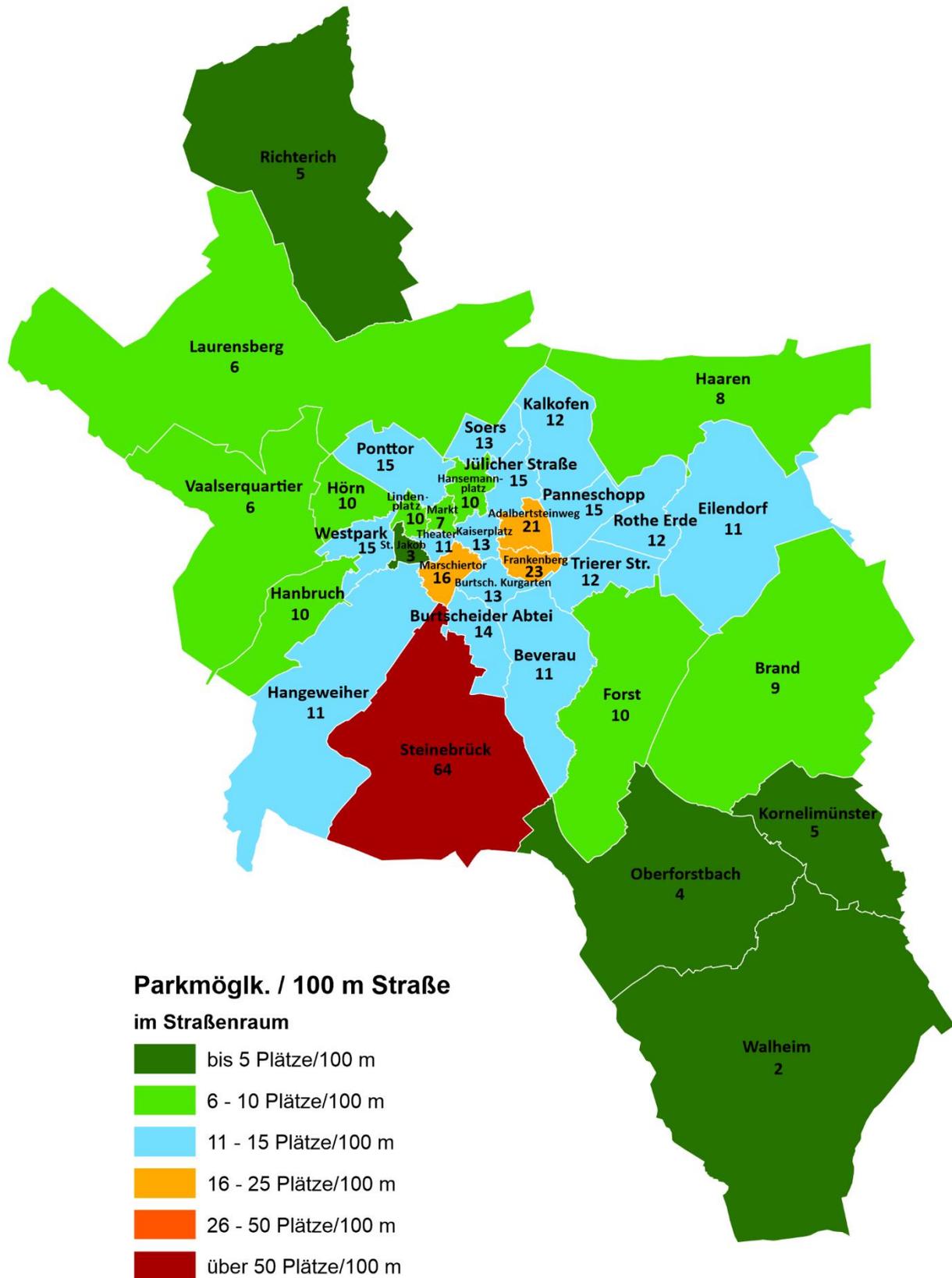
Quelle: eigene Analysen, Statistikdaten Stadt Aachen

Abbildung 9: Parkraumangebot der stat. Bezirke im öffentl. Straßenraum je 100 Privat-Pkw (frei Parken, Parkschein, Parkscheibe und Bewohnerregelung; privat gemeldete Pkw)



Quelle: eigene Analysen, Statistikdaten Stadt Aachen

Abbildung 10: Parkraumangebot der stat. Bezirke im öffentl. Straßenraum je 100m Straße
(frei Parken, Parkschein, Parkscheibe und Bewohnerregelung; keine Schnellstraßen)



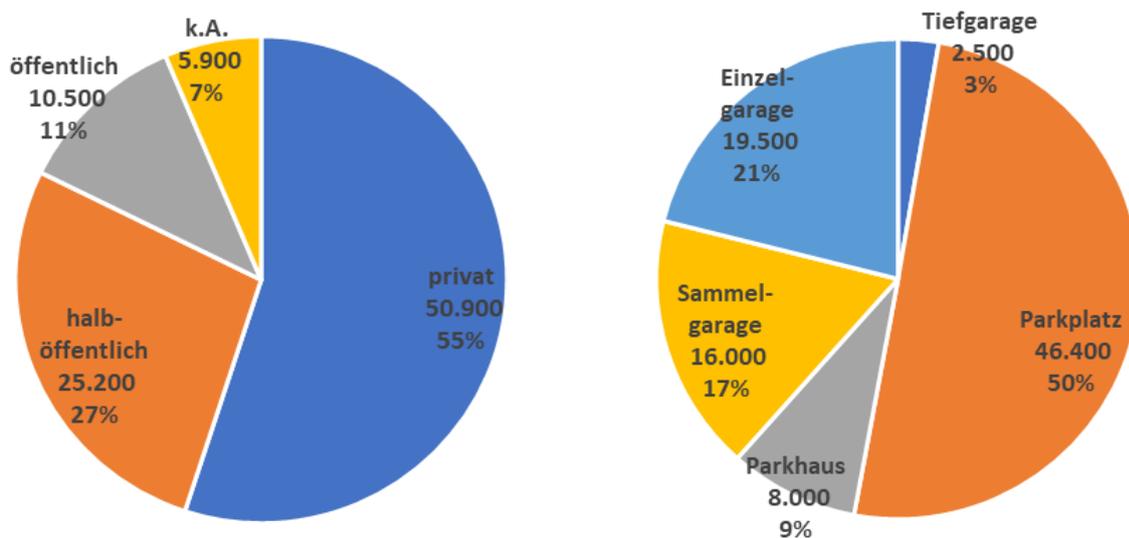
Quelle: eigene Analysen, Statistikdaten Stadt Aachen

2.3. Parkhäuser, Tiefgaragen, größere Parkplatzflächen und der privaten Kapazitäten

Neben dem Straßenparken bzw. Parken im öffentlichen Raum, besteht in Aachen zusätzlich ein großes Angebot an Parkmöglichkeiten in baulichen Anlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen, Parkdecks) und größeren Parkplatzflächen. Darunter fallen zunächst die großen bekannten, öffentlichen Parkieranlagen und auch die P&R-Standorte. Des Weiteren gibt es aber eine weitaus größere Menge an halb-öffentlichen und privaten Anlagen des ruhenden Verkehrs.

Das Gesamtangebot (ohne Parken im öffentlichen Straßenraum) in Aachen liegt weit über 92.000 Parkmöglichkeiten. Dies stellt einen vermutlich sehr nahekommenden Näherungswert dar, die genaue Zahl ist jedoch nicht bekannt². Methodisch wurden Begehungen und Befahrungen durchgeführt, aktuelle Luftbilder sowie Bilddaten von Onlineanbietern wie Street View, Mapillary und Lookaround ausgewertet und Katasterdaten Nutzung: Garage oder Parken) gefiltert und Kapazitäten recherchiert. Aber trotzdem sind nicht alle Anlagen sichtbar bzw. lassen sich Angaben zu deren Kapazität treffen.

Abbildung 11: Angebotsanteile der Parkkapazitäten in baulichen Anlagen und auf größeren Plätzen



Quelle: eigene Analysen (bei etwa 7 % - überwiegend Parkplatzflächen - ließ es sich nicht eindeutig zuweisen, ob es sich um eine private oder öffentliche Fläche handelt (k. A.); vermutlich sind dies eher private oder halb-öffentliche Parkmöglichkeiten)

Denn die öffentlich zugänglichen Anlagen machen nur einen erstaunlich geringen Anteil der verfügbaren Parkmöglichkeiten aus (rd. 11%). Der überwiegende Teil spielt sich im privaten (mind. 55%) und halböffentlichen (mind. 27%) Raum ab.

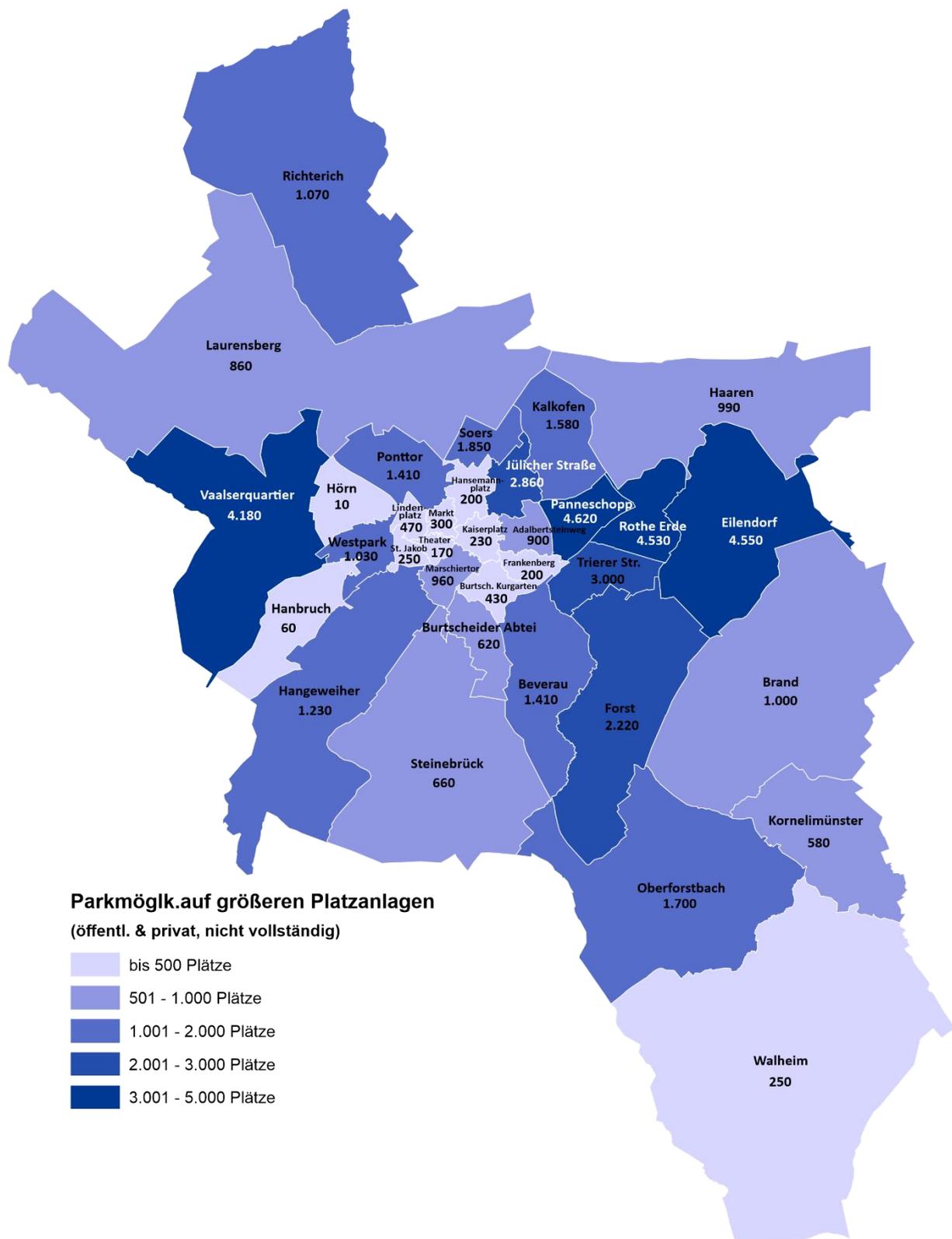
Die Hälfte der Kapazität aller Parkieranlagen findet sich dabei auf ebener Fläche. Parkhäuser und Tiefgaragen stellen nur insgesamt rd. 12 % des Angebots. Einen großen Anteil bilden sicherlich die ebenerdigen Kunden- und Beschäftigtenparkplätze. Aber auch die zahlreichen Bewohneranlagen (z. B. ebenerdig im Rahmen von Geschossbausiedlungen) tragen hierzu bei. Größere bauliche Sammelgaragen machen rd. 17% des Angebots aus, nochmals gewichtiger sind die sehr vielen, kleinen Einzel- und Doppelgaragen (mind. 21 %) vor den

² Im Rahmen der Erhebung konnte die Kapazität von rd. 70 privaten Anlagen nicht eingesehen oder recherchiert werden. Weiterhin sind einige weitere, kleinere Anlagen (z. B. unter Wohngebäuden) zu erwarten, die nicht registriert wurden.

typischen Ein- und Doppelhäusern oder auf Garagenhöfen. Die denkbaren Parkmöglichkeiten vor den Garagen (z. B. auf einer Grundstückszufahrt) wurden dabei noch nicht mal mit eingerechnet.

Die großen, baulichen Parkieranlagen (Parkhäuser und Tiefgaragen) lassen sich dabei insbesondere in der Innenstadt verorten (vgl. Abb. 12). Dort befinden sich die großen, öffentlich zugänglichen Parkhäuser. Die Bezirke Laurensberg und Vaalserquartier beheimaten hingegen die RWTH und das Klinikum, beides Einrichtungen mit großen baulichen Parkieranlagen.

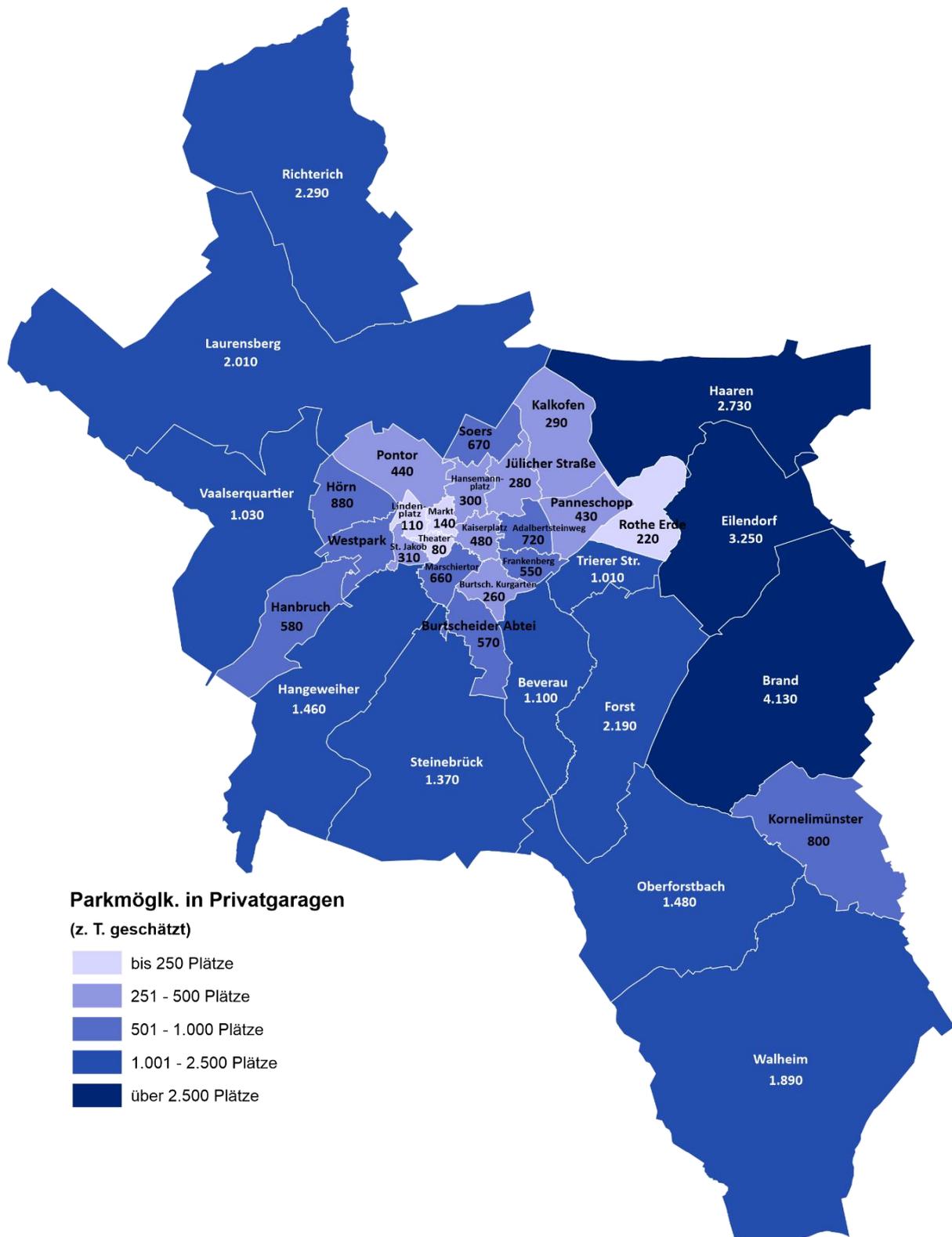
Abbildung 13: Parkraumangebot der stat. Bezirke auf größeren Platzanlagen (öffentlich, halb-öffentlich und privat; Erfassung soweit wie einsehbar)



Quelle: eigene Analysen

Privates Garagenparken findet sich in den typischen Wohngebieten und somit den äußeren Stadtbezirken. Insbesondere Haaren, Eilendorf und Brand weisen eine große Menge an Garagen auf. Die historisch dichter bebauten Bezirke (v.a. die Innenstadt, aber auch z. B. Kornelimünster) verfügen hingegen über weniger Parkmöglichkeiten in privaten Einzel- und Sammelgaragen.

Abbildung 14: Parkraumangebot der stat. Bezirke in privaten Garagen (Einzel- und Sammelgaragen, Kapazität z. T. geschätzt)



Quelle: eigene Analysen

2.4. Erstes Fazit zum Parkraumangebot in Aachen

Wie die Erhebung zeigt, 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.

Das höchste Parkraumangebot besteht in den äußeren Stadtbezirken – entweder in Form von freiem Straßenrandparken oder aber in privaten Garagen und auf Grundstücken. Auch einzelne Gewerbe- und Handelsbetriebe sowie das Klinikum und die RWTH bieten meist 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) oder befinden sich in einer Bewohnerparkzone. Die meisten der Plätze, die bewirtschaftet werden, liegen in den inneren Stadtbezirken, da dort der Parkdruck und die Nachfrage sehr hoch sind und entsprechende Lenkungs- und Managementmaßnahmen dies erforderlich machen.

Straßenrandparken gibt es im Innenstadtbereich (v. a. in den Bezirken rund um die Altstadt) durchaus viel, so dass die Straßenräume und das Straßenbild in nicht wenigen Quartieren durch abgestellte Fahrzeuge geprägt werden. Im Durchschnitt kommen 10-20 Parkplätze auf einen 100 Meterabschnitt einer innerstädtischen Straße in Aachen (wie das Projekt Quartiersparken gezeigt hat liegt dieser Wert kleinteilig betrachtet in einigen Quartieren allerdings deutlich über dem Durchschnitt, z. B. Frankenberger Viertel, Quartier am Westpark. In Bezug auf die Dominanz des Parkens im Straßenbild, wird im Schwesterprojekt ein Zielwert von maximal 15 Parkplätzen auf 100 Meter empfohlen). Beim derzeitigen Angebot könnte theoretisch die Hälfte bis zu drei Viertel der Innenstadt-Bewohner-Pkw einen Platz im Straßenraum finden, sofern man die zahlreichen externen Ansprüche (Kundschaft, Besuchende, Beschäftigte) außer Acht lassen würde.

Private Einzelgaragen gibt es in der Innenstadt hingegen nur wenige. Die Gebäude dort wurden in Zeiten geplant und erbaut, in denen die meisten Haushalte kein eigenes Auto besaßen – heute ist das vielfach anders. Die Parkhäuser und Tiefgaragen erhöhen jedoch das Angebot in der Kernstadt und können den Straßenraum somit zumindest in Teilen entlasten. Nicht alle Parkbauten sind jedoch für Bewohnerparken freigegeben und viele private Kapazitäten (z. B. Beschäftigtenparken) liegen nachts leer ohne dass sie Bewohnenden angeboten werden.

Es gibt – insgesamt gesehen – also durchaus ausreichend Parkkapazitäten in der Innenstadt, allerdings bedarf es noch sehr vieler, weiterer Management- und Organisationsmaßnahmen, um diese unter Berücksichtigung der teils schwierigen baurechtlichen Rahmenbedingungen auch den jeweiligen Nachfragenden entsprechend zur Verfügung zu stellen.

In den äußeren Bezirken verfügen die meisten Haushalte hingegen in der Regel über private Garagen, so dass der öffentliche Raum theoretisch kaum zum Parken benötigt werden würde.

Insgesamt liegt in Form der Analysen und Bestandsaufnahmen nun ein umfassender und in einem solchen, gesamtstädtischen Umfang selten vorhandener Datensatz zur Angebotssituation des ruhenden Verkehrs in Aachen vor, mit dem sich weitere Untersuchungen, Analysen und Maßnahmenentwicklungen vorbereiten lassen. Die hier dargestellten Auswertungen auf Bezirksebene können erste Hinweise liefern, für weitere Details sollten die Daten jedoch auch kleinräumiger (z. B. Quartier oder Straße) aggregiert und analysiert werden. Der Datensatz liefert somit eine wichtige Grundlage für alle weiteren Auswertungen und Konzepte, um die Parksituation in Aachen stetig zu verbessern.

3. Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum und deren Flächenbedarfe

Straßen erfüllen grundsätzlich mehrere Funktionen, wobei zwischen Verbindungs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen unterschieden werden. Diese Unterscheidung geht einher mit der Unterteilung nach einer überörtlichen und einer örtlichen Funktion. Während die Verbindungsfunktion eine eher überörtliche Funktion darstellt, handelt es sich bei den anderen beiden Funktionen um eher örtliche Funktionen. Die Funktion einer Straße beschränkt sich oftmals nicht nur auf eine dieser drei Funktionen. Es handelt sich vielmehr um eine Kombination dieser Funktionen.

Insbesondere Stadtstraßen befinden sich in einem Spannungsfeld zwischen Erschließungs- und Verbindungsfunktion. Handelt es sich zudem um eine Hauptverkehrsstraße, wird das Spannungsfeld zumeist um die überörtliche Verbindungsfunktion ergänzt.

Nimmt eine Straße mehrere Funktionen ein, ergeben sich unterschiedliche Funktions- bzw. Nutzungsansprüche an die Straße bzw. an den Straßenraum. Diese Nutzungsansprüche betreffen wiederum unterschiedliche Aspekte. Neben dem Qualitätsanspruch ergibt sich insbesondere ein räumlicher Anspruch unterschiedlicher Nutzergruppen.

Das vorliegende Kapitel gliedert sich in drei Teile: Kap. 3.1 verdeutlicht die konkreten Nutzungsansprüche, -konkurrenzen und -konflikte und kategorisiert diese. Anschließend werden im Kap. 3.2 die grundsätzlichen Flächenbedarfe für einzelne Nutzungen entsprechend dem Stand der Technik anhand der Regelwerke aufgezeigt. Kap. 3.3 führt darauf aufbauend einen Vorschlag für eine zukünftige transparente Abwägung der jeweiligen Belange aus.

3.1. Analyse von Nutzungskonkurrenzen und -konflikten

Büßt ein Nutzungsanspruch an Qualität oder räumlicher Ausdehnung ein, so entstehen Nutzungskonkurrenzen – Konkurrenzen um dieselbe oder Teile derselben Fläche im Straßenraum. Dadurch entsteht ein Flächendruck, sodass aus den Konkurrenzen Konflikte entstehen können. Insbesondere in städtischen Straßenräumen ist der Flächendruck aufgrund der Überlagerung mehrerer Straßenfunktionen und der damit verbundenen Überlagerung unterschiedlicher Nutzungsansprüche groß bzw. nimmt weiterhin zu. Dies kann unterschiedliche Gründe haben:

- Nutzungsansprüche nehmen an Bedeutung zu (z. B. erhöhter Radverkehrsanteil)
- Der Flächenbedarf vorhandener Nutzungsansprüche steigt (z. B. SUV, Lastenfahräder)
- Es kommen zusätzliche Nutzungsansprüche hinzu (z. B. E-Autos, E-Scooter)

Während sich die Ansprüche an den Straßenraum und die Flächenbedarfe durch die vorgenannten Tendenzen i. d. R. erhöhen, bleibt der zur Verfügung stehende Raum, also die Breite des Straßenraums, unverändert. Der Bedarf einer flexibleren und alternativen Straßenraumaufteilung steht einer unflexiblen Straßenraumbreite entgegen. Eine Umverteilung der vorhandenen Flächen in den bisher ausschließlich für den Kfz-Verkehr ausgelegten Straßenräumen bedeutet zwangsläufig Flächeneinbuße für die Nutzungsansprüche der fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs.

Gemäß den RASt 2006 sollte das Breitenverhältnis zwischen Seitenräumen und der Fahrbahn innerhalb eines Straßenraums 30/40/30 sein. Das heißt, dass die Fahrbahn 40 Prozent des Straßenraums einnimmt. In den heutigen, sehr Kfz-geprägten Straßenräumen, sind die Proportionen oftmals anders. Die Flächen für den Kfz-Verkehr beanspruchen vielerorts mehr als 40 Prozent.

Hinzukommt ein disproportionaler Flächenanteil der Verkehrsträger im Verhältnis zu ihrem Anteil am Modal Split. Insbesondere der Flächenanteil des Kfz-Verkehrs innerhalb eines Straßenraum sollte nicht größer sein als der Anteil des Kfz-Verkehrs am Modal Split³.

Im Folgenden geht es um Nutzungskonkurrenzen und -konflikte im Zusammenhang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr. Diese wurden systematisch und tabellarisch erfasst. Grundsätzlich ist es vorstellbar, dass alle diese Konflikte auch in Aachen bestehen bzw. vorkommen könnten, wo sie konkret im Rahmen der Bestandsaufnahmen festgestellt wurden, wurden beispielhaft Fotos zur Dokumentation und Illustrierung aufgenommen (Tabelle 9, Anhang 1).

In der Tabelle werden die einzelnen Konkurrenzen/Konflikte kategorisiert nach:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Stadtbild und Begrünung
- Wirtschaftsverkehr und gewerbliche Nutzung
- Fließender Kfz-Verkehr
- Ruhender Kfz-Verkehr
- Barrierefreiheit
- Sonstiges

Hierbei geht es um die Beziehung insbesondere zwischen zwei Verkehrsarten. So können z. B. die Nutzungsansprüche des ruhenden Kfz-Verkehrs Konkurrenzen und Konflikte mit dem Radverkehr auslösen. Es ist allerdings ebenso möglich, dass die Nutzungsansprüche des Radverkehrs für Konkurrenzen und Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr sorgen. In den meisten Fällen bestehen gegenseitige Wechselwirkungen.

In der Tabelle wird jede Konkurrenz/jeder Konflikt betitelt und kurz beschrieben. Zudem werden die Auswirkungen und der Handlungsspielraum stichpunktartig benannt.

Hinsichtlich der negativen Auswirkungen wird unterschieden nach:

- Qualität
- Sicherheit
- Angebot
- Verkehrsfluss/Betriebsablauf
- Barrierefreiheit

Hat die Konkurrenz/der Konflikt Auswirkungen auf die Qualität der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur, so sind damit zumeist auch Auswirkungen auf die Sicherheit der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden verbunden.

³ Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an den zurückgelegten Wegen (Modal Split) beträgt in Aachen ca. 46 Prozent (Fahrer und Mitfahrer) [Agora Verkehrswende 2020 nach MiD 2017]

Bezüglich des als „Auslöser/Lösungsansatz“ betitelten Aspekts geht es um die Frage, wodurch die Konkurrenz/der Konflikt in erster Linie ausgelöst wird. Dies kann einerseits planerische oder bauliche Gründe haben, bspw. im Falle des Unterschreitens von Mindestbreiten, andererseits dem Verhalten der Verkehrsteilnehmenden geschuldet sein im Zusammenspiel mit einer ungenügenden Kontrolle seitens der Behörden. So kann bspw. ein Radfahrstreifen in seiner Breite unter Einhaltung der notwendigen Sicherheitsabstände zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr richtlinienkonform angelegt sein, jedoch entsteht ein Konflikt zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und dem Radverkehr, wenn das Kfz verbotenerweise auf dem Radfahrstreifen geparkt wird. Zugleich können Maßnahmen in diesen Feldern zu einer Verbesserung der Situation führen (z. B. Ausweitung der Kontrollen, bauliche Anpassungen).

Über die in Tabelle 9 dargestellten Nutzungskonkurrenzen und -konflikte hinaus gibt es weitere Konflikte, die zweifelsfrei bestehen, im Straßenraum aber nicht auf den ersten Blick ersichtlich werden. Diese betreffen die Aspekte Versickerung und Wärme. Bei Parkplatzflächen handelt es sich zumeist unabhängig von der Anordnung und Ausbildung um versiegelte Flächen. Versiegelte Flächen wirken sich einerseits negativ auf die Versickerung von Niederschlagswasser aus und verstärken andererseits die Erwärmung der Straßenräume.

3.2. Grundsätzliche Flächenbedarfe für Aufenthalt und aktive Mobilität

Nutzungskonkurrenzen und -konflikte resultieren wie zuvor beschrieben u. a. aus den Ansprüchen und dem Flächenbedarf unterschiedlicher Nutzungen. Es gibt zahlreiche Literatur, die sich mit den Städten und Straßenräumen der Zukunft beschäftigt. Das Umweltbundesamt zeigt u. a. mit den Fachbroschüren „Die Stadt für Morgen: Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt“ [2017] sowie „Straßen und Plätze neu denken“ [2017] Wege auf, wie ein Umfeld mit weniger Verkehr, weniger Autos und weniger Belastungen für Gesundheit und Klima geschaffen werden kann.

Es heißt: *„Auf Straßen und Plätzen findet das öffentliche Leben statt. Ihre Gestaltung bestimmt, wie intensiv wir diese Räume dafür nutzen. Ist eine Straße als eine Einladung an Kraftfahrzeuge konzipiert, dominiert hier bald der Autoverkehr mit Lärm, Abgasen und Flächenanspruch. Kaum jemand möchte sich in solchen Straßen aufhalten – die Aufenthaltsqualität ist in der Regel gering, Begegnungen, Gespräche oder Kinderspiel finden nicht statt. Wirkt eine Straße jedoch einladend auf zu Fuß gehende und Rad fahrende Menschen, existieren Gelegenheiten zum Aufenthalt, so entstehen Kommunikation und Interaktion. Der öffentliche Straßenraum füllt sich mit Leben.“* [UBA „Straßen und Plätze neu denken“, 2017, S. 5] Um die aktive Mobilität und alternative Nutzungen zu fördern, bedarf es demnach einer Flächenumverteilung und Neukonzeption von Straßenräumen. Für den bisher dominierenden Kfz-Verkehr sind restriktive Maßnahmen notwendig. Verkehrsströme sind zu bündeln und auf Hauptverkehrsstraßen und -achsen zu verlagern. Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Straßenraum sind zu reduzieren. Der ruhende Kfz-Verkehr ist in zentrale Parkflächen- und bauten zu verlagern. Nur so kann es gelingen, zusätzliche Flächen im Straßenraum bereitzustellen.

Im Folgenden werden die Flächenbedarfe für Aufenthalt und aktive Mobilität qualifiziert und quantifiziert. Die Flächenbedarfe werden insbesondere von den vorgegebenen Qualitätsstandards (E Klima 2022, RASt 2006, EFA 2002, ERA 2010 etc.) abgeleitet.

Anzumerken ist, dass diese Richtlinien und Empfehlungen teilweise bereits älteren Datums sind und damit die aktuellen Trends (SUV, Lastenfahrräder, E-Scooter etc.) zwangsläufig nicht adäquat berücksichtigen. Einige

Richtlinien und Empfehlungen werden aktuell fortgeschrieben. Dies betrifft insbesondere die RASt und die dazugehörigen Empfehlungen wie beispielsweise die ERA. Eine Veröffentlichung der neuen RASt 20XX soll erst gegen Ende 2024 erfolgen. Daher beziehen sich die im Folgenden dargestellten Flächenbedarfe auf die Werte der derzeit noch gültigen Richtlinien und Empfehlungen.

Gemäß den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima, Ausgabe 2022) sind die in den RASt 2006 angegebenen Klammerwerte für Radverkehrsanlagen nicht mehr anzuwenden. Grundsätzlich gelten aufgrund der Aktualität die Angaben der E Klima 2022, sofern diese von den Angaben der RASt 2006 abweichen.

Nachfolgend werden Flächenangaben und Maße tabellarisch und textlich wiedergegeben. Entsprechende Grafiken und Abbildungen sind den jeweiligen Richtlinien, Empfehlungen und Hinweisen zu entnehmen.

3.2.1. Flächenbedarf des Fußverkehrs

Die Flächenbedarfe des Fußverkehrs werden insbesondere aus den E Klima 2022, RASt 2006, den EFA 2002 sowie den H BVA 2011 abgeleitet. Nutzungsansprüche aus Fußverkehr, sozialen Ansprüchen (Aufenthalt, Geschäftsauslagen, Spielen etc.) und Barrierefreiheit treten an allen angebauten Straßen auf. Die Ausprägung dieser Nutzungsansprüche variiert dabei stark in Abhängigkeit von der Randbebauung, der Umfeldnutzung sowie der Lage und Bedeutung des Straßenraums innerhalb des Fußverkehrsnetzes. Die EFA formulieren „Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts“. Hierzu werden neun verschiedene Nutzungen (von straßenunabhängig geführten Wegen bis Geschäftsstraße) aufgeführt und Seitenraumbreiten und Maßnahmen im Querverkehr in Abhängigkeit dieser Nutzung sowie der Verkehrsstärke ausgewiesen.

Mit Ausnahme der Nutzung „Wohnstraße, offene Bebauung“ beträgt die Seitenraumbreite mindestens 2,50 m. Diese Breite wird sowohl in den EFA als auch in den RASt hergeleitet. Der Verkehrsraum einer einzelnen Person beträgt 80 cm. Der Verkehrsraum zwei nebeneinandergehender Personen beträgt inkl. Berücksichtigung eines 20 cm breiten Zwischenraums 1,80 m. Dieses Maß entspricht der nutzbaren Gehwegbreite. Aus diesem Verkehrsraum leitet sich die Regelgehweg- bzw. Seitenraumbreite von 2,50 m ab. Diese Breite berücksichtigt einen 20 cm breiten Sicherheitsraum der zur Straße abgewandten Seite (z. B. Gebäudewand) sowie einen 50 cm breiten Sicherheitsraum zur Fahrbahn. Auf diese 50 cm kann verzichtet werden, wenn der Gehweg nicht direkt an Flächen des fließenden Verkehrs angrenzt, sondern bspw. an einen Grünstreifen. Bei den 2,50 m handelt sich um die Mindestgehwegbreite, von der nur aus triftigen Gründen abgewichen werden kann. Das Bereitstellen von Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr gilt bspw. nicht als triftiger Grund.

Über diesen allgemeinen Flächenbedarf von Personen hinaus, haben mobilitätseingeschränkter Personen spezifische Anforderungen, die den Flächen- bzw. Raumbedarf vergrößern.

Tabelle 1: Breiten- und Längenbedarf mobilitätseingeschränkter Personen

Art	Breite und Länge
Person mit Stock	0,85 m
Person mit Armstützen	1,00 m
Person mit Langstock	1,20 m
Person mit Rollstuhl	0,90 x 1,25 m
Rollstuhl mit Begleitperson	0,90 x 2,50 m
Person mit Spezialfahrrad	1,30 m

Art	Breite und Länge
Rotationsflächenbedarf für eine 180°-Drehung von einer Person mit Rollstuhl	1,50 x 1,50 m

Quelle: Eigene Darstellung nach H BVA [2011, Kapitel 3.1.1]

An Engstellen soll eine nutzbare Mindestbreite von 1,60 m (0,90 m Flächenbedarf +0,20 m Abstand zum Grundstück/Gebäude + 0,50 m Sicherheitsabstand zur Fahrbahn) nicht unterschritten werden, um das sichere Passieren einer Person mit Rollstuhl zu gewährleisten. Beim Begegnungsverkehr zweier mobilitätseingeschränkter Personen (was ähnlich wie beim Kfz-Begegnungsverkehr eine Mindestanforderung für alle Straßenräume sein sollte) ist eine nutzbare Mindestbreite von 2,70 m (2x Flächenbedarf für Personen mit Rollstuhl/2x 0,20 m Abstand, 1x 0,50 m Sicherheitsabstand Fahrbahn) zu gewährleisten.

Mobilitätseingeschränkte Personen haben nicht nur spezifische Anforderungen an den Flächen- bzw. Raumbedarf, sondern zudem an die Oberflächenstruktur. Die spezifischen Abmessungen von Bodenindikatoren sind bei der Dimensionierung von Gehwegen und Seitenräumen zu beachten.

Dazu hat die Stadt Aachen bereits seit 2009 Ausbaustandards zur Schaffung der Barrierefreiheit im Straßenraum definiert⁴.

Die Abmessungen der aktuellen Bodenindikatoren laut H BVA sind der nachfolgenden Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1: Abmessungen von Bodenindikatoren nach aktueller Maßgabe

Bodenindikator	Regelmaß	Anmerkung
Leistreifen (LS)	30 - 60 cm breit	Abstand zu Hindernissen und festen Einbauten: mind. 60 cm
Abzweigfeld (AZF)	90 x 90 cm	
Auffindestreifen (AF)	60 - 90 cm tief	
Abschlussstreifen (ASS)	90 cm tief	
Einstiegsfeld (EF)	90 x 90 cm oder 90 x 120 cm	Sicherheitsabstand zur Kante: mind. 30 cm
Aufmerksamkeitsfeld (AMF)	60 - 90 cm tief	
Richtungsfeld (RF)	60 - 90 cm tief	
Sperrfeld (SF)	60 - 90 cm tief	
Begrenzungsstreifen (BS)	30 - 60 cm breit	

Quelle: Eigene Darstellung nach H BVA [2011, Kapitel 3.2.4.1]

In städtischen Straßenräumen entstehen nicht nur Flächenansprüche aus dem Längs- und Querverkehr, sondern darüber hinaus aus dem Verweilen von zu Fuß Gehenden. Gemäß den RAST lassen sich Grundmaße für Aufenthaltsflächen wegen der Vielfalt zeitlicher und räumlicher Überlagerungen verschiedener Aufenthaltsformen (z. B. von spielenden Kindern) nicht geben. Tabelle 2 sind Orientierungs- bzw. Richtwerte zu entnehmen, die in den RAST aufgeführt werden. Der zusätzliche Flächenbedarf ist der nutzbaren Gehwegbreite von 1,80 m zuzuschlagen.

⁴ <https://ratsinfo.aachen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=35254>; Die Standards sind auf Basis der damals verfügbaren Kenntnisse und in Zusammenarbeit mit der Kommission Barrierefreies Bauen entwickelt worden. Einen einheitlichen Standard für Deutschland oder NRW gab es zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Deshalb entsprechen die getroffenen Regelungen aus heutiger Sicht nicht allen Anforderungen. Die Standards wurden bei Bedarf weiterentwickelt, weshalb im Straßenraum z. T. unterschiedliche Bodenindikatoren zu finden sind. Derzeit werden die Standards überarbeitet.

Tabelle 2: Richtwerte für den zusätzlichen Raumbedarf im Seitenraum aufgrund besonderer Anforderungen

Art	Zusätzlicher Raumbedarf
Flächen für Kinderspiel	≥ 2,00 m
Verweilflächen vor Schaufenstern	≥ 1,00 m
Auslagen und Vitrinen	1,50 m
Ruhebänke	≥ 1,00 m
Warteflächen an Haltestellen	≥ 2,50 m

Quelle: Eigene Darstellung nach RAST [2006, Kapitel 6.1.6.1]

Gemäß den EFA sind in wichtigen Gehwegverbindungen spätestens alle 300 m Ruheplätze für Senioren, Gehbehinderte und Kleinkinder mit Ihrer Begleitung vorzusehen. Entlang der Aachener Premiumfußwege sind alle 200 m Sitzbänke geplant. Aus Gründen der Barrierefreiheit sollte neben Sitzgelegenheiten eine stufenlos zugängliche Ruhefläche von mindestens 1,50 m Breite und 1,50 m Länge vorhanden sein.

3.2.2. Flächenbedarfe des Radverkehrs

Gemäß den ERA 2010 lassen sich die planerischen Grundmaße für die Verkehrsräume aus der Grundbreite und der Höhe einer Person mit Rad sowie den Bewegungsspielräumen ableiten. Die lichten Räume setzen sich aus den Verkehrsräumen und den Sicherheitsräumen zusammen.

Der Verkehrsraum einer einzelnen Person mit Rad beträgt 1,00 m. Der Verkehrsraum zweier nebeneinanderfahrenden Personen mit Rad 2,00 m. Der Verkehrsraum einer einzelnen Person mit Rad und Radanhänger beträgt 1,30 m.

In den E Klima 2022 heißt es, dass die in den RAST 06 und ERA, Ausgabe 2010, angegebenen Regelmaße für Radverkehrsführungen als Mindestwerte anzusehen und diese Anlagen möglichst breiter zu wählen sind. Die angegebenen Klammerwerte für Radverkehrsanlagen sind nicht mehr anzuwenden.

Weiter heißt es, dass Radverkehrsführungen an Engstellen nach ERA-Standard zu priorisieren sind. Einschränkungen sind für den Kfz-Verkehr umzusetzen.

Wenn ruhender Verkehr nicht zu vermeiden ist, sind Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von mindestens 0,75 m zu allen Arten der Radverkehrsführung vorzusehen. Dies gilt demnach auch bei Schutzstreifen und Fahrradstraßen. Zudem sollte auch im Mischverkehr, insbesondere bei schmalen Fahrbahnen, ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von mindestens 0,75 m vorgesehen werden. Diese Sicherheitstrennstreifen sind nicht Teil der Radverkehrsanlage und baulich oder verkehrstechnisch zu kennzeichnen.

Tabelle 3 fasst die Breiten der Radverkehrsanlagen sowie der Sicherheitstrennstreifen in Abhängigkeit vom Anlagentyp zusammen.

Tabelle 3: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils inkl. Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längspark- ständen (2,00 m)	Zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	≥ 1,50 m	-	≥ 0,75 m	≥ 0,75 m
Radfahrstreifen	Regelmaß	≥ 1,85 m	-	≥ 0,75 m	≥ 0,75 m
Einrichtungs- radweg	Regelmaß	≥ 2,00 m	≥ 0,50 m bei festen Einbauten bzw. hoher Ver- kehrsstärke: ≥ 0,75 m	≥ 0,75 m	≥ 1,10 m (Überhang- streifen kann darauf ange- rechnet wer- den)
Beidseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß	≥ 2,50 m		≥ 0,75 m	
Einseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß	≥ 3,00 m			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	Abhängig von Fuß- und Rad- verkehrsstärke	≥ 2,50 m			

Quelle: Eigene Darstellung nach E Klima [2022, ERA-Steckbrief] und ERA [2010, Tabelle 5]

Die Regelbreite der Fahrbahn einer Fahrradstraße beträgt 4,00 m. Diese Breite ermöglicht, dass ein Fahrrad einem Kfz begegnen kann, ohne von seiner Fahrlinie abweichen zu müssen, sofern Kfz-Verkehr zugelassen ist. Die Stadt Aachen geht darüber hinaus und hat das Optimalmaß für die Fahrgassenbreite einer Fahrradstraße (unabhängig von der Kfz-Freigabe) bei 4,50 m beschlossen. Bei dieser Breite können sich zwei Radfahrende mit zwei Radfahrenden oder einem Kfz begegnen. Zudem werden die Fahrradstraßen gemäß Radentscheid rot eingefärbt.

Bei der Dimensionierung von Querungsanlagen für den Radverkehr ist neben dem Breitenbedarf der Längenbedarf zu berücksichtigen. Ein einzelnes Fahrrad benötigt zum Aufstellen eine Fläche von 2,00 m Länge und 1,00 m Breite. Für das Aufstellen eines Fahrrades mit Anhänger muss die Fläche 3,00 m bis 3,50 m lang sein. Diese Fläche ist auch für das Aufstellen von Lastenrädern geeignet, die i. d. R. eine Länge von 2,70 m und eine Breite von 1,00 m haben.

Der Längenbedarf spielt auch bei der Dimensionierung von Radabstellanlagen eine wichtige Rolle. Radabstellanlagen sollten an allen für den Radverkehr wichtigen Zielen geschaffen werden. Es gibt eine Vielzahl an unterschiedlicher Radabstellanlagen. Für klassische Fahrräder sollte eine Abstellfläche von 2,00 m Länge vorgesehen werden; im Falle von Lastenrädern 2,50 m. Der Lenker eines klassischen Fahrrades ist i. d. R. 0,60 m bis 0,70 m breit. Dies ist bei der Anordnung bspw. von nebeneinanderliegenden Rahmenhaltern zu berücksichtigen. Der Abstand zweier Rahmenhalter sollte in Einzelaufstellung 1,20 m und in Doppelaufstellung 1,50 m betragen.

3.2.3. Flächenbedarf für sonstige Anlagen

Das Umweltbundesamt beschreibt in der Fachbroschüre „Die Stadt für Morgen“ [2017] zehn aufeinander abgestimmte Pakete mit konkreten Einzelmaßnahmen, die zu einer Stadt für Morgen gehören. Neben dem Ausbau der Netze für aktive Mobilität geht es hierbei z. B. auch um die Schaffung von urbanem Grün und öffentlichen Freiräumen.

Eine hohe Umwelt- und Aufenthaltsqualität fördert den Austausch und schafft lebendige Straßen und Städte. Anzahl, Größe, Qualität, Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der grünen und der blauen Infrastruktur spielen eine bedeutsame Rolle. Grün- und Wasserflächen erfüllen neben sozialen und kulturellen auch ökologischen und ökonomischen Funktionen. Standards für die quantitative und qualitative Grün- und Freiraumversorgung gilt es jedoch erst noch zu entwickeln.

Die RAST 2006 geben Grundmaße für den Raumbedarf der Begrünung vor. Der Raumbedarf ergibt sich aus dem für die art- und funktionsgerechte Entwicklung von Gehölzen erforderlichen ober- und unterirdischem Raum. Bäume stellen die höchsten Ansprüche an den Raumbedarf, da sie zusätzlich zu ihrer oberirdischen Masse einen großen unterirdischen Wurzelraum benötigen. Folgender Tabelle 4 ist der oberirdische Raumbedarf in Abhängigkeit der Baumgröße zu entnehmen.

Tabelle 4: Oberirdischer Raumbedarf von Bäumen unterschiedlicher Größe

Baumgröße	Oberirdischer Raumbedarf
I. Ordnung – Großbäume mit einer Wuchshöhe > 20 m	4.000 m ³
II. Ordnung – mittelgroße Bäume mit einer Wuchshöhe von 15 bis 20 m	1.500 m ³
III. Ordnung – Kleinbäume mit einer Wuchshöhe von 7 bis 15 m	1.000 m ³

Quelle: Eigene Darstellung nach RAST [2006, Kapitel 4.8]

In Seitenräumen von Stadtstraßen kommt für die Anlage der Pflanzgrube ausschließlich Bauweise 2 nach den „Empfehlungen für Baumpflanzungen“ zur Anwendung. Es soll eine dauerhaft wasser- und luftdurchlässige Baumscheibe von mindestens 4 m² (besser 9 m²) zur Verfügung gestellt werden. Das Volumen der Pflanzgrube sollte mindestens 12 m³ umfassen. Entsprechende Abstände von Bäumen zu Verkehrsräumen, Gebäuden und technischen Einrichtungen sind vorzusehen. Die Regelbreite von Grünstreifen ohne Baumbepflanzung beträgt gemäß RAST 2006 1,00 m.

Die Stadt für Morgen ist laut UBA zudem durch ein Angebot an integrierten Mobilitätsdienstleistungen geprägt. Mobilstationen spielen in diesem Zusammenhang eine entscheidende Rolle. Mobilstationen verknüpfen unterschiedliche Verkehrsangebote miteinander. Sie sollen gut sichtbar und schnell erkennbar sein. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZMN) hat sowohl ein Handbuch als auch einen Gestaltungsleitfaden für Mobilstationen in NRW erstellt. In diesen werden einerseits Mindestausstattungen und weitere Ausstattungen von Mobilstationen empfohlen und andererseits Gestaltungsmerkmale definiert.

Zu der empfohlenen Mindestausstattung von Mobilstationen gehören u. a. die Elemente gemäß der nachfolgenden Tabelle 5.

Tabelle 5: Empfohlene Mindestausstattung von Mobilstation mit Angabe des Flächenbedarfs

Ausstattung	Flächenbedarf / Maße
Fahrradabstellanlage	0,80 bis 1,20 m Abstand zwischen zwei Rädern in Einzelaufstellung 1,00 bis 1,50 m Abstand zwischen zwei Rädern in Doppelaufstellung
Fahrradboxen	0,80 bis 1,00 m Breite 2,00 m Tiefe
Sitzgelegenheit	48 cm Sitzhöhe
Witterungsschutz	4,25 x 1,80 x 2,20 m (L x B x H)

Quelle: Eigene Darstellung gemäß Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, 3. Auflage [2022, Kapitel 3.4]

Zu der empfohlenen weiteren Ausstattung gehören u. a. die Elemente gemäß der nachfolgenden Tabelle 6.

Tabelle 6: Empfohlene, weitere Ausstattung von Mobilstation mit Angabe des Flächenbedarfs

Ausstattung	Flächenbedarf / Maße
Bikesharing/Fahrradverleih	5,50 x 2,70 m (L x B) Maße für 6 E-Bikes, einreihig aufgestellte. Breite inkl. 0,95 m Entnahmebereich.
Carsharing	5,00 x 2,50 m (L x B) je Stellplatz
E-Motorroller-Sharing	2,00 m ² je Aufstellfläche
E-Tretrollersharing	1,60 - 2,00 m ² Aufstellfläche
E-Tanksäule	2,00 m ² je Ladesäule (Doppelladesäule)
Gepäckschließfächer	1,23 x 0,5 x 2,08 m (L x B x H) für 15 Schließfächer à 0,40 x 0,40 m zzgl. Überdachung (1,50 x 1,00 m)
Lastenräder/Lastenpedelec	2,00 m Platzbedarf vor der Anlage 1,00 m Abstand zwischen zwei Stellplätzen
Pedelec-Ladestation	2,00 m ² je Ladesäule (Doppelladesäule)
P+R-Anlage	5,00 x 2,50 m (L x B) je Stellplatz

Quelle: Eigene Darstellung gemäß Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, 3. Auflage [2022, Kapitel 3.4]

3.3. Abwägung zwischen öffentlichen Nutzungsansprüchen und den privaten Ansprüchen des ruhenden Verkehrs

Um den grundsätzlichen und in Zukunft wachsenden Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum gerecht zu werden, ist eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums erforderlich. Dabei ist grundsätzlich für alle Verkehrsträger die Priorität auf den fließenden Verkehr vor dem ruhenden Verkehr zu legen.

Die beiden nun vorliegenden Parkraumgutachten (Gesamtkonzept Quartiersparken und Gesamtstädtisches Parkraumgutachten) zeigen beispielhaft einen pragmatischen Ansatz auf, wie einerseits das Angebot an Parkmöglichkeiten und der Parkraumbedarf in einem Quartier ermittelt werden können. Andererseits werden Nutzungsansprüche und Nutzungskonflikte dargestellt, die primär im Sinne einer öffentlichen Bereitstellung befriedigt werden sollten. Die umzunutzenden Pkw-Parkplätze sollen bestmöglich im privaten Raum kompensiert werden. Auf der anderen Seite besteht das Ziel einer gerechten Verteilung des öffentlichen Raums.

Zukünftig gilt, dass eine transparente Aufbereitung und Darstellung der abwägungsrelevanten Fakten und der verschiedenen Belange erfolgen sollte. So kann der jeweilige Fachbereich oder das politische Gremium dazu beraten und die Aufteilung vorsehen. Weitere wichtige abwägungsrelevante Fakten können beispielsweise folgende sein:

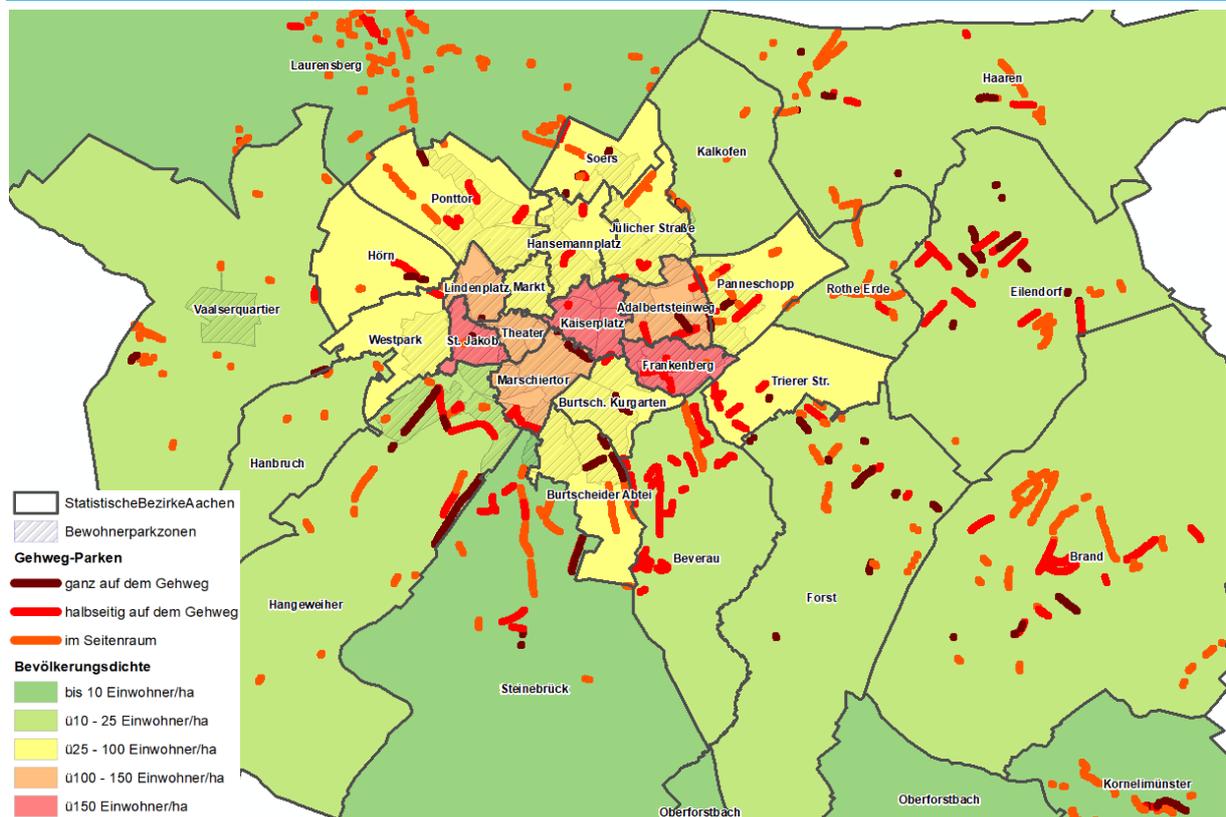
- Die Verbesserung der Verkehrssicherheit (insbesondere Schülerverkehr, Senioren und Behinderte)
- Sicherstellung einer angemessenen Gehwegbreite
- Schaffung korrekt dimensionierter oder bisher fehlender Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen und Rad-Vorrang-Routen
- Bereitstellung von Mobilitätsstationen

- Einrichtung von stationären Sharing-Angeboten
- Bereitstellung von Radabstellanlagen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung, durch z. B. Bäume, Stadtmobiliar oder Außenrestaurants.

Die folgende Karte veranschaulicht dazu beispielhaft anhand der Analysedaten mögliche Schwerpunkte von Nutzungskonflikten im Fahrbahnseitenraum. Dazu wurden alle bekannten öffentlichen Parkmöglichkeiten, die ganz und halb auf dem Gehweg angeordnet sind, dargestellt und mit der Einwohnerzahl pro Hektar der jeweiligen statistischen Bezirke überlagert. Im Ergebnis dieser einfachen Analyse werden die Bereiche ersichtlich, in denen eine hohe Siedlungsdichte vorliegt und zugleich der öffentliche Raum (Straßenseitenraum und Gehweg) auch durch Parken direkt beansprucht wird. Es ist davon auszugehen, dass Gehwegparken besonders im Innenstadtbereich nicht selten ist.

Neben diesen Innenstadtbzirken (wo Nutzungskonflikte stark zu vermuten sind) zeigt die Karte aber trotzdem anschaulich auf, dass vor allem die dichter besiedelten Gebiete auch Gehwegparken aufweisen. Neben Burscheider Abtei, Trierer Straße, Panneschopp, Ponttor und Beverau ist das auch in den Siedlungskernen der äußeren Stadtteile Brand, Eilendorf, Kornelimünster und Laursberg der Fall.

Abbildung 15: Verschneidung von Gehwegparken und Bevölkerungsdichte



Die Karte gibt einen ersten Überblick und das Ergebnis ist wohl wenig überraschend. Genauere Analysen müssen im Anschluss jedoch weit kleinteiliger auf Quartiers- und Straßenebene erfolgen.

4. Empfehlungen zu Anpassungen der Parkgebührenordnung

Jahrzehntelang wurden deutsche Städte nach dem Leitbild der autogerechten Stadt ausgerichtet. Dazu gehörte neben dem Bau von autogerechten Straßen auch das kostenlose Parken vor der eigenen Haustür, am Arbeitsplatz und an jedem anderen Ort, der aufgesucht wird. In weiten Teilen der Bevölkerung wird tatsächlich auch heute noch das kostenlose Parken direkt am Zielort als eine Art Grundrecht wahrgenommen. Gleichzeitig nimmt der Wunsch nach Veränderung zu und die Nutzung sowie der Wert des knappen öffentlichen Raumes werden stärker diskutiert. Unterdessen verzeichnen die Kommunen und so auch Aachen einen stetigen Anstieg des Pkw-Besitzes (allein zwischen 2016 und 2021 nahm die Anzahl der privat zugelassenen Pkw um 5% zu). Dieser geht mit breiteren Fahrzeugen sowie einen höheren Flächenbedarf für die parkenden Pkw einher.

Die Gestaltung der Parkgebühren im Rahmen von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen trägt direkt dazu bei, die Parkraumverfügbarkeit besser steuern zu können und die Parkraumverfügbarkeit für die Bewohnenden in einem stadtverträglichen Maß zu verbessern, die Zugänglichkeit mit Pkw für die Kundschaft und Lieferanten zu erleichtern und den Zielverkehr durch Berufs- und Ausbildungspendler auf andere Verkehrsträger zu verlagern.

Zur Ausweisung und der Bewirtschaftung von Parkplätzen gibt es eine Reihe an rechtlichen Grundlagen, die es seitens der Kommunen zu beachten gilt. Auf Grundlage von § 6 Abs. 1 Nr. 15 des StVG ist es möglich, auf öffentlichen Straßen Rechtsverordnungen zu erlassen, die den fließenden und ruhenden Verkehr zugunsten von dessen Sicherheit und/oder Leichtigkeit beschränken. Gemäß § 45 Abs. 1b Satz 2a StVO darf die zuständige Straßenverkehrsbehörde beim Vorliegen eines erheblichen Parkraummangels Maßnahmen zur Bewirtschaftung des Parkraumes anordnen. Die genauen Voraussetzungen für eine Bewirtschaftung sind darüber hinaus in §45 VwV-StVO geregelt. Dies beinhaltet beispielsweise Vorgaben für die Reservierung von Parkplätzen für Carsharing-Fahrzeuge und die gelten Voraussetzungen für die Einrichtung von Bewohnerparkzonen (z. B. Dimensionierung, Lage, Ausstellung von Parkausweisen).

Ziel der Empfehlungen zum Gebührenkonzept ist es, die Gebühren allgemein und für das Bewohnerparken so zu definieren, dass eine höhere Kostengerechtigkeit beim Parken erzielt und der knappe öffentliche Raum stärker in Wert gesetzt werden kann. Gleichzeitig soll das Konzept auch zu mehr Effizienz führen, da so zum Beispiel weniger ausgelastete Parkbauten stärker ausgelastet werden können. Zugleich schafft es mehr Steuerungsmöglichkeiten für den Gesamtverkehr in Aachen.

4.1. Einordnung der Parkgebühren

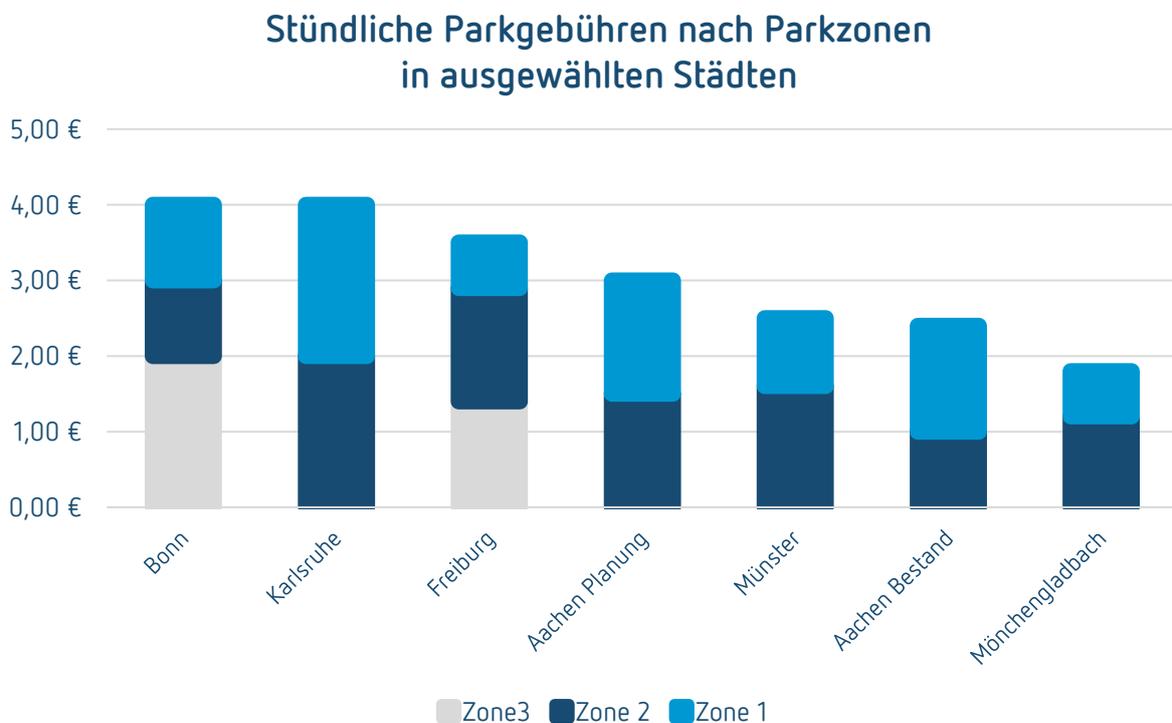
Parkgebühren werden in der Regel aufgrund der Lage und der Art der Parkmöglichkeit unterschieden. Die Lage als Maß der Attraktivität von Parkmöglichkeiten wird üblicherweise anhand von Tarifzonen vereinfacht dargestellt. Hinsichtlich der Art der Parkmöglichkeit kann zwischen dem Parken entlang der Straße, also dem Parken im öffentlichen Raum, und dem Parken in Parkieranlagen unterschieden werden.

4.1.1. Parkgebühren im öffentlichen Raum

Die Stadt Aachen wird in zwei Tarifzonen untergliedert. In Tarifzone 1, die durch den Alleering begrenzt wird, gilt eine maximale Parkdauer im öffentlichen Straßenraum von 60 Minuten (bzw. 120 Minuten für E-Fahrzeuge). Im sonstigen Stadtgebiet gelten in bewirtschafteten Abschnitten die Parkgebühren von Tarifzone 2. In ausgewählten Bewohnerparkzonen wird zusätzlich ein Tagesticket zwischen 5 und 8 Euro angeboten.

Mit dem Beschluss Ende 2022 wurde eine erste Parkgebührenanpassung für Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum vorgenommen: In Zone 1 wurden die Gebühren auf 3,00 € pro Stunde erhöht. Die Begrenzung der Parkdauer bleibt bestehen. In Zone 2 ist eine Erhöhung der Parkgebühren auf 1,50 € pro Stunde beschlossen. Dies entspricht einer Parkgebührenerhöhung um 25 bzw. 50 %. Trotz der Anpassung liegen die Gebühren in einem moderaten Bereich (vgl. Abbildung 16). In vergleichbaren Städten wie Bonn oder Karlsruhe sind die Parkgebühren in der jeweiligen Zone 1 mit 4,00 € pro Stunde um rund ein Drittel höher.

Abbildung 16: Parkgebühren in ausgewählten Städten ähnlicher Größe und Struktur



Quelle: Planersocietät, Datengrundlage: Kommunale Parkgebührensatzungen

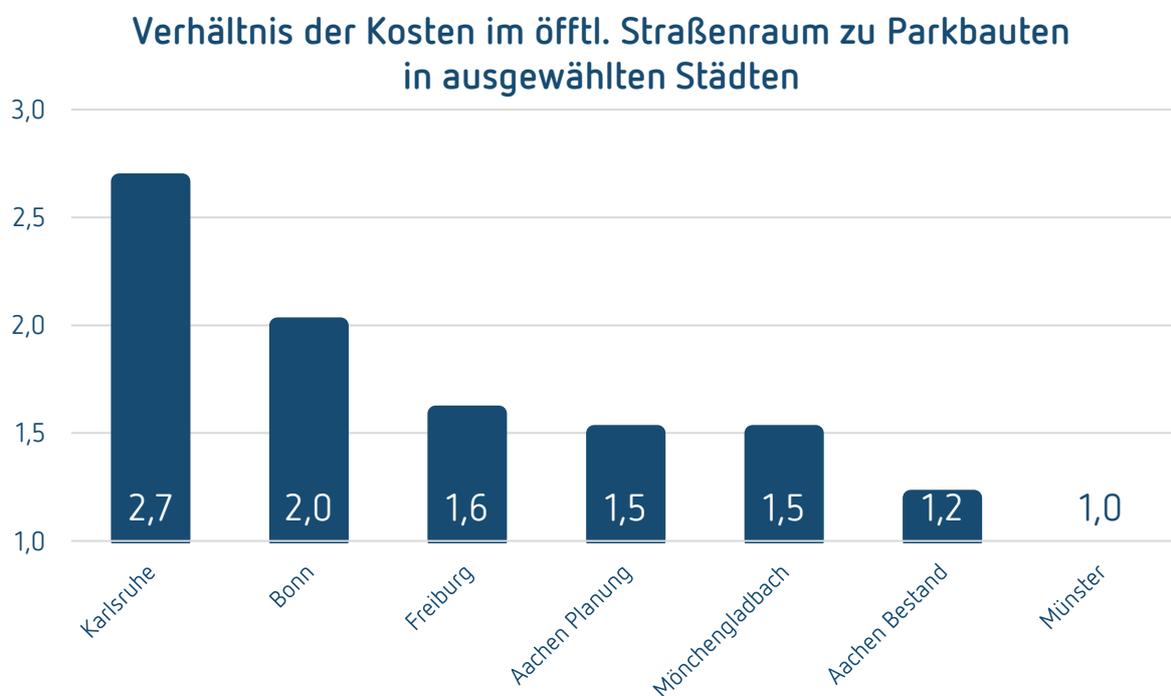
4.1.2. Parkgebühren in Parkierungsanlagen

Trotz attraktiver Lage und geringer Parkgebühren sind Tiefgaragen und Parkhäuser oftmals unzureichend ausgelastet. Dies gilt in vielen Fällen auch dann, wenn im Umfeld der Parkierungsanlage ein hoher Parkdruck herrscht und für das Finden einer freien Parkmöglichkeit mehrmaliges Umfahren eines Häuserblocks notwendig ist. Können derartige Leerstände durch Verlagerung der parkenden Fahrzeuge reduziert werden, so ist es im Umkehrschluss möglich, Flächen im öffentlichen Raum für anderweitige Nutzungen bspw. zugunsten von Fuß- und Radverkehrsanlagen oder von attraktiven Aufenthaltsflächen und Begrünung vorzusehen.

Die Nutzung von Parkieranlagen seitens der Fahrenden hängt von diversen Faktoren ab. Neben der Lage, der Orientierung (z. B. wegweisende Beschilderung, Parkleitsystem) und der subjektiven Sicherheit ist die Bepreisung, insbesondere im Vergleich zum Parken im öffentlichen Straßenraum, eine wesentliche Stellschraube. Attraktive Monats- oder Jahrestickets können, je nach Quartierstyp, Anwohnende oder Angestellte dazu veranlassen, verstärkt in Parkieranlagen zu parken.

In der Aachener Innenstadt stehen den Nutzenden 9.100 Stellplätze in 24 Parkieranlagen zur Verfügung. Davon sind 7.600 Stellplätze an das Parkleitsystem angebunden. In den Aachener Parkhäusern und Tiefgaragen liegen die Parkgebühren außerhalb des Alleenringes und in der Innenstadt zwischen 1,00 € und 2,50 € pro Stunde. Somit beträgt das Kostenverhältnis (Parkkosten im öffentlichen Straßenbau zu Parkkosten in Parkbauten) im Bestand in Aachen 1,2 und liegt infolge der Parkgebührenanpassung bei 1,5. Im Vergleich dazu besteht in Karlsruhe und Bonn eine deutlichere Differenz und somit ein größerer Anreiz, abseits der Straße zu parken.

Abbildung 17: Verhältnis der Parkgebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum und in Parkbauten in innerstädtischen Bereichen



Quelle: Planersocietät

Die Tageshöchstsätze liegen im Alleenring zwischen 12,00 und 20,00 €. Außerhalb kann i. d. R. für 5,00 – 10,00 € ganztägig geparkt werden. Für Dauerparkende stehen abhängig vom Parkhausbetreiber verschiedene Tarife zur Verfügung. In jeweils sieben der Parkieranlagen gibt es ermäßigte Monatstickets für Anwohnende und/oder Arbeitnehmende. Größter Parkhausbetreiber Aachens ist die APAG, die Tarife für ganztägiges Parken (64,20 – 143,30 €/Monat), Job-Parken zwischen 6 und 21 Uhr (73,00 – 96,30 €/Monat) und Home-Parken für Anwohnende (43,00 €/Monat) anbietet.

4.2. Überprüfung und Neuordnung der Bewohnerparkzonen

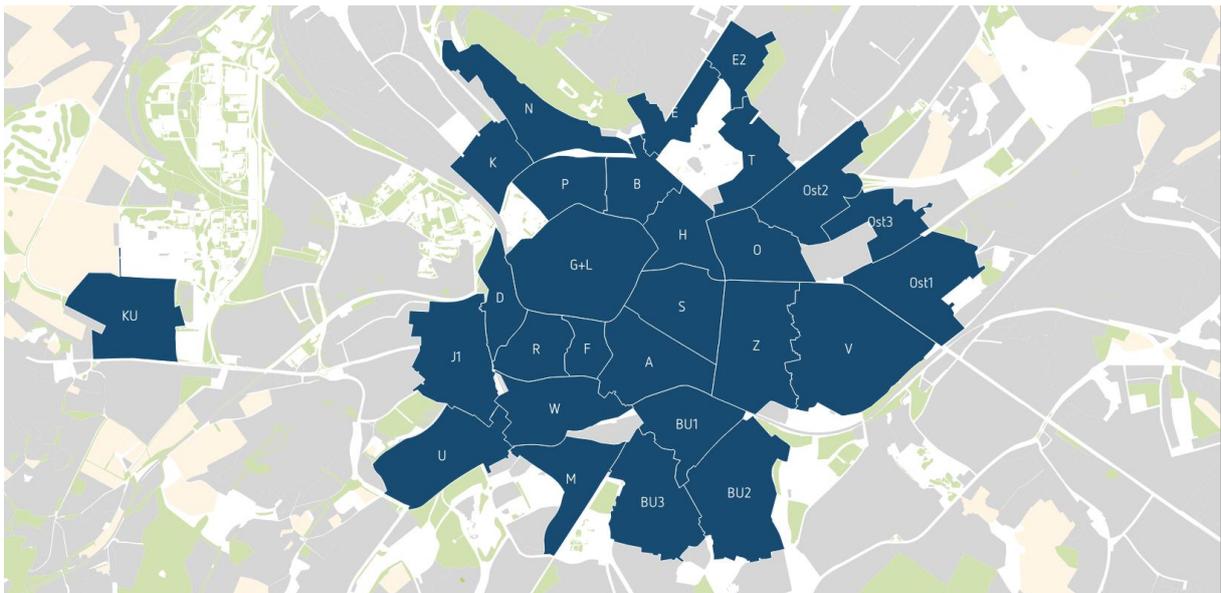
Ziel des Bewohnerparkens ist es, den Parkdruck für Bewohnende zu reduzieren, indem das Parken für gebietsfremde Personen eingeschränkt wird. Grundlage für die Anordnung von Bewohnerparkzonen ist der Nachweis eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks (vgl. § 45 Abs. X VwV-StVO). Wann ein erheblicher Parkdruck vorliegt, wird gesetzlich nicht vorgegeben. Häufig wird der Grenzwert für das Vorliegen eines hohen Parkdrucks von 80 % zu mehreren Zeitpunkten im Tagesverlauf als Orientierung genommen (vgl. FGSV 2012). Ein allgemeiner Parkdruck liegt vor, wenn dieser von verschiedenen Nutzungsgruppen oder durch Bewohnende allein verursacht wird. Werden die Parkmöglichkeiten ausschließlich von den Bewohnenden selbst belegt, besteht kein oder nur ein geringes Verlagerungspotenzial.

Bewohnerparkzonen können auf unterschiedliche Weise beschildert werden. Im Trennprinzip wird ein Teil (max. 50-75 %) der Parkstände für Bewohnende reserviert. Das Mischprinzip erlaubt allen Nutzenden eine freie Parkplatzwahl, Bewohnende sind jedoch von den geltenden Bewirtschaftungsregelungen befreit. Zudem können die Privilegien der Bewohnenden zeitlich limitiert werden. Zwar sind Bewohnerparkausweise lediglich für Bewohnende selbst erhältlich, jedoch steht es Verwaltungen offen, Ausnahmegenehmigungen für Besuchende und insbesondere den Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehr auszustellen.

4.2.1. Zonierung

Das Bewohnerparken ist eine in Aachens Kernstadt übliche Maßnahme zur Parkraumbewirtschaftung. So werden der Alleenring sowie Teile angrenzender Stadtteile in insgesamt 24 Bewohnerparkzonen untergliedert. Abseits der Innenstadt befindet sich zudem eine Bewohnerparkzone am Universitätsklinikum (vgl. Abbildung 18). Darüber hinaus wurden bereits drei weitere Zonen (U, Ost 1, Ost 3) angrenzend an die bestehenden innerstädtischen Zonen beschlossen und befinden sich derzeit in der Umsetzung.

Abbildung 18: Aktuelle Bewohnerparkzonen in Aachen

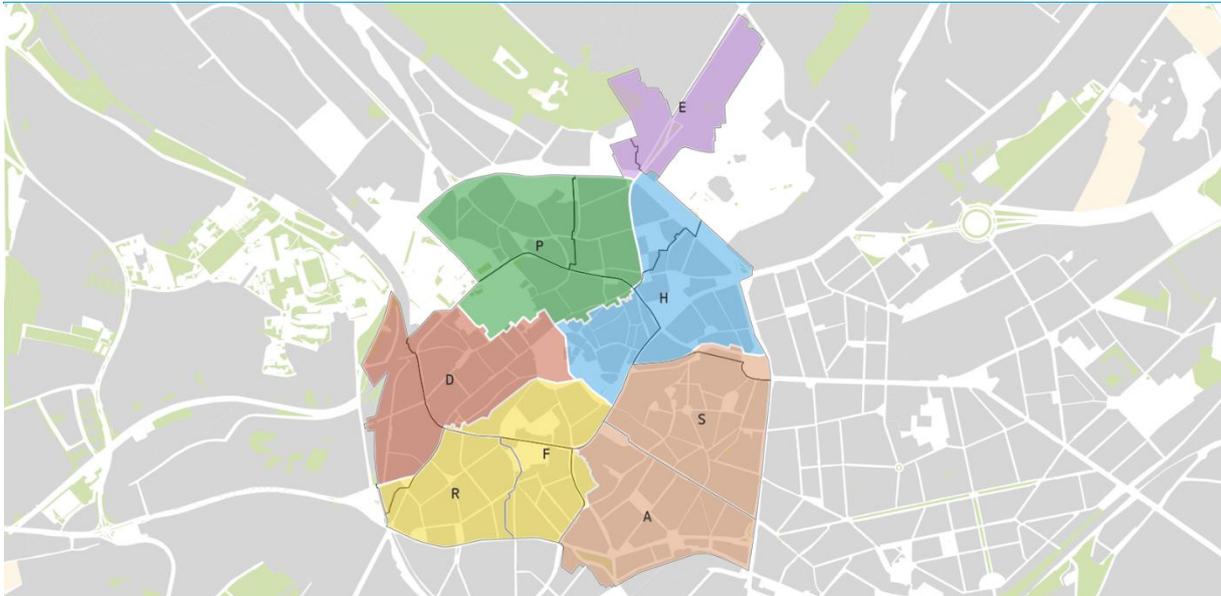


Quelle: Planersocietät

Während die Einführung von Bewohnerparkzonen zunächst sehr restriktiv erfolgte, wechselte das Vorgehen seitens der Aachener Verwaltung in den letzten Jahren. Anstatt die Bewohnerparkzonen auf wenige Straßen zu

beschränken, wurde die Ausdehnung der Bewohnerparkzonen innerhalb des gesetzlichen Rahmens maximiert und somit die Flexibilität der Bewohnenden bei der Parkplatzsuche erhöht. Im Zuge von Straßenneuplanungen wurden Parkmöglichkeiten zugunsten der Aufenthaltsqualität sowie nachhaltiger Mobilitätsformen umgewandelt. Insbesondere in kleineren Bewohnerparkzonen, die sich hauptsächlich innerhalb des Alleenrings befinden, führte die Reduktion des Parkraumangebots zu steigendem Parkdruck. Hinsichtlich des aktuellen Planungsansatzes sollen die kleinen Bewohnerparkzonen innerhalb des Alleenrings angepasst werden.

Abbildung 19: Neuordnung der Bewohnerparkzonen



Quelle: Planersocietät

Bei der Anpassung der Bewohnerparkzonengrenzen innerhalb des Alleenrings wurde zudem der derzeitige Planungsstand zur neuen Innenstadtmobilität und hier im Besonderen die Reorganisation des MIV berücksichtigt.

Tabelle 7 Vorgeschlagene Anpassungen der Bewohnerparkzonen

Zone Bestand	Zone Neu	Bereich
G+L	P	Teileingliederung der Zone G+L südlich von Hirschgraben, Seilgraben und Templergraben bis einschl. Großköln-, Pontstraße und Augustinerbach sowie bis zur Kármánstraße
G+L	H	Teilintegration der Zone G+L westlich der Peterstraße bis Friedrich-Wilhelmplatz, Elisengarten, Münsterplatz, Krämerstraße, Marktplatz und südlich der Großkölnstraße
G+L	F	Teileingliederung der Zone G+L nördlich des Alexianer- bzw. Löhergrabens bis Herrmann-Heusch-Platz, Fischmarkt, Domhof, Münsterplatz, Elisengarten u. Kapuzinergraben
G+L	D	Teilintegration der Zone G+L östlich des Karlsgrabens bis einschließlich Kármánstraße, Augustinergasse, Marktplatz, Krämergasse und Münsterplatz
B	P, H & E	Teilung der Zone B an der Sandkaulstraße und Aufteilung in die Zonen P und H. Integration des Bereichs nördlich der Ludwigsallee in Zone E.
A	F	Integration der östlichen Franzstraße im Abschnitt Borngasse bis Kapuzinergraben
H	S	Eingliederung der Stiftstraße sowie der St. Adalbertkirche in die Zone S
D	R	Integration des Dreiecks Vaalserstraße, Jakobstraße, Bahnlinie in Zone R

Quelle: Planersocietät

Darüber hinaus sollte der Zusammenschluss der Bewohnerparkzonen R und F geprüft werden, um so die größtmögliche Flexibilität bei der Parkplatzsuche zu gewährleisten. Unter Berücksichtigung der in Tabelle 7 vorgeschlagene Anpassungen der Bewohnerparkzonen beschriebenen Anpassungen ist ein Zusammenschluss aufgrund der Zonengröße von rund 1005 m nicht möglich. Ein möglicher Ansatz ist die Umnutzung der einiger Senkrechtparkplätze am Knotenpunkt Jakobstraße / An der Schanz. Ebenso könnten diese Parkmöglichkeiten von der Bewohnerparkregelung ausgenommen werden und so die Bewohnerparkzone verkleinert werden.

4.2.2. Bewohnerparkgebühren

Die Einführung einer Gebührenordnung für das Bewohnerparken ist ein wesentlicher Bestandteil für die Umsetzung einer neuen Mobilitätskultur. Sie sorgt insbesondere für eine höhere Kostengerechtigkeit in der Nutzung des öffentlichen und privaten Parkraums und unterstützt die Verlagerung aus dem öffentlichen in den privaten Raum. Allerdings ist dem Gutachter aufgrund der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Situation bewusst, dass dies z.T. auch mit wirtschaftlichen Härten für einige Teile der Bevölkerung einhergehen kann. Bei der Bezifferung der Gebührenhöhe sollte daher sowohl der angestrebten Lenkungsfunktion als auch der schwierigen Situation vieler privater Haushalte Rechnung getragen werden.

Mit der Aufnahme des Bewohnerparkens in die Bundesgebührenordnung im Jahr 1993 wurde die maximale jährliche Gebühr für das Ausstellen eines Bewohnerparkausweises auf 60 DM bzw. 30,70 € festgelegt. Während die Kosten für ÖPNV-Tickets o. ä. im Lauf der Zeit stetig stiegen, blieben die Bewohnerparkgebühren unangetastet und wurden nie angepasst.

Seit der Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) im Juni 2020 ist es nun möglich, die Gebühren auf Landesebene anzupassen oder direkt an Kommunen zu delegieren. Im Zuge der „Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung“ nutzte die nordrhein-westfälische Landesregierung im Februar 2022 die zweite Variante. Den Kommunen ist es nun selbstständig überlassen, die Bedeutung, den Wert oder sonstige Nutzen von Parkmöglichkeiten angemessen zu berücksichtigen. Eine Deckelung der Gebühren wurde im Rahmen der Novellierung ebenfalls abgeschafft. Grundsätzlich werden in der Praxis drei Ansätze zur Berechnung der Bewohnerparkgebühren genutzt:

Kostenansatz

Im Kostenansatz, wie er u. a. in München und Freiburg Anwendung findet, werden zuzüglich des Verwaltungsaufwandes die Kosten für Herstellung und Unterhalt einer Parkmöglichkeit herangezogen. Zusätzlich können Opportunitätskosten, also durch die Nutzung der Fläche entgangene Einnahmen (bspw. Sondernutzungsgebühren), herangezogen werden.

$$K = \text{Herstellungskosten p. a.} + \text{Unterhaltungskosten} + \text{Verwaltungskosten} + \text{Opportunitätskosten}$$

Gemäß Verwaltungsangaben liegen die Herstellungskosten eines Parkplatzes in Aachen bei 2.640 €. Entsprechend der Nutzungsdauer von 45 Jahren ergeben sich jährliche Kosten von 58,70 €. Hinzu kommen Unterhaltungskosten in Höhe von 28,90 € sowie 30,70 € für den Aufwand der Verwaltung. Somit ergeben sich nach dem Kostenansatz jährliche Bewohnerparkgebühren in Höhe von rund 120 €.

Marktpreisansatz

Der Marktpreisansatz zieht den wirtschaftlichen Wert von Parkmöglichkeiten in öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen als Referenzwert heran. Da der Bewohnerparkausweis keiner Parkplatzgarantie entspricht, wird

ein Faktor angesetzt, welcher die Wahrscheinlichkeit, eine freie Parkmöglichkeit zu finden, abbildet. Zudem sollen die Risiken des Parkens am Straßenrand (bspw. Witterung, Vandalismus) berücksichtigt werden.

$$K = \text{Durchschnittliche Kosten Stellplatz p. a.} * \text{Wahrscheinlichkeit freie Parkmöglichkeit} * \text{Risiko}$$

Verwaltungsseitig ergab die Berechnung gemäß Marktpreisansatz jährliche Kosten von rund 445 € außerhalb und 590 € innerhalb des Alleenrings. Die unterschiedliche Bepreisung resultiert aus dem höheren Parkdruck innerhalb des Alleenrings.

Bodenrichtwert

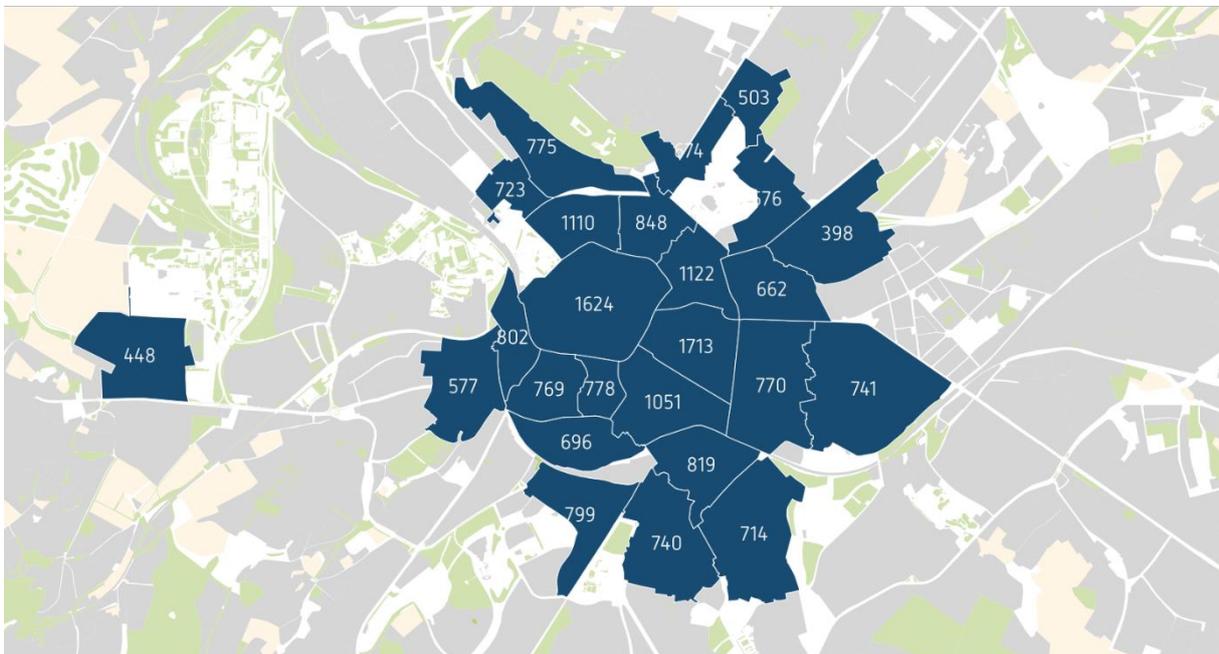
Ein weiterer Ansatz ist die Annäherung über den Wert einer Fläche im öffentlichen Raum, sogenannten Bodenrichtwerten. Der Bodenrichtwert beziffert den Wert pro Quadratmeter unbebauten Baulands und kann auf der Plattform BORIS-NRW eingesehen werden. Konkret wird der Bodenrichtwert mit der erforderlichen Fläche multipliziert und durch die voraussichtliche Nutzungsdauer dividiert. Da ein Bewohnerparkausweis lediglich eine Berechtigung und keine Garantie zum Parken darstellt, sollte zudem das Verhältnis ausgegebener Bewohnerparkausweise und der Anzahl von Bewohnerparkmöglichkeiten berücksichtigt werden (vgl. Kompetenznetz Klima Mobil BW).⁵

$$K = \frac{\text{Bodenrichtwert} \times \text{Fläche}}{\text{Nutzungsdauer}} / \frac{\text{Anzahl Bewohnerparkausweise}}{\text{Anzahl Bewohnerparkmöglichkeiten}}$$

Da Bodenrichtwerte teilweise sehr kleinteilig angegeben werden, ist es sinnvoll Zonen zu definieren und Durchschnittswerte zu bilden. Diese können z. B. auf Bewohnerparkzonen oder Parkgebührenzonen basieren.

Bei einem Verhältnis von Bewohnerparkausweisen zu Bewohnerparkmöglichkeiten von 2,0 ergeben sich in den Aachener Bewohnerparkzonen Bewohnerparkgebühren zwischen 50 und 240 €.

Abbildung 20: Durchschnittliche Bodenrichtwerte in den Aachener Bewohnerparkzonen (Stand: Oktober 2022)



Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage OSM, Datengrundlage: BORIS-NRW

⁵ https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/2022/11/Begleitschreiben_Delegationsverordnung_BW_Oktober_2022-2.pdf

Differenzierungsmöglichkeiten

Nach der Berechnung ist zudem eine Differenzierung der Bewohnerparkgebühren über den Standortfaktor (vgl. Bodenrichtwert) hinaus möglich. So nennen das Zukunftsnetz Mobilität NRW und das Kompetenznetz Klima Mobil BW u. a. die Fahrzeuggröße, die ÖPNV-Anbindung oder die Anzahl der Fahrzeuge pro Haushalt als Faktoren, die zur Differenzierung der Bewohnerparkgebühren genutzt werden können. Des Weiteren sind Ausnahmen für mobilitätseingeschränkte Personen und die Berücksichtigung sozialer Kriterien möglich.

In Freiburg wurden die Bewohnerparkausweise bspw. im Mittel auf 360 € festgesetzt. Je nach Fahrzeuglänge variieren die Wohnparkgebühren zwischen 240 und 480 €. Vor dem Bundesverwaltungsgericht wurde zwar die Differenzierung selbst nicht beanstandet, jedoch wurden die Höhe der Unterschiede hinsichtlich des allgemeinen Gleichheitssatzes (Art. 3 Abs. 1 GG) als nicht verhältnismäßig bewertet. Auch für die Befreiung von oder Reduktion der Bewohnerparkgebühren von mobilitätseingeschränkten oder sozialhilfeempfangenden Personen wurde keine Rechtsgrundlage gesehen. Die Höhe der Bewohnerparkgebühren (360 €) wurden ausdrücklich nicht beanstandet.

Die Stadt Tübingen bepreist einen Bewohnerparkausweis mit 120 €. Besitzende schwerer und damit in der Regel umweltschädlicher Fahrzeuge müssen hingegen 180 € für einen Bewohnerparkausweis bezahlen. Bei Elektrofahrzeugen gelten die höheren Kosten ab einem Leergewicht von 2.000 kg und bei konventionell betriebenen Fahrzeugen ab einem Leergewicht von 1.800 kg.

Beispiele für zeitliche Differenzierung der Bewohnerparkgebühren anderer Kommunen

Neben der Stadt Aachen beschäftigen sich seit der Novellierung viele weitere Kommunen mit dem Thema Bewohnerparken. Bekanntestes Beispiel dürfte der zuvor erwähnte Ansatz der Stadt Freiburg sein. Auch in Nordrhein-Westfalen wird die Thematik vielerorts diskutiert. So stehen in Düsseldorf Gebühren von bis zu 500 € und in Köln von bis zu 600 € im Raum. Bereits beschlossene oder umgesetzte Bewohnerparkgebühren liegen in NRW deutlich unter diesen Werten. So liegen die Kosten in Brühl bei derzeit rund 140 € und in Schwerte sowie Iserlohn seit diesem Jahr bei 90 € pro Jahr. In den Städten Neuss und Bonn liegt ebenfalls ein Beschluss für eine Anhebung der Bewohnerparkgebühren vor. In Neuss müssen Bewohnende seit Juli 2022 120 € pro Jahr zahlen. In Bonn kostet der Ausweis ab März 2023 jährlich 180 €. Zudem haben beide Städte bereits eine schrittweise Erhöhung der Bewohnerparkgebühren auf 360 € bis 2026 bzw. 2024 beschlossen.

Quersubventionierung

Quersubventionierungen sind ein Mittel, um Investitionen aus dem ruhenden Verkehr in anderen Bereichen einzusetzen bzw. Verkehrsträger anteilmäßig zu finanzieren. Die Zwecke für die Nutzung der Einnahmen aus der Stellplatz-Ablöse sind in § 48 Abs. 2 BauO NRW definiert (Verwendung des Geldbetrags der Ablösung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen). So ist es beispielsweise möglich, die Ablöse für Modernisierung von bestehenden Parkieranlagen oder die Einrichtung innerörtlicher Radverkehrsanlagen einzusetzen. Ebenso ist es laut Satz 3 (ebd.) möglich, diese für „investive Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs“ zu nutzen. Abseits von der Ablöse gibt es in Deutschland derzeit keine Regelung zur zweckgebundenen Nutzung von allgemeinen Parkgebühren. Dennoch ist die zweckgebundene Verwendung aus der Parkraumbewirtschaftung derzeit nicht weit verbreitet, was daran liegen könnte, dass nur wenige Kommunen einen Überblick über die erzielten Überschüsse haben bzw. die Einnahmen teilweise in unterschiedliche Töpfe innerhalb des kommunalen Haushalts fließen (vgl. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2016). Wie genau eine solche Quersubventionierung dennoch aussehen kann, lässt sich anhand folgender Beispiele darstellen. In Wiesbaden

hat die Stadtverordnetenversammlung im Sommer 2022 beschlossen, die Kosten für einen Bewohnerparkausweis nach der Novelle des StVG auf 120 € anzuheben. Geplant ist es, die zusätzlichen Einnahmen für ein vergünstigtes ÖPNV-Ticket zu nutzen, das für Kinder und Jugendliche angeboten werden soll („15-Euro-Ticket“). In Tübingen sind die swt (Stadtwerke Tübingen) sowohl für den Stadtverkehr als auch für die öffentlichen Parkhäuser zuständig. Hier werden die Gewinne aus den Parkhäusern genutzt, um dem Verlustausgleich des ÖPNV entgegenzuwirken. In Wien werden die Mehreinnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung schließlich für unterschiedliche Zwecke verwendet. Hierzu gehören die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (z. B. durch die Anschaffung moderner U-Bahn-Züge) und Investitionen in Maßnahmen zur Verkehrssicherheit. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Quersubventionierung in deutschen Kommunen ausbaufähig ist und eventuell im Zuge der Erhöhung der Bewohnerparkgebühren und der damit einhergehenden Mehreinnahmen einen Aufschwung erleben wird.

Ausdehnung des Bewohnerparkens

Wie bereits einleitend beschrieben, ist der Nachweis eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die rechtliche Grundlage jeder Anordnung einer Bewohnerparkzone. Neben Hinweisen aus der Bevölkerung und vonseiten der Ordnungsbehörde ist eine hohe Bevölkerungsdichte bei gleichzeitiger Nutzungsdurchmischung und hoher Pkw-Besitzquote ein guter Indikator, um potenzielle Bewohnerparkzonen zu ermitteln. Gemäß den Ausführungen zu § 45 in der VwV-StVO muss eine Bewohnerparkzone auf maximal 1000 m im Durchmesser⁶ beschränkt werden. Zudem sollte eine Bewohnerparkzone zwecks Übersichtlichkeit nicht durch mehrere Parkgebührenzonen getrennt werden.

Darüber hinaus sind verkehrliche, natürliche und städtebauliche Zäsuren zu berücksichtigen. Hierzu gehören fließende und stehende Gewässer, größere Grünanlagen sowie Verkehrsanlagen mit trennender Wirkung wie Hauptverkehrsstraße oder Bahntrassen. Um im Rahmen der Bewirtschaftung auch den Ansprüchen verschiedener Nutzungen gerecht zu werden, sollten diese im Prozess Berücksichtigung finden.

4.2.3. Handlungsempfehlungen

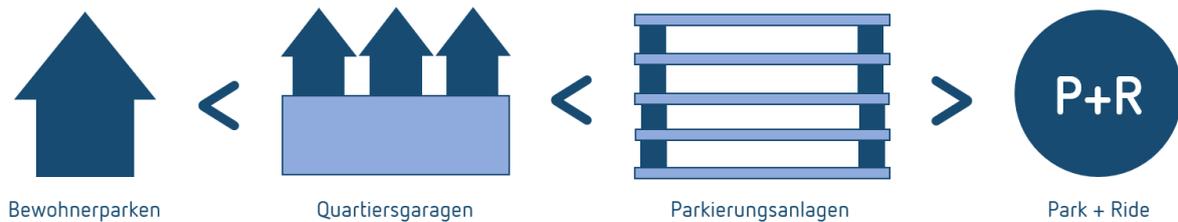
Ziel der Stadt Aachen ist es, die Verlagerung des ruhenden Verkehrs vom öffentlichen in den privaten Raum zu unterstützen. Die beschlossenen Gebührenanpassungen für das Straßenrandparken sind diesbezüglich ein erster wichtiger Schritt. Perspektivisch sollte die Stadt weitere Gebührenanpassungen vorsehen und hinsichtlich der Parkgebühren als Vorreiter agieren. Um einen signifikanten Verlagerungseffekt in Parkierungsanlagen zu erzielen, sollte das Kostenverhältnis insbesondere durch weitere Gebührenerhöhungen beim Straßenrandparken auf mindestens 2,0 erhöht werden. Da ein nicht unerheblicher Anteil der Parkierungsanlagen in privater Hand liegen, ist nach Möglichkeit eine gemeinsame Strategie mit den Betreibenden der Anlagen zu entwickeln.

Sondertarife für Bewohnende und Angestellte, wie es sie derzeit in jeweils rund einem Drittel der Aachener Parkbauten gibt, stellen eine Attraktivierung des dortigen Parkens dar und können somit einen Beitrag zur Verlagerung des ruhenden Verkehrs leisten. Sowohl der daraus resultierende geringere Parkdruck im öffentlichen Straßenraum als auch die Tarife selbst können Nutzende der ÖPNV- und P+R-Angebote zur Nutzung bzw. Anschaffung von Pkw bewegen. Aus diesem Grund ist es essenziell, das Gebührendreieck aus Parkgebühren im öffentlichen Raum, Sondertarifen für Bewohnende und Pendelnde sowie die Angebote im ÖPNV und für P+R

⁶ VG Frankfurt am Main, Urteil vom 18.02.2004 - 12 E 2659/03

eng mit den betreffenden Akteuren abzustimmen. Ein erster Ansatz vor dem Hintergrund der Gebührenanpassung für das Straßenrandparken sowie der geplanten Erhöhung der Bewohnerparkgebühren wäre eine dazu analoge Anpassung der Sondertarife in Parkieranlagen. Das Parken für Bewohnende in Quartiersgaragen oder sonstigen Parkieranlagen sollte dabei i. d. R. günstiger sein als Sondertarife für Pendelnde. Sicherheiten (fester Parkplatz, Schutz vor Vandalismus und Witterung) sollten sich im Preis widerspiegeln, weshalb die Gebühren für Monats und Jahrestickets in Parkieranlagen über den Kosten eines Bewohnerparkausweises liegen sollten.

Abbildung 21: Schema Gebührenstruktur



Quelle: Planersocietät

Analog zu den allgemeinen Parkgebühren sollte auch die geplante Anpassung der Bewohnerparkgebühren auf 120 € als erster Schritt gesehen und kommuniziert werden, der schrittweise an den Marktpreis angepasst wird. Somit wäre eine Anpassung der Parkgebühren bspw. bis 2030 innerhalb des Alleenrings auf 590 € und außerhalb des Alleenrings auf 480 € vorzusehen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat jüngst im Urteil zur Bewohnerparkgebührensatzungen der Stadt Freiburg ausgeführt, dass die Höhe der Gebühren generell nicht in Zweifel zu ziehen ist.⁷ Eine Ermäßigung aus sozialen Gründen sowie eine Gebührensprünge für unterschiedlich lange Fahrzeuge wurden als unzulässig eingestuft. Hier ist nun das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr gefordert eine sichere Rechtsgrundlage dafür zu erarbeiten.

Der Wegfall von Parkmöglichkeiten zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen und der lokalen Aufenthaltsqualität kann insbesondere die Attraktivität und Funktion kleinerer Bewohnerparkzonen (bspw. Zone D & F) beeinträchtigen. Um Bewohnenden eine möglichst hohe Flexibilität zu ermöglichen, sollten die gesetzlichen Spielräume hinsichtlich der Dimensionierung von Bewohnerparkzonen unter Berücksichtigung aktueller Planungen ausgeschöpft werden. Dies erfordert u. a. die Auflösung der Zone G+L. Des Weiteren sollte der Zusammenschluss der Zonen F und R umfassend geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt werden. Im Zuge der Anpassung der Bewohnerparkzonen kann der Moment genutzt werden, um stationsbasiertes Carsharing in diesen Quartieren (stärker) zu verankern. Laut VwV-StVO sollen bis zu 5% der Parkplätze in Bewohnerparkgebieten für Carsharing-Fahrzeuge reserviert werden. Diese sollten unter anderem deswegen sukzessive ausgewiesen werden, da stationsbasiertes Carsharing eine Möglichkeit für Anwohner*innen ist, um den privaten (Zweit-)Pkw abzuschaffen (vgl. Schreier et al. 2015; WiMobil Bericht 2016;Nehrke & Loose 2018).

⁷ Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum Anwohnerparken vom 13.6.2023 (BVerwG 9 CN 2.22)

5. Ansätze zur Aktivierung privater Stellplatzflächen für Bewohnerparken

Neben der Ausweitung des Bewohnerparkens im öffentlichen Raum sollen den Bewohnerinnen und Bewohnern vermehrt Angebote im privaten Raum zugänglich gemacht werden. Dort gibt es eine Vielzahl von zweckgebundenen Parkierungsanlagen, die ein hohes Flächenpotenzial für eine effizientere Nutzung bieten, indem sie für die Anwohnerschaft mitgenutzt werden können. Eine so genannte Mehrfachnutzung, Doppelnutzung bzw. das Teilen (Sharing) von privaten Stellplätzen⁸ ist insbesondere in Bereichen mit Nutzungsüberlagerungen sinnvoll. Parkplätze von Supermärkten, Discountern, Unternehmen und ähnlichen Nutzungen werden i. d. R. nur zu den Geschäfts- oder Arbeitszeiten benötigt. Die Bewohnerschaft hingegen benötigen Parkmöglichkeiten vor allem in den Abend- und Nachtzeiten. Dieser Diskrepanz kann begegnet werden, indem Bewohner berechtigt werden, die freien Parkmöglichkeiten ab einer bestimmten Uhrzeit und bis zu einer bestimmten Uhrzeit zu nutzen (ggf. gegen ein Entgelt). So besteht unter Umständen die Möglichkeit, die Parkraumnachfrage im besonders nachfrageintensiven Zeitraum, der Nacht, besser zu verteilen.

Die Aktivierung privater Stellplatzflächen für Bewohnerparken verfolgt im Wesentlichen die folgenden Ziele:

- Bereitstellung von alternativen bzw. zusätzlichen Parkmöglichkeiten für Bewohner
- Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs von öffentlichen Straßenräumen auf Parkflächen außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen
- Bereitstellung von Flächen für alternative Nutzungen und Funktionen in öffentlichen Straßenräumen
- Höhere Auslastung der bereits vorhandenen privaten Parkflächen
- Generierung zusätzlicher Einnahmen für Eigentümer der Parkflächen durch Vermietung

Neben den öffentlichen Parkflächen gibt es im Stadtgebiet eine Vielzahl an Parkflächen außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche. Hierbei handelt es sich i. d. R. um Parkplätze und Parkbauten, die nicht im kommunalen Eigentum sind, sondern im Eigentum Dritter.

Derartige Parkflächen unterscheiden sich i. d. R. in mehreren Aspekten von öffentlichen Parkflächen.

Parkflächen außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche sind **zweckbestimmt**. Die Nutzung ist bestimmten Personen- und Zielgruppen vorbehalten, z. B. Mitarbeitenden, Kund*innen oder Besucher*innen.

Sie sind **abgegrenzt** und **baulich zufahrtsbeschränkt**. Zäune oder Mauern verlaufen rundherum, sodass der Zugang nur an dafür vorgesehenen Stellen bzw. Zu- und Ausfahrten möglich ist. An diesen sind oftmals Schranken oder Tore installiert, die zu bestimmten Zeiten geschlossen werden.

Im Bereich der privaten Parkflächen gelten die ausgehängten **AGB** oder **Vertrags- und Einstellbedingungen** des Eigentümers bzw. Betreibers. Falschparken stellt keine Ordnungswidrigkeit dar, sondern eine **Vertragsverletzung**. Anstelle eines Verwarn- oder Bußgelds ist eine **Vertragsstrafe** zu entrichten. Die Durchsetzung des Privatrechts erfolgt nicht durch die Polizei oder das Ordnungsamt, sondern im Sinne der „**Selbsthilfe**“ durch den Eigentümer bzw. Betreiber.

⁸ Gemäß den Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen der FGSV [BBSV 2020] wird ein Stellplatz als „Abstellfläche für ein Fahrzeug außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen“ definiert.

Private Parkflächen werden vielerorts durch ein Betreiberunternehmen **bewirtschaftet**. Die Nutzung und das Einhalten der o.g. Bedingungen werden kontrolliert, Vertragsverletzungen werden geahndet.

Da auf privaten bzw. halböffentlichen Parkflächen jedoch öffentlicher Verkehr stattfindet, gilt auch dort die **Straßenverkehrsordnung**.

Die Mehrfachnutzung und Vermietung von privaten Stellplatzflächen sind nicht grundsätzlich neu. Es gibt bereits zahlreiche Anbieter und Plattformen, die Stellplätze für eine variable Dauer gegen ein entsprechendes Entgelt vermieten. Hierbei handelt es sich jedoch oftmals um Stellplätze, die dauerhaft oder im gesamten Tagesverlauf angemietet werden können. Der Fokus liegt weniger auf einer gezielten Bereitstellung während der Abend- und Nachtstunden.

5.1.1. Rechtliche Grundlagen

Gemäß § 1 der **Stellplatzverordnung NRW [2022]** besteht bei der Errichtung oder Nutzungsänderung von Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, die Pflicht, notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder herzustellen. Die notwendigen Stellplätze sind gemäß § 48 **Bauordnung NRW [2018]** auf dem Grundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert wird, herzustellen.

Die Anzahl und Größe der Stellplätze richten sich gemäß § 3 Stellplatzverordnung NRW nach der Art und Anzahl der vorhandenen und der durch die ständige Benutzung und den Besuch der Anlagen zu erwartenden Kraftfahrzeuge.

Im Teil A der Anlage der Stellplatzverordnung NRW werden **unterschiedliche Anlagen bzw. Verkehrsquellen** aufgeführt. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um

- Wohngebäude, insbesondere Wohnkomplexe,
- Gebäude mit Büro- und Verwaltungsräumen,
- Verkaufsstätten,
- Versammlungsstätten, insbesondere Theater und Konzerthallen,
- Sportstätten, insbesondere Stadien, Sporthallen und Fitnesscenter,
- Beherbergungsbetriebe, insbesondere Hotels,
- Krankenanstalten, insbesondere Krankenhäuser, Kliniken und Ärztehäuser
- Schulen und Hochschulen und
- gewerbliche Anlagen.

Gemäß § 4 Absatz 2 Stellplatzverordnung NRW kann die sich aus der **Einzelermittlung** ergebende Zahl der notwendigen Stellplätze entsprechend **verringert werden**, wenn die Anzahl der nach § 3 Absatz 1 herzustellenden notwendigen Stellplätze in einem offensichtlichen Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf steht. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze bezieht sich immer auf das zum Zeitpunkt der Baugenehmigung gültige Baurecht.

Die „ständige Benutzung und der Besuch“ sind durch unterschiedliche Nutzer- und Zielgruppen geprägt und unterscheiden sich je nach Anlage bzw. Verkehrsquelle im Tages- und Wochenverlauf. Daher sind die Stellplätze

im Verlauf eines Tages und einer Woche mal mehr, mal weniger oder gar nicht ausgelastet. Die Einrichtung eines digitalen Parkraumsystems kann Aufschluss über die Auslastung sowie über spezifische Tagesganglinien geben.

5.1.2. Möglichkeiten einer Aktivierung privater Stellplatzflächen

Es bestehen drei unterschiedliche Möglichkeiten der Aktivierung privater Stellplatzflächen für Bewohnerparken.

Erste Möglichkeit – Uneingeschränkte Vermietung einzelner Stellplätze

Besteht im gesamten Tagesverlauf einer Anlage, insbesondere aber auch zu den Stoßzeiten ein offensichtliches Missverhältnis zwischen der tatsächlichen Stellplatznachfrage und dem physischen Stellplatzangebot, so besteht die Möglichkeit, die Anzahl der Stellplätze, die sich aus dieser Differenz ergibt, unter Abzug eines Puffers (undefinierte Anzahl an Stellplätze) zu vermieten. Variiert das nachgewiesene Missverhältnis weder im Wochen- noch im Monatsverlauf, so können diese Stellplätze dauerhaft, bspw. monatsweise, vermietet werden.

Eine dauerhafte Vermietung hat für den Eigentümer den Vorteil, dass die Fluktuation der Nutzenden vergleichsweise gering ist, da es sich um Dauermieter handelt. Zudem sind die zusätzlichen Einnahmen kalkulierbar. Für die Nutzenden hat diese Art der Aktivierung privater Stellplatzflächen den Vorteil, dass die Verfügung über einen dauerhaften gewährleistet wird, i. d. R. nicht nur in den Abend- und Nachstunden und an Sonn- und Feiertagen, sondern im gesamten Tages- und Wochenverlauf.

Es bietet sich an, zusammenhängende Stellplätze in einem bestimmten Bereich der Stellplatzfläche zu vermieten und diese entsprechend zu kennzeichnen und ggf. gegen eine Fremdnutzung zu sichern.

Zweite Möglichkeit – Eingeschränkte Vermietung einzelner Stellplätze

Besteht ein offensichtliches Missverhältnis dagegen nur außerhalb der Stoß- bzw. Kernzeiten, so können die überschüssigen Stellplätze nur in einem bestimmten Zeitraum, i. d. R. außerhalb der Stoßzeiten, vermietet werden. Schließt eine Verkaufsstätte beispielsweise erst um 22:00 Uhr, besteht aber ab 18:00 Uhr bereits ein Missverhältnis, so kann eine gewisse Anzahl an Stellplätzen bereits ab 18:00 Uhr für Bewohnende zur Verfügung gestellt werden. Die Vermietung kann ebenfalls über eine flexible Dauer (tages-, wochen- oder monatsweise) erfolgen, allerdings steht den Nutzenden bzw. Mietern bei dieser Aktivierungsform der Stellplatz auch samstags erst ab einer bestimmten Uhrzeit zur Verfügung und damit nicht im gesamten Tagesverlauf.

Es bietet sich an, zusammenhängende Stellplätze in einem bestimmten Bereich der Stellplatzfläche zu vermieten und diese entsprechend zu kennzeichnen.

Dritte Möglichkeit – Eingeschränkte Vermietung aller Stellplätze

Besteht zu keiner Zeit während der Geschäftszeiten ein Missverhältnis, so können eine bestimmte Anzahl oder sämtliche Stellplätze werktags außerhalb der Geschäftszeiten und an Sonn- und Feiertagen vermietet werden.

5.1.3. Notwendige Technik und Betrieb

Die Technik, die für eine Aktivierung privater Stellplatzflächen für Bewohnerparken benötigt wird, ist nicht neu und damit bereits vorhanden. Der Einsatz einer Sensortechnik oder Kameratechnik ist vielerorts bereits gängige Praxis, insbesondere bei Stellplatzflächen von Verkaufsstätten. Es wird ein digitales Parkraumsystem benötigt,

das aus einer Hard- und Backend-Software besteht. Auf dem Markt gibt es mittlerweile eine Vielzahl an Anbietern, die die entsprechende Hard- und Software und darüber hinaus komplette Servicedienstleistungspakete anbieten, sodass sich der Verwaltungsaufwand für Eigentümer auf ein Minimum reduziert.

Sensortechnik

Beim Einsatz der Sensortechnik werden Sensoren einmalig auf dem Boden oder an der Decke installiert. Die Sensoren erfassen die Belegungszeit durch Veränderungen im elektromagnetischen Feld. Die Überwachung und Kontrolle erfolgen mittels eines geeigneten Endgeräts, z. B. PC, Tablet oder Smartphone. Das Ahnden von Verstößen muss bislang noch manuell durch eine händische Kennzeichenerfassung erfolgen, sodass Personal vor Ort benötigt wird.

Kameratechnik

Beim Einsatz der Kameratechnik werden Kameras einmalig an den Zu- und Ausfahrten installiert. Die Kennzeichenerfassung kann vollautomatisiert und datenschutzkonform erfolgen. Durch die Erfassung bei der Zu- und Ausfahrt kann die Dauer ermittelt werden. Zudem kann automatisch ein Abgleich mit registrierten Kennzeichen erfolgen. Die Software ermöglicht das Einstellen von flexiblen Rahmenparametern z. B. bezüglich der Höchstparkdauer oder Karenzzeit. Die Stellplatzfläche kann in verschiedene Zonen eingeteilt werden. Zudem ist das Konfigurieren von dynamischen Tarifen, beispielsweise im Tagesverlauf, möglich. Die Nachverfolgung und das Forderungsmanagement können vollautomatisiert abgewickelt werden, sodass kein Personal vor Ort erforderlich ist. Die Verwaltung ist z. B. mittels Dashboard möglich.

5.1.4. Umgang mit Befürchtungen und Hemmnisse

Es gibt eine Reihe von Befürchtungen und Hemmnissen, die eine Aktivierung von privaten Stellplatzanlagen für die Bewohnerschaft erschwert. Diese sollen aufgeführt und jeweils Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie damit umgegangen werden könnte.

Befürchtungen und Hemmnisse seitens der Eigentümer

Stellplatzflächen sind zweckbestimmt und bestimmten Nutzergruppen vorbehalten. Werden Stellplatzflächen durch die Aktivierung für weitere Nutzergruppen, in diesem Fall Bewohnende, geöffnet, sehen die Eigentümer der Stellplatzflächen eine Gefahr darin, dass Bewohnende (Nutzende) auch außerhalb der vertraglich vereinbarten Zeiten ihren angemieteten Stellplatz nutzen. Dies kann insbesondere dann ein Problem sein, wenn der Nutzungszeitraum auf einen bestimmten Zeitraum im Tagesverlauf beschränkt ist. Eine derartige Fehlnutzung kann dazu führen, dass das Stellplatzangebot bereits während der Geschäftszeiten und insbesondere zu den Stoß- und Kernzeiten reduziert wird. Sollte dies der Fall sein, könnte die Nachfrage größer sein als das Angebot. Eine Unzufriedenheit seitens der gewünschten Nutzergruppe, etwa Kund:innen oder Beschäftigte, kann die Folge sein.

Der Einsatz einer entsprechenden Technik in Zusammenhang mit einer automatisierten bzw. kontinuierlichen, manuellen Kontrolle und Ahndung von Vertragsverletzungen kann eine derartige Fehlnutzung reduzieren. Die Höhe der Vertragsstrafen sollte so festgelegt werden, dass sie abschreckend und empfindlich wirkt.

Darüber hinaus sehen Eigentümer von Stellplatzflächen die Gefahr einer mögliche Fremd- und Fehlnutzung außerhalb der Geschäftszeiten, beispielsweise für nächtliche Treffen. Ruhestörung, Lichtverschmutzung, Vermüllung und Vandalismus können die Folge sein. Dies kann negative Auswirkungen auf das Eigentum sowie auf die Zufriedenheit der zweckmäßigen Nutzergruppe, aber auch der Nachbarschaft der Stellplatzflächen, haben.

Diese Gefahr besteht insbesondere dann, wenn die Stellplatzflächen zu jeder Tages- und Nachtzeit für jeden frei zugänglich sind.

Nächtliche Zugangsbeschränkungen in Kombination mit der Bereitstellung entsprechender Zugangsmedien für die Mieter:innen, zum Beispiel Transponder, Chipkarten oder Codes, können diesen Gefahren entgegenwirken. Kontrollen und Überwachung können ebenso einen Beitrag leisten. Da die Vermietung der Stellplätze ausschließlich an registrierte Nutzende erfolgt, sind mögliche Fehlnutzungen und Vertragsverletzungen nachverfolgbar.

Die Belieferung von Verkaufsstätten etc. erfolgt oftmals außerhalb der Geschäfts- bzw. Kernzeiten. Eigentümer sehen die Gefahr, dass der Lieferverkehr durch parkende Fahrzeuge der Bewohnenden behindert oder eingeschränkt wird. Diesem Umstand kann entgegengewirkt werden, indem Stellplätze in einem fest definierten und ausgewiesenen Bereich der Stellplatzfläche zur Verfügung gestellt werden.

Abschreckend wirken außerdem mögliche finanzielle Investitionen in die Infrastruktur, in Technik und in Personal sowie der entstehende Verwaltungsaufwand.

Den finanziellen Investitionen stehen kontinuierliche, zusätzliche Mieteinnahmen gegenüber. Die Investition in neue Infrastruktur und Technik erfolgt i. d. R. einmalig, abgesehen von Wartungskosten. Grundsätzlich kann die Einrichtung eines digitalen Parkraumsystems zu einer besseren Auslastung und weiteren Vorteilen für den Eigentümer, aber auch für die Nutzenden, führen. Durch ein Outsourcen des Betriebs und der Verwaltung an einen entsprechenden Dienstleister kann der Verwaltungsaufwand für den Eigentümer der Stellplatzfläche minimiert werden.

Befürchtungen und Hemmnisse seitens der Nutzenden

Die Nutzenden sehen zunächst den finanziellen Aspekt als Nachteil, da vielerorts das Parken im öffentlichen Straßenraum kostenlos ist. Durch die zunehmende Anordnung von Bewohnerparken erfolgt vielerorts eine Bepreisung des öffentlichen Parkraums, sodass bei entsprechenden Gebühren kein finanzieller Nachteil für Nutzende entsteht.

Außerdem spricht seitens der Nutzenden die mögliche Entfernung zum Stellplatz gegen eine Nutzung, da sich diese Stellplatzflächen oftmals nicht direkt vor der eigenen Wohnungstür befinden. In Zeiten knapper werdenden Parkraums durch eine steigende Anzahl an Kfz oder auch durch eine Umverteilung von Flächen wird eine gewisse Entfernung zwischen Wohnung und Stellplatz als akzeptabel angesehen. Der Entfernung stehen gewisse Nutzervorteile gegenüber dem Parken im öffentlichen Straßenraum gegenüber. Da die Stellplatzflächen i. d. R. zugangs- und zufahrtsbeschränkt sowie überwacht sind, erhöht sich die Sicherheit gegenüber dem Parken im öffentlichen Straßenraum. Handelt es sich bei der Stellplatzfläche zudem um ein Parkhaus oder eine Tiefgarage, steigt der Komfort durch einen entsprechenden Witterungsschutz.

Darüber hinaus befürchten Nutzende Einbußen hinsichtlich ihrer persönlichen Flexibilität. Es wird nicht nur zu bestimmten Tages- und Nachtzeiten ein Stellplatz benötigt, sondern i. d. R. dauerhaft und damit auch an Wochenenden. Zudem wird erwartet, dass der Zugang und der Zugriff auf das eigene Kfz rund um die Uhr bestehen. Durch die Bereitstellung eines entsprechenden Zugangsmediums bei Vertragsabschluss bzw. Mietbeginn kann gewährleistet werden, dass berechnigte Nutzende zu jeder Zeit Zugriff auf das Fahrzeug haben. Dies setzt eine entsprechende Technik voraus. Werden überschüssige Stellplätze zudem dauerhaft, auch während der Geschäftszeiten, vermietet, so haben die Nutzenden eine Gewährleistung, dass der Stellplatz zu jeder Zeit verfügbar ist.

Werden Stellplätze dagegen nur für einen bestimmten Zeitraum im Tagesverlauf, i. d. R. über Nacht, vermietet, schränkt dies die Flexibilität der Nutzenden ein, da der Quell- und Zielverkehr des Berufsverkehrs i. d. R. eine andere Ganglinie aufweist als die des Freizeit- inkl. Einkaufsverkehrs bzw. sich mit den Geschäftszeiten überschneidet. Die eingeschränkte Flexibilität bezieht sich insbesondere auch auf unerwartete Ereignisse seitens der Nutzenden. Beispielsweise bei einer plötzlichen Erkrankung oder einem kurzfristigen Homeoffice-Tag müsste das Kfz dennoch bewegt werden, um den Stellplatz freizumachen.

Das Einräumen von gewissen Karenzzeiten zwischen dem Mietzeitpunkt und dem tatsächlichen Räumen des Stellplatzes kann die Flexibilität für die Nutzenden in einem geringen Umfang erhöhen.

5.1.5. Darstellung von Praxisbeispielen

Sowohl in Aachen als auch deutschlandweit sowie im Ausland lassen sich bereits einige Beispiele bzw. Unternehmen finden, die ihre Parkieranlagen in den Abend- und Nachtstunden gegen ein Entgelt zur Verfügung stellen. Nachfolgend werden einige Beispiele exemplarisch aufgeführt.

Aachen – Aachener Parkhaus GmbH (APAG)

Die Aachener Parkhaus GmbH (APAG) betreibt mehrere Parkbauten und Parkplätze im Aachener Stadtgebiet. Den Kunden stehen vier verschiedene Produkte bzw. Tarife zur Verfügung. Neben den Produkten „Kurzparker“, „Parken-24“ und „Job-Parken“ steht das Produkt „Home-Parken“ zur Verfügung.

Dieses Produkt bzw. der Tarif gilt

- von Montag bis Donnerstag zwischen 16:00 und 09:00 Uhr,
- freitags ab 14 Uhr und
- an Wochenenden und Feiertagen durchgehend.

Das Produkt steht für sechs Parkflächen zur Verfügung. Dies sind

- das Parkhaus Adalbertsteinweg,
- das Parkhaus Couvenstraße,
- das Parkhaus Galeria Kaufhof/City,
- das Parkhaus Hauptbahnhof,
- das Parkhaus Rathaus und
- der Parkplatz Uniklinik RWTH Aachen.

Der monatliche Preis für dieses Produkt beträgt derzeit 43,00 Euro.

Der Zugang zu diesen beschränkten Parkflächen erfolgt über ein nummeriertes Zugangsmittel (Codekarte oder Transponder), das die Nutzenden bei Vertragsabschluss erhalten. Das Vertragsverhältnis wird gemäß den Vertragsbedingungen auf unbestimmte Zeit geschlossen und kann mit einer Frist von einem Monat zum Kalendermonatsende gekündigt werden.

Düsseldorf

Die Rheinische Post berichtete als Ergebnis eines Gesprächs mit dem Verkehrsdezernenten Jochen Kral am 31.12.2022 in einem Artikel darüber, dass die Stad Düsseldorf mit den Betreibern von Supermärkten und Discountern über die nächtliche Nutzung ihrer Parkplätze für Anwohnende verhandelt, um den Parkdruck zu lindern. Der Stadt gehe es darum, ein einheitliches Modell zu entwickeln. Die Gespräche sollen demnach im Jahr 2023 intensiviert werden. Ziel sei es, ein Grundsatzpapier vorzulegen.

Abbildung 22: Feierabendparken bei der Lidl-Filiale in der Aachener Straße in Düsseldorf



Quelle: Eigene Aufnahme Planersocietät [2023]

Im Düsseldorfer Stadtgebiet bieten bereits einige Unternehmen an einzelnen Standorten eine solche Nutzung an. Zu nennen ist exemplarisch die Lidl-Filiale in der Aachener Straße, siehe Abbildung 22. Der öffentliche Straßenraum dort im Umfeld wird nicht bewirtschaftet, die Auslastung ist augenscheinlich hoch.

Der Kundenparkplatz umfasst nach Luftbilddauswertung ca. 124 Stellplätze. 20 dieser Stellplätze können mittels der App „ampido parken“ gebucht werden. Die Stellplätze stehen zur Verfügung

- von Montag bis Samstag zwischen 18:00 Uhr und 08:00 Uhr und
- von Samstag 18:00 Uhr bis Montag 08:00 Uhr.

Die Stellplätze sind mit einem ampido-Logo gekennzeichnet und befinden sich am nördlichen Rand des Parkplatzes. Die Zufahrt zum Parkplatz ist mittels eines Tores beschränkt. Das Tor steht von ca. 05:45 Uhr bis ca. 22:30 Uhr offen. Außerhalb dieser Zeiten kann das Tor online über einen Schrankenöffnungslink geöffnet werden. Der Link wird mit der Buchungsbestätigung übermittelt.

Der Preis beträgt 0,50 Euro pro Stunde, 3,00 Euro pro Tag oder 15,00 Euro im Monats-Abo.

Während der Geschäftszeiten ist das Parken für Kunden für maximal 60 Minuten kostenlos. Das Einhalten dieser zeitlichen Beschränkung wird mittels Bodensensoren überwacht. Es gelten die ausgehängten Geschäftsbedingungen.

Wiesbaden

In Wiesbaden bietet Edeka Nolte die Möglichkeit des Nachtparkens an. Die Filiale liegt in einem Wohnkomplex mit einer Tiefgarage. Das Angebot gilt

- von Montag bis Samstag zwischen 20:00 Uhr und 08:00 Uhr und
- an Sonn- und Feiertagen durchgehend.

Die Nutzenden registrieren sich und das Fahrzeugkennzeichen über eine App. Das Kennzeichen wird bei der Ein- und Ausfahrt erfasst, sodass die Nutzenden kein weiteres Zugangsmedium benötigen. Der Betrieb und die Bewirtschaftung erfolgen durch die ParkRaum-Management PRM GmbH und EasyPark GmbH. Die Nutzenden bezahlen entweder fünf Euro pro Nacht oder 70 Euro pro Monat.

Gemäß den Aussagen der Stadt Wiesbaden wird dieses Angebot aktuell jedoch eher wenig genutzt. Gründe dafür können sein, dass das Angebot auch samstags erst ab 20:00 Uhr gilt und die Tiefgarage zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr nicht zugänglich ist. Die Nutzenden haben somit in dieser Zeit keinen Zugriff auf das eigene Fahrzeug.

Weitere Beispiele in Wiesbaden sind das Parkhaus Mauritiusgalerie und das Parkhaus City II. In beiden Parkhäusern gibt es einen Nachttarif, der wie folgt gilt

- von Montag bis Freitag zwischen 17:00 Uhr und 09:00 Uhr und
- an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen ganztägig.

Der Preis beträgt 60 Euro im Monat.

Sint Niklaas (Belgien)

In Sint Niklaas, einer Stadt in Belgien, hat die Stadt gemeinsam mit Eigentümern von Parkieranlagen ein Modell entwickelt, bei dem sich die Stadt als dritte Beteiligte zwischen die Eigentümer und den Nutzenden stellt.

Die Stadt verwaltet die Verträge mit den Eigentümern. Es handelt sich i. d. R. um Mietverträge, die über einen Zeitraum von neun Jahren laufen und die mit einer sechsmonatigen Frist gekündigt werden können. Die Stadt trägt die Investitionskosten. Sofern der Vertrag seitens der Eigentümer vorzeitig gekündigt wird, sind diese verpflichtet, die Investitionskosten anteilig zurückzuzahlen. Die Stadt verwaltet zudem die Verträge mit den Nutzenden. Hierbei handelt es sich um Parkabonnements oder Tagestickets. Die Stadt erhält Einnahmen und gibt diese an die Eigentümer weiter.

Dieses Modell hat für alle Beteiligten Vorteile.

Die Eigentümer erhalten Einnahmen und müssen sich nicht um die Verwaltung kümmern. Zudem sorgt die Stadt für Sicherheit und versichert gegen Schäden.

Die Stadt muss keine hohen Investitionen in neue Parkieranlagen investieren. Die laufenden Kosten werden auf ein Minimum reduziert. Durch die Schaffung von neuem bzw. alternativen Parkraum findet eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs vom öffentlichen Straßenraum in Parkieranlagen statt, sodass im Straßenraum Platz für alternative Nutzungen entsteht.

Nutzende erhalten bei entsprechender Buchung eine Stellplatzgarantie. Die Parkieranlagen sind gesichert. Zudem profitieren alle (Nutzenden) von der zuvor genannten Möglichkeit der alternativen Nutzungen im öffentlichen Straßenraum.

5.1.6. Konzept zur Aktivierung bestehender privater Stellplatzflächen

Da es sich bei den potenziellen Stellplatzflächen um Flächen außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche im Eigentum Dritter handelt, hat eine Kommune grundsätzlich keinen direkten Einfluss auf eine mögliche Aktivierung für Bewohnerparken. Die Zuständigkeit liegt erst einmal nicht bei der Kommune.

Dennoch hat eine Kommune unterschiedliche, konzeptionelle Möglichkeiten, sich dieser Thematik zu nähern.

Erste Möglichkeit – Öffentliche Information und Aufklärung über die grundsätzliche Möglichkeit

Da die Aktivierung bestehender privater Stellplatzflächen, insbesondere außerhalb der Geschäftszeiten, offensichtlich eine relativ neue, eher wenig verbreitete Praxis ist, spielen Information und Aufklärung eine essenzielle Rolle. Wer Möglichkeiten nicht kennt, kann sie nicht nutzen. Daher ist es zweckmäßig, dass die Kommune Veranstaltungen organisiert, in denen nach Möglichkeit alle Beteiligten an einen Tisch kommen.

Dies gilt gleichermaßen für potenzielle Nutzende. Durch entsprechende Veranstaltungen und Kampagnen ist die Öffentlichkeit über die Möglichkeiten und Vorteile zu informieren. Ein ansprechendes Marketing und Werbung können die Nutzung fördern.

Darüber hinaus sollte die Kommune in diesem Zusammenhang eine Beratungs- und Servicestelle einrichten, bei der sich potenzielle Eigentümer und Nutzende fortlaufend informieren können und Unterstützung in verschiedenen Aspekten finden.

Zweite Möglichkeit – Kontaktaufnahme mit konkreten Eigentümern/Akteursgespräche

Im Gegensatz zu der ersten Möglichkeit betreibt die Kommune in diesem Fall keine breite Aufklärungsarbeit, sondern geht direkt auf konkrete, potenzielle Eigentümer zu. In Form von Akteursgesprächen können die Nachteile, Vorteile und Möglichkeiten direkt besprochen werden. Auch hier liegt der Fokus auf Information und Aufklärung. Erste Gespräche mit Aachener Akteuren wurden bereits im Rahmen des Projekts zum Quartiersparken geführt. Diese sind allesamt sehr positiv verlaufen; die Teilnehmenden sind grundsätzlich am Thema interessiert, äußerten aber auch vielfältige Gründe, die derzeit einer Aktivierung bzw. Untervermietung ihrer Stellflächen im Wege stehen. Hier kann nun jedoch auf dieser Basis aufgebaut werden und zukünftig weitere Gespräche geführt werden.

Dritte Möglichkeit – Einbindung und Stärkung einer städtischen Gesellschaft

Mit der Aachener Parkhaus GmbH (APAG) gibt es bereits eine städtische Gesellschaft, die verschiedene Parkflächen im Stadtgebiet betreibt. Die APAG gilt als „Experte für das on- und offstreet Parkraum-Management“. Wird das bestehende Produkt „Home-Parken“ entsprechend unter Einbindung privater Stellplatzflächen ausgeweitet, besteht unter Umständen die Möglichkeit, dass die Aktivierung privater Stellplatzflächen für Bewohnerparken „aus einer Hand“ erfolgt. Die APAG würde sowohl die städtischen wie auch die privaten Interessen vertreten und Ansprechpartnerin für sämtliche Belange sein.

Aber nicht jede*r wird seine Flächen durch die APAG verwalten lassen wollen. Sicherlich gibt es auch andere Betreiber oder Akteure, die in diesem Feld tätig werden möchten und eigene Systeme aufbauen.

Die Akzeptanz von neuen Produkten hängt i. d. R. aber auch von deren Einfachheit und Zugänglichkeit ab. So besteht die Gefahr, dass bei unterschiedlichen Betreibermodellen im Stadtgebiet die Akzeptanz sinkt. Einheitlichkeit und Einfachheit könnten ein Schlüssel zum Erfolg sein. Und in Aachen besteht mit dem Mobilitäts-Dashboard schon eine Einrichtung, welche ebenfalls für die genannten Zwecke genutzt werden könnte. Dies würde im Rahmen des bestehenden Systems – welches so noch weitere Bekanntheit erfahren könnte – einen einfachen und einheitlichen Zugang für die Öffentlichkeit ermöglichen. Auch denkbar wäre zudem die Integration von neuen oder bestehenden Apps von Drittanbietern in das Dashboard, wie z. B. MOVA oder Ampido.

5.2. Empfehlungen zur Aktivierung privater Stellplätze

Wir empfehlen, alle drei Möglichkeiten zu kombinieren, um die Aktivierung privater Stellplatzflächen für Bewohnerparken voranzutreiben. Die Verwaltung sollte hier die Initiative übernehmen, private Flächeneigentümer ansprechen und beginnen, gemeinsame Lösungen zu entwickeln. Erste Pilotprojekte könnten umgesetzt werden. Es gibt privatwirtschaftliche Anbieter, die digitale und technische Lösungen für die Aktivierung von privaten Stellplätzen anbieten.

Im Zuge der Akteursgespräche (im Rahmen des Gesamtkonzeptes Quartiersparken) konnten erste Abstimmungen durchgeführt werden. Nächster Schritt wäre es, umgehend mit größeren Betreibern das gemeinsame Ziel zu erreichen, um der Anwohnerschaft zusätzliche Stellplätze insbesondere außerhalb der Geschäftszeiten zur Verfügung zu stellen.

Die Stadt Aachen könnte zusätzlich bei Flächen auf Liegenschaften, die sich im Eigentum der Stadt Aachen befinden, auch eine Pilotfunktion übernehmen. Hier bestehen unmittelbare Handlungsmöglichkeiten, um kurzfristig zusätzlichen Parkraum zu schaffen. Der Fokus könnte zunächst auf Flächen in den vorhandenen Bewohnerparkgebieten sowie auf städtische Verwaltungsgebäude gelegt werden. Hier könnte, um den Aufwand möglichst gering zu halten und schneller agieren zu können, zunächst die vorhandenen oberirdischen Parkplätze ermittelt werden.

In einem zweiten Schritt könnten Möglichkeiten in Tiefgaragen oder ähnliches eruiert werden, bei denen allerdings zusätzliche Vorkehrungen erforderlich wären, um z. B. das Betreten der angeschlossenen Gebäude durch die Nutzenden zu verhindern. Für bereits existierende Parkplätze an z. B. Verwaltungsgebäuden, Schulen, Kindergärten, Sportanlagen und 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.

Darüber hinaus besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass einzelne private Stellplätze von Privatpersonen vermittelt und für eine Nutzung durch Dritte zur Verfügung gestellt werden. Inzwischen gibt es eine Vielzahl von Plattformen, auf denen einzelne, private Stellplätze angeboten und gemietet werden können. Derartige Vermittlungsangebote könnten beispielsweise zusätzlich in die movA-App oder das Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen integriert werden, um deren Angebote und Nutzen für die Aachener Bevölkerung zu erweitern.

6. Empfehlungen zur Abwicklung von privaten und gewerblichen Liefer- und Ladeverkehren

Seit Jahrzehnten verzeichnen Wirtschaftsverkehre in Deutschland ein kontinuierliches Wachstum. In urbanen Räumen kann mittlerweile jeder dritte zurückgelegte Weg dem Wirtschaftsverkehr zugeordnet werden (vgl. BUND 2021). Aufgrund der älter werdenden Bevölkerung und der zunehmenden Urbanisierung ist auch perspektivisch mit einem steigendem Wirtschaftsverkehrsaufkommen in hochverdichteten Räumen zu rechnen. Obwohl auf KEP-Dienstleistungen lediglich 5-7 % des gesamten Transportvolumens entfällt, haben diese aufgrund geringerer Fahrzeugkapazitäten und der kleinteiligen Stückelung der Ladung erheblichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen urbaner Räume. So hält ein Paketbote auf einer Tagestour von durchschnittlich 14,5 km Länge insgesamt 42-mal, was 42 legalen oder illegalen Parkvorgängen entspricht (vgl. Agora Verkehrswende 2019), die sich jeweils auf Fluss und Sicherheit des Verkehrs auswirken. Insbesondere der Trend zum Online-Handel hat dazu geführt, dass das Transportvolumen im KEP-Sektor zwischen 2009 und 2019 um rund 70 % anstieg (vgl. KE Consult & Prognos 2019). Auch aktuelle Trends wie Quick-Commerce oder Lieferung von Gütern des täglichen Bedarfs lassen perspektivisch ein Wachstum und somit steigende Belastungen für den fließenden und den ruhenden Verkehr vermuten. Konträr dazu steht das wachsende Bedürfnis nach mehr Aufenthalts- und Lebensqualität im begrenzten öffentlichen Raum. Insbesondere in Aachen als größter Stadt und wichtiger Wirtschaftsstandort im Umland werden die Nutzungskonkurrenzen bereits heute deutlich sichtbar, weshalb die Stadt Aachen bereits erste Schritte zu einer stadtverträglichen Abwicklung von privaten und gewerblichen Lieferverkehren getan hat.

Runder Tisch Güterverkehr

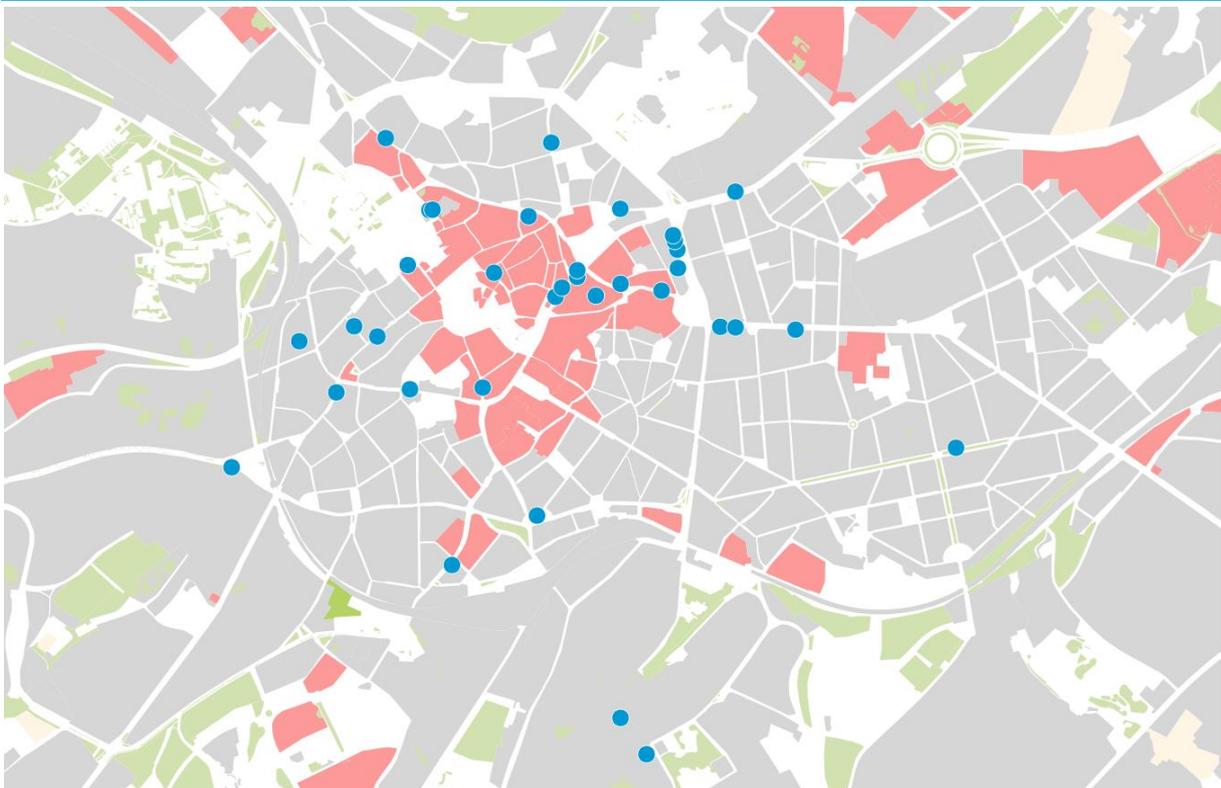
Im Rahmen des runden Tisch Güterverkehr soll der gebündelte und organisierte Austausch aller relevanten Akteure ermöglicht werden. Neben Repräsentanten aus der Politik und der Verwaltung sind verschiedene Logistik- und Speditionsunternehmen, die Industrie- und Handelskammer, die Handwerkskammer, der Handelsverband Aachen-Düren-Köln sowie der lokale Handel vertreten. Darüber hinaus sind die Hochschulen, städtische Initiativen sowie weitere relevante Akteure beteiligt. Gemeinsam sollen neue Ideen für eine umweltverträgliche Abwicklung der städtischen Lieferverkehre entwickelt und vorangetrieben werden. Dies umfasst nicht nur stadtverträgliche Logistikkonzepte im Allgemeinen, sondern auch die zu berücksichtigenden ordnungspolitischen Rahmenbedingungen, die Initiierung und Steuerung von nationalen und internationalen Kooperationen sowie die Integration digitaler Aspekte in die Aachener Gesamtstrategie. Die Beteiligung und Bündelung aller relevanter Akteure sind der Grundstein eines erfolgreichen Transformationsprozesses im Bereich des Güterverkehrs.

Liefer- und Ladezonen

Liefer- und Ladezonen sind eine wirkungsvolle Maßnahme, um sowohl private als auch gewerbliche Lieferverkehre stadtverträglich abzuwickeln. Die Reservierung von Parkraum für Liefer- und Ladeverkehre reduziert insbesondere in Quartieren mit hohem Parkdruck den Parksuchverkehr und somit lokal verkehrsbedingte Emissionen der Liefer- und Ladeverkehre. Gleichzeitig wird das Parken des Lieferverkehrs in zweiter Reihe reduziert, wodurch der Verkehrsfluss sowie die Verkehrssicherheit verbessert werden. Die überwiegende Mehrheit der bisherigen 35 Aachener Liefer- und Ladezonen (vgl. ACUP, 2021) befindet sich innerhalb des Alleenrings, also

dort wo großes Verkehrsaufkommen und hoher Parkdruck auf kommerzielle Nutzungen wie Einzelhandelsunternehmen (vgl. Abbildung 23) treffen und gleichzeitig ein hohes Bedürfnis nach aktiver Mobilität und Aufenthaltsflächen herrscht. Die Zahl der eingerichteten Ladezonen durch die Stadt Aachen steigt seit 2021 kontinuierlich an und wird fortlaufend erweitert. Liefer- und Ladezonen sind für solch sensible Räume prädestiniert, da dort eine hohe Nachfrage auf einen gleichzeitig hohen Nutzen trifft. Neben Stadtzentren können Liefer- und Ladezonen auch in Stadtteilzentren oder in Wohngebieten mit erheblichem Parkdruck zum Einsatz kommen. Zukünftig sollten – sofern noch nicht erfolgt - Bereiche mit einem hohen Geschäftsbesatz proaktiv seitens der Verwaltung hinsichtlich ihrer Bedarfe untersucht und der vorhandene Bestand an Ladezonen angepasst werden. Wichtig bei der Einrichtung von Ladezonen ist vor allem eine komplette Abdeckung der betroffenen Straßenzüge, die fußläufige Entfernungen von maximal 100 m ermöglichen und keine Überquerung der Fahrbahn erfordern. Außerhalb der Lieferzeiten kann das Parken in Abhängigkeit von lokalen Anforderungen ermöglicht werden. Durch die Liefer- und Ladezonen sollen keine zusätzlichen Flächen für den Kfz-Verkehr beansprucht werden. Dementsprechend sollen Liefer- und Ladezonen nach Möglichkeit im eingeschränkten Haltverbot oder bei Notwendigkeit auf bestehenden Parkplätzen verortet werden.

Abbildung 23: Liefer- und Ladezonen in Aachen (blau)

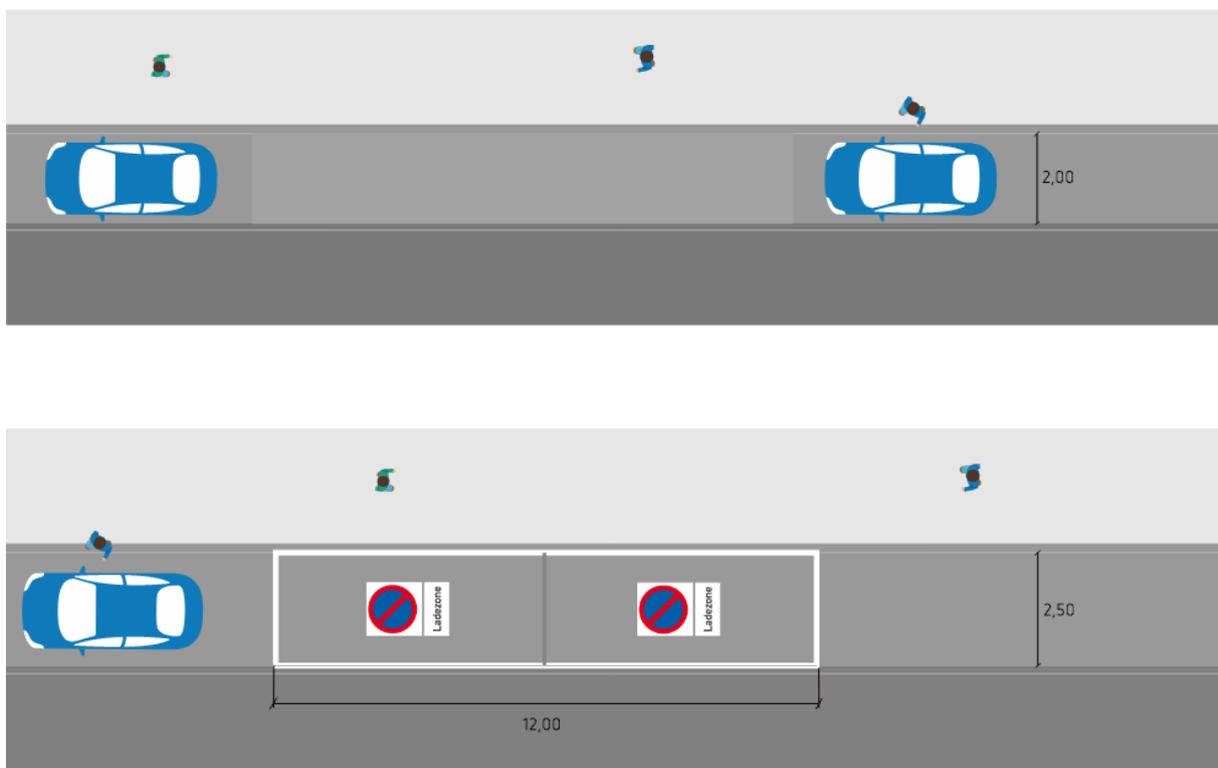


Quelle: Planersocietät nach ACUP, 2021, Kartengrundlage OSM

Trotz der Popularität von Liefer- und Ladezonen werden diese im Rahmen der StVO nicht thematisiert. In der Regel werden Liefer- und Ladezonen durch VZ 286 „eingeschränktes Haltverbot“ und das Zusatzzeichen 1026-35 „Lieferverkehr frei“ oder dem 2017 eingeführten Zusatzzeichen 1012-30 „Ladezone“ angeordnet. Während Lieferverkehr im juristischen Sinne private Lieferverkehre ausschließt, hat das Zusatzzeichen 1012-30 „Ladezone“ diesbezüglich keine rechtliche Wirkung, sondern lediglich hinweisenden Charakter. Unabhängig von rechtlichen Gegebenheiten werden Liefer- und Ladezonen häufig von Falschparkenden belegt. Die Stadt München hat, unter Bezugnahme auf die daraus resultierenden Gefahren, an Schwerpunkten Liefer- und Ladezonen mit VZ 283 „absolutes Haltverbot“ und den o. g. Zusatzzeichen bestückt.

In Aachen werden Liefer- und Ladezonen mit VZ 286 „eingeschränktes Haltverbot“ und Zusatzzeichen 1012-30 „Ladezone“ sowie bei zeitlicher Beschränkung mit Zusatzzeichen 1042 „Zeitliche Beschränkung“ beschildert. Um auch größeren Fahrzeugen das Halten und Rangieren zu ermöglichen, erstrecken sich die Liefer- und Ladezonen i. d. R. mindestens über zwei Pkw-Parkstände bei einer Breite von 2,00-2,50 m. Trotz regelmäßiger Kontrolle durch die zuständige Ordnungsbehörde wird die Nutzung der Zonen durch unzulässig abgestellte oder haltende private Pkw eingeschränkt. Als Gegenmaßnahme sollen zukünftig Liefer- und Ladezonen an neuralgischen Punkten markiert und mit einem hinweisenden Piktogramm versehen werden (vgl. Abbildung 24). In einem Pilotversuch in der Jülicher Straße ordnete die Verwaltung eine solche Liefer- und Ladezone an, die aufgrund der positiven Rückmeldung verstetigt werden soll. In städtebaulich besonders sensiblen Bereichen wie dem historischen Stadtkern ist aus gestalterischen Aspekten i. d. R. auf Bodenmarkierungen zu verzichten.

Abbildung 24: Liefer- und Ladezonen mit und ohne Markierung



Quelle: Planersocietät nach Stadt Aachen

In letzter Konsequenz können versenkbare Poller das unzulässige Parken durch Kraftfahrzeuge verhindern. Im Rahmen des Projekts „Smarte Liefer- und Ladezonen“ (SmaLA) in Hamburg konnten bspw. versenkbare Poller an Hot-Spots genutzt werden. Nach dem Vorbild des Pilotprojekts „Smart Zone Stuttgart“ sollen auch in Hamburg alle Liefer- und Ladezonen mit Sensoren ausgestattet werden. Diese bilden die technische Grundlage für das Aufsetzen eines digitalen Buchungssystems, auf Basis dessen die verschiedenen Dienstleistenden ihre täglichen Routen optimieren können. Gleichzeitig können widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge aus der Ferne identifiziert und schnellstmöglich entfernt werden. Basierend auf den Erfahrungen laufender Pilotprojekte in Stuttgart und Hamburg ist zukünftig auch ein digitales Ladezonenmanagement denkbar. Dieses zielt u. a. darauf ab, widerrechtliches Parken z. B. mit innovativen Techniken der Verkehrsüberwachung zu verhindern.

Auch in Aachen wird seit Frühjahr 2023 die Ladezone in der Jülicher Straße mit digitaler Sensorik überwacht. Die erfassten Daten werden entsprechend aufbereitet und u.a. im Mobility Dashboard der Stadt Aachen visualisiert. Eine weitere Ladezone wird 2023 im Templergraben 38-42 ebenfalls mit Sensoren ausgestattet, um dortige Fehlbelegungen durch parkende Fahrzeuge zu erfassen und zu vermeiden.

Darüber hinaus kann auch in Wohngebieten mit hohem Parkdruck das Angebot an Liefer- und Ladezonen für Lieferdienste sowie für Privatpersonen (z. B. zum Ein- und Ausstieg von mobilitätsbeeinträchtigten Personen, Ausladen von Einkäufen etc.) für kurzzeitige Ladevorgänge erhöht werden. So kann dem Halten in zweiter Reihe begegnet werden. Hierzu können Vorschläge der Bevölkerung zur Prüfung entgegengenommen werden.

Mikro-Depots

Mikro-Depots dienen der Bündelung von Lieferverkehren am Rand sensibler Bereiche, wie dem historischen Stadtkern Aachens. Von dort aus können Pakete auf der letzten Meile bspw. mittels Lastenfahrrad transportiert werden. Experten gehen davon aus, dass ein konventionell betriebener Transporter von 1,1 bis 1,3 Lastenrädern ersetzt werden kann (vgl. Bogdanski et al. 2019), wodurch die innerstädtischen Lärm- und Luftschadstoffemissionen signifikant reduziert werden können. Gleichzeitig weisen Lastenfahrräder oder auch Elektrokleinstfahrzeuge geringere Konfliktpotenziale für zu Fuß Gehende und Radfahrende auf und haben einen geringeren Flächenbedarf, was sie in der Zustellung, insbesondere bei Haltevorgängen, flexibler macht. Lastenfahrrädern ist es zudem gestattet freigegebene Einbahnstraßen in der Gegenrichtung oder Radwege zu nutzen, was zu Zeitvorteilen gegenüber konventionellen Lieferfahrzeugen führen kann.

Mikro-Depots können sowohl im öffentlichen Raum als auch auf privaten Flächen eingerichtet werden. Bei Standorten im öffentlichen Raum ist sicherzustellen, dass sich die Mikro-Depots ins Stadtbild einfügen. Insbesondere in Altstädten, die üblicherweise eine hohe Aufenthaltsfunktion aufweisen, ist dies nur unter großem Aufwand möglich. Private oder halböffentliche Flächen wie Parkhäuser oder Ladengeschäfte sind deshalb Standorten im öffentlichen Raum üblicherweise vorzuziehen.

In der Aachener Blondelstraße ist 2021 ein erstes Mikro-Depot entstanden, das vom Express- und Paketdienst UPS in enger Zusammenarbeit mit der städtischen Verwaltung, dem Parkhausbetreiber APAG und einem privaten Eigentümer eingerichtet wurde. Die Lage direkt am Parkhaus Adalbertstraße erleichtert einerseits die städtebauliche Integration des Mikro-Depots und ermöglicht die sichere Verwahrung sowie das Aufladen der bei der Endabwicklung genutzten E-Lastenräder in der Nacht. Die Pakete werden täglich in einem Wechselcontainer geliefert und von dort auf Lastenfahrräder umgeschlagen.

Werden Mikro-Depots von mehreren Dienstleistenden genutzt, profitieren alle Beteiligten durch Synergie- und Skaleneffekte, während Prozesshoheiten bestehen bleiben. Dieses Modell wird auch in zwei angedachten Pilotprojekten im City-Bereich und einem Hochschul-Campus favorisiert.

Schwerer Straßengüterverkehr

Der schwere Straßengüterverkehr betrifft Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12t. Im Handlungskonzept Schwerer Straßengüterverkehr des Ministeriums für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen heißt es: "Der schwere Straßengüterverkehr macht nur etwa 1,3 Prozent des Fahrzeugbestands in Nordrhein-Westfalen aus, ist jedoch für 21,3 Prozent der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor verantwortlich. Nahezu alle schweren Straßengüterfahrzeuge fahren heute noch mit Dieselmotoren." Aachen liegt mit den Fernstraßen A4 und A44 an einigen der wichtigsten West-Ost-Autobahnverbindungen in Europa. Über das europäische Autobahnnetz ist eine sehr gute Anbindung der Stadt mit vielen Zentren an Rhein und Ruhr sowie in Belgien (über die A44) und den Niederlanden (über die A4)

gewährleistet. Neben den Autobahnen verlaufen auch die Bundesstraßen B1, B57, B258 und B264 durch das Aachener Stadtgebiet. Die Region Aachen ist ebenso Sitz mehrerer großer, internationaler Speditionen.

Der abgestimmte und zeitlich passende Aufbau von Tank- und Ladeinfrastruktur für batterie-elektrische und Brennstoffzellen-Antriebe wird in den nächsten Jahren auch für Aachen eine wichtige Rolle spielen, um lokale und überregionale Bedarfe an Tank- und Ladeinfrastruktur mittels finanzieller Förderungen des Bundes und Landes NRW zu decken bzw. mit aufzubauen. Es ist von zentraler Bedeutung, Teil eines gesamteuropäischen Netzes für nachhaltige Tank- und Ladeinfrastruktur für den schweren Straßengüterverkehr ohne blinde Flecken zu sein. Aachens Lage im Dreiländereck Belgien-Niederlande-Deutschland ist prädestiniert dafür, Energien für alternative nachhaltigere Antriebe an entsprechenden Stellen im Autobahn- und Bundesstraßennetz zur Verfügung zu stellen. Die Stadt Aachen wird diese Vorhaben mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln konsequent unterstützen.

Handlungsempfehlungen

Die Stadt Aachen verfolgt bereits diverse Ansätze bezüglich der Abwicklung von Liefer- und Ladeverkehren. Perspektivisch sollte die Arbeit im Rahmen des runden Tisch 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 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 das Ordnungsamt sollte zwecks Kontrolle Zugriff auf darauf 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 sollte nach Möglichkeit verstetigt werden. Darüber hinaus sollten dienstleisterübergreifende 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.

Um lokale Emissionen zu minimieren, sollte die Stadt die Elektrifizierung der Lieferverkehre weiterhin bedarfsgerecht unterstützen. Besonders attraktiv könnte hierbei ein Projekt zur leisen Logistik, also der Abwicklung von Lieferverkehren außerhalb der morgendlichen und abendlichen Stoßzeiten, sein. Ein gutes Beispiel hierfür ist das GeNaLog-Projekt aus Köln. In einem kleinen Maßstab konnten die CO₂-Emissionen der Lieferfahrzeuge um bis zu 20 % reduziert werden. Auch für Dienstleistungsbetriebe selbst können Vorteile entstehen. So wurden die Fahrdauern im Kölner Beispiel unter Einhaltung der nächtlichen Lärmgrenzwerte um 20 bis 40 % reduziert (vgl. Fraunhofer, 2019).

7. Empfehlungen für bevorzugte Bürgerbeteiligungsformate bei der Parkraumstrategie

Diskussionen zum Parken und somit Projekte zum Parkraummanagement werden oftmals konträr und sehr emotional geführt. Hierbei lassen sich meistens zwei Gruppen unterscheiden, die teilweise gegensätzliche Positionen vertreten. Auf der einen Seite steht die Gruppe der Personen, die ihren Pkw kostenlos und möglichst in Sichtweite ihrer Wohnung parken möchte. Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung oder zur Parkraumordnung werden als Beschränkung der persönlichen Freiheit angesehen. Auf der anderen Seite gibt es eine Gruppe von Personen, die den Platz der parkenden Pkw am Straßenrand lieber als Radstreifen, Fußweg oder zum Aufenthalt genutzt sehen möchte. Unabhängig davon, welche Maßnahmen umgesetzt werden sollen, ist daher von Akzeptanzproblemen auszugehen.

Die Prämissen bei der Beteiligung zum ruhenden Verkehr lassen sich daher folgendermaßen zusammenfassen. Jede*r fühlt sich betroffen bzw. jede*r ist Expertin oder Experte zu dem Thema, da alle Menschen eines Quartiers sich (fast) täglich mit dem Thema auseinandersetzen. Das Thema ist daher oftmals mit Emotionen verbunden – nicht nur aus Sicht der Bevölkerung, sondern auch aus Sicht der Politik. Besonders von letzteren werden oftmals die Themen Erreichbarkeit und Attraktivität für Kundschaft, Pendelnde und Touristen genannt. Daneben gibt es weitere Akteursgruppen, die bestenfalls von Beginn an einbezogen bzw. über das Projekt informiert werden sollten. Dies sind beispielsweise der lokale Einzelhandel(-sverband), der Cityverein und die Industrie- und Handelskammer sowie die Handwerkskammer. Eine weitere Akteursgruppe, die in anderen Mobilitätsprojekten selten einbezogen wird, aber ein wichtiger Akteur für das Thema Verlagerung/Aktivierung von Parkflächen Dritter darstellt, sind die Betreibenden von halböffentlichen/privaten Parkieranlagen (z. B. Kaufhäuser, Supermärkte) (vgl. Kapitel 5).

Bevor eine Beteiligung stattfindet, sollten vorab die entsprechenden Rahmenbedingungen geklärt sein, um für die jeweilige Zielgruppe die passende Form der Beteiligung auswählen zu können. Diese lassen sich anhand folgender sieben Themen und Leitfragen zusammenfassen:

1. **Anlass und Ziel:** Was ist das Ziel der Veranstaltung? Wozu dient die Beteiligung für den Projekterfolg?
2. **Zeitpunkt:** Zu welchem Zeitpunkt (evtl. innerhalb eines Projekts) bietet sich die Beteiligung oder ein bestimmtes Format an?
3. **Akteure:** Wer soll mit der Beteiligung erreicht werden? Wie wird die ausgewählte Gruppe zielgerecht angesprochen?
4. **Personal:** Wie viele Moderator*innen und Helfende werden gebraucht? Fertigt jemand eine Dokumentation/Protokoll an? Wird ein*e Fotograf*in gebraucht? Falls Presse eingeladen wird, gibt es für die Pressevertretenden eine Ansprechperson?
5. **Material:** Welches Equipment wird benötigt (Technik, Stellwände, Moderationskoffer, Kartenmaterial)?
6. **Räumlichkeiten:** Welches sind geeignete Räumlichkeiten für die Form der Veranstaltung (Erreichbarkeit, Lage innerhalb der Kommune, Größe, Barrierefreiheit, Ausstattung, Betreiber)?
7. **Wochentag und Uhrzeit:** Welcher Wochentag ist für die anzusprechenden Akteure geeignet? Bietet sich das Wochenende an? Zu welcher Uhrzeit kann mit vielen Teilnehmenden gerechnet werden?

Formen der Beteiligung

Folgende Tabelle stellt eine Auswahl an möglichen Formen von Beteiligungsformaten dar. Sie kann und ist nicht als umfassend anzusehen. Aus Sicht des Gutachterbüros eignen sich die dargestellten Formate für das Thema Parken besonders bzw. sie wurden bereits explizit zum Thema mit Erfolg erprobt. Die Formate lassen sich zum einen anhand ihrer Art (planend, analysierend, aneignend) unterteilen, zum anderen können sie durch ihre räumliche Ebene unterschieden werden.

Tabelle 8: Mögliche Beteiligungsformate zum Parken

planende Formate	analysierende Formate	aneignende Formate/Pop-up
Gesamtstädtisch		
<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerforum • Kommunalen Workshop • Steuerungsgruppe/Beirat 	<ul style="list-style-type: none"> • Online-Beteiligung • Analoge Beteiligung • Ortsbegehungen 	
Stadtteilebene		
<ul style="list-style-type: none"> • Kommunalen Workshop • Bürgerforum 	<ul style="list-style-type: none"> • Ortsbegehungen • Place Games 	<ul style="list-style-type: none"> • Mobiles Wohnzimmer/ Temporäre Stadtmöbel

Quelle: Eigene Zusammenstellung

Bürgerforum

Ziel eines Bürgerforums ist es, breite Informationen anzubieten. Die „Breite“ bezieht sich hierbei sowohl auf die Vielzahl an Akteuren, die zu einer solchen Veranstaltung eingeladen werden, als auch auf die Inhalte, die besprochen werden. Über eine Randomisierung (Zufallsauswahl) kann sichergestellt werden, dass unterschiedlichste Gruppen angesprochen werden. Inhaltlich kann die Form der Veranstaltung gut genutzt werden, um über die Projektziele zu informieren und Ergebnisse zu diskutieren. Vom Aufbau her bietet es sich an, Plenums- und Workshop-Phase/n zu haben, die sich abwechseln. Plenumsphasen können für den Einstieg, für Einordnungen/ Zusammenfassungen und für den Abschluss genutzt werden. Als Plenumsredner bieten sich neben den Projektverantwortlichen weitere Vertretende aus der Stadtverwaltung sowie Vertretende der Politik an. Ebenso ist es möglich, externen Input durch Expert:innen aus der Wissenschaft oder von Verbänden zu integrieren. Gerade beim oftmals emotional diskutierten Thema Parken bietet es sich an, mittels Zahlen und Daten die Diskussion auf eine neutrale Grundlage zu bringen. Anzusprechende Akteure sind die allgemeine Bevölkerung und weitere Interessierte Personen. Um hier ein möglichst ausgewogenes Verhältnis zu schaffen und nicht immer die gleichen Gruppen bei solchen Formaten zu haben, kann es hilfreich sein, Personengruppen (z. B. Jugendliche, Bewohner*innen bestimmter Viertel) vorab gezielt zur Veranstaltung einzuladen. Dies kann mittels Social Media passieren oder durch einen Brief des/der Oberbürgermeister*in an die ausgewählten Haushalte erfolgen. Bei einer solch großen Veranstaltung sollte die Planungszeit im Vorfeld nicht unterschätzt werden. Wichtiger Aspekt hierbei ist auch das Material (Technik, Bestuhlung, evtl. angefertigtes Material wie Poster für die Workshop-Phase). Schließlich hat sich durch die Corona-Pandemie gezeigt, dass Bürgerforen auch als hybride Veranstaltung möglich sind. Dies geht eventuell mit einer längeren Vorbereitungszeit und mehr technischer Ausstattung einher, ermöglicht es aber auch solchen Gruppen, am Forum teilzunehmen, die ansonsten durch Arbeitszeiten oder Care-Arbeit verhindert wären.

Kommunaler Workshop

Ein kommunaler Workshop ist ein thematischer Workshop zu ausgewählten Themen. Das Themenfeld ist somit „enger“ gefasst als beim Bürgerforum. Wie sich aus dem Wort Workshop ablesen lässt, sollte der Schwerpunkt eines kommunalen Workshops auf der Interaktion liegen und als interaktives Format verstanden werden. Dies kann mittels Arbeitsgruppenphasen, Arbeit an Plakatwänden, Diskussionen an Marktständen o. Ä. umgesetzt werden. Hier können Teilnehmende Themen oder zuvor erarbeitete Ergebnisse bewerten, Stärken und Schwächen zusammenfassen oder gemeinsam Ziele entwickeln. Je nach Thema des Workshops gibt es ein unterschiedliches Publikum, das eingeladen werden sollte. Dies kann entweder entlang einer bestimmten Zielgruppe erfolgen (z. B. Parkierungsanlagenbetreibende; APAG, Kaufhäuser, Supermärkte) oder anhand bestimmter Inhalte bzw. Maßnahmenvorschläge (z. B. Ausweitung von Bewohnerparkzonen; Anwohner*innen, lokale Anwohnergruppen). Aufgrund der Variabilität der Inhalte und Akteure ist ein kommunaler Workshop zu unterschiedlichen Zeitpunkten eines Projektes, und somit sehr zielgerichtet, einsetzbar.

Steuerungsgruppe/Beirat

Eine Steuerungsgruppe oder ein Beirat hat das Ziel, die lokale Expertise zu nutzen und die teilnehmenden Akteure als Multiplikator*innen einzusetzen. Die Akteure bestehen klassischerweise aus der Politik, Interessensverbänden, Vereinen, Trägern öffentlicher Belange etc. und sie sprechen jeweils für bestimmte Gruppen der Stadtgesellschaft. Wichtig ist, dass die Akteure von Beginn an einbezogen werden, um vor einer politischen Beschlussfassung wenig Diskussion zu haben. Ebenso kann die Gruppe genutzt werden, um wichtige Entscheidungen vorzubereiten/vorzudenken. Inhaltlich kann die Gruppe/der Beirat dazu genutzt werden, um Meilensteine im Projekt festzulegen, Veranstaltungen zu terminieren, Arbeitsschritte vorzudenken oder Maßnahmen zu entscheiden. Empfehlenswert sind mehrere Termine. Die erste Sitzung sollte dazu genutzt werden, um die Erwartung abzufragen und Spielregeln zu vereinbaren (z. B. geschützter Diskussionsraum, regelmäßige Teilnahme). Gegebenenfalls können einzelne Sitzungen durch einen externen Input ergänzt werden.

Online- & analoge Beteiligung

Diese Form der Beteiligung zielt darauf ab, die lokale Expertise einzufangen, also die allgemeine Bevölkerung und weitere Interessierte. Das Ziel eines solchen Beteiligungsformats ohne Veranstaltungsrahmen ist es, eine niedrighschwellige Einbindung und Beteiligung der Personen zu erwirken, die an Formaten wie dem Bürgerforum nicht teilnehmen können oder wollen bzw. nicht wussten, dass die Veranstaltung stattfindet. Es ist daher essenziell, eine gänzlich andere Form der Beteiligung anzubieten. Neben einer Online-Beteiligung empfiehlt sich auch eine analoge Version. Hier sollte bedacht werden, dass dies mit zusätzlichem Aufwand für die Vorbereitung und Auswertung verbunden ist. Mittels der Online-Beteiligung können Hinweise und Mängel aufgenommen sowie Maßnahmen bewertet werden. Je nach verfügbarer Software können Karten eingebunden werden, sodass die Rückmeldungen auf Karten verortet werden, andere Hinweise von Teilnehmenden kommentiert oder auch durch einen „Like“-Button bewertet werden können. Im Vorfeld dieses Formats sollte seitens der Stadtverwaltung rechtzeitig geprüft werden, ob die eigene Homepage genutzt werden kann oder ein externer Dienstleister eingekauft werden muss. Die analoge Version kann beispielsweise mittels auszufüllender Postkarten realisiert werden, auf denen eine Rückmeldung gegeben werden kann. Diese können an zentralen Orten ausliegen (Rathaus, Bürgerhaus, Mobilitätspunkte, temporäre Stadtmöbel) und sollten kostenfrei an die Verwaltung zurückgesendet werden können.

Ortsbegehungen

Ortsbegehungen bieten sich an, wenn bestimmte Sachverhalte vor Ort aufgenommen, begutachtet und analysiert werden sollen. Vor Ort kann an Beispielen über Einzelmaßnahmen und deren Einsatzmöglichkeiten oder breiter angelegte Handlungsfelder diskutiert werden. Eine Ortsbegehung sollte, wie die anderen Formate auch, gut vorbereitet werden, sodass es ein Ziel der Begehung gibt und nicht im luftleeren Raum diskutiert wird. Daher sollte es zu Beginn eine Begrüßung und eine Einführung geben, in der der Ablauf der Begehung skizziert wird. Die Begehung selbst sollte verschiedene Stationen abdecken, an denen Schwerpunktthemen exemplarisch diskutiert werden. Diese können mithilfe von vorgefertigtem Anschauungsmaterial sinnvoll unterstützt werden (z. B. Fotos, Schautafeln mit Beispielen anderer Orte, an denen Ähnliches bereits umgesetzt wurde). Der Schlusspunkt sollte bestenfalls der gleiche Ort wie der Startpunkt sein, um den Teilnehmenden eine passende An- und Abreise zu ermöglichen. Die anzusprechenden Akteure von Ortsbegehungen können entweder nach Gruppe (z. B. Mobilitätseingeschränkte, Jugendliche, Politik) oder thematisch (z. B. Bewohnerparken) ausgerichtet werden. Ortsbegehungen sind mit anderen Formaten, beispielsweise einem kommunalen Workshop, kombinierbar. Es ist sinnvoll, sich vorab auf eine maximale Gruppengröße zu verständigen und einen Plan B für eventuelle Wetterumschwünge bereit zu halten.

Place Games

Wie Ortsbegehungen auch haben Place Games das Ziel, raus in den Raum zu gehen und diesen direkt vor Ort zu erleben. Anstatt sich wie bei Ortsbegehungen über Maßnahmen zu unterhalten, geht es bei Place Games darum, Stärken und Schwächen des täglich genutzten öffentlichen Raums (spielerisch) zu entdecken. Hier analysiert eine Kleingruppe ausgewählte Teilräume oder Plätze anhand einer Reihe von Kriterien (mit Bewertungsskala). Diese Räume und Kriterien gilt es im Vorfeld sorgfältig auszuwählen und vorzubereiten. Ein Beispiel für ein Place Game im Rahmen von Parkraummanagement kann die Erkundung eines Quartiers mit einem Rollstuhl, einem Kinderwagen oder einem Rollator sein, um für die Themen Falschparken & Verkehrssicherheit sowie Falschparken & Behinderung anderer Verkehrsteilnehmenden zu sensibilisieren. Es empfiehlt sich, diese Beteiligungsform explizit mit einer ausgewählten Gruppe zu machen (z. B. lokale Politik, Teilnehmende der Steuerungsgruppe/des Beirats, Jugendliche). Es ist auch möglich, eine wiederholende Bewertung zu machen, um die Ergebnisse zweier Akteursgruppen zu vergleichen oder eine Wiederholung nach der Einführung von Maßnahmen anzusetzen, um zu prüfen, ob der öffentliche Raum nun anders wahrgenommen wird.

Mobiles Wohnzimmer/Temporäre Stadtmöbel

Ein mobiles Wohnzimmer oder temporäre Stadtmöbel können eingesetzt werden, um einen Blickwechsel zu ermöglichen und Dinge sichtbar zu machen, so dass der öffentliche Raum neu erlebt werden kann. Ebenso können sie als kreatives Format genutzt werden, um über ein Projekt oder Inhalte zu informieren. Schließlich kann mithilfe der Möbel Aufmerksamkeit für Maßnahmen oder einen weiteren Projektverlauf generiert werden. Dieses Format bietet sich insbesondere für Themen zum Parkraummanagement an, da solche Möbel plakativ genutzt werden können, um eine andere Nutzung von Parkplätzen am Straßenrand sichtbar zu machen. Im Zuge einer analogen Beteiligung (siehe oben) können die Möbel einer der zentralen Orte sein, an denen Postkarten mit der Bitte um Rückmeldung zu dieser oder einer anderen Maßnahme ausgelegt werden oder abgegeben werden können. Abhängig von der geplanten Dauer der Nutzung, können die Möbel beispielsweise leicht transportierbare Pappmöbel (z. B. Hocker) sein oder aus länger haltbaren Palettenmöbeln bestehen. Bei rechtzeitiger Planung können letztere mit oder von umliegenden Akteuren hergestellt oder gestaltet werden (z. B.

von Schüler*innen einer umliegenden Schule). Je nach Dauer der Aufstellung und Thema bietet es sich außerdem an, eine oder mehrere Vor-Ort-Veranstaltung durchzuführen – zum Beispiel zum Auftakt mit der lokalen Politik. Schließlich ist bei einem mobilen Wohnzimmer bzw. bei temporären Stadtmöbeln wichtig, dass es eine kontinuierliche Betreuung seitens der Stadtverwaltung oder anderer Akteure gibt, um Vandalismus vorzubeugen und allgemein nach dem Rechten zu sehen (die Möbel von Laub befreien, evtl. Postkartenbox entleeren/Postkarten nachfüllen etc.).

8. Zusammenfassendes Fazit

Mit dem vorliegenden gesamtstädtischen Parkraumgutachten liegt – zusammen mit dem Gesamtkonzept Quartiersparken – eine sehr umfassende Bestandsanalyse und Datengrundlage zum ruhenden Verkehr in Aachen vor. Trotz vielfältiger Diskussionen rund um das Thema Parken war bislang in der Stadt nicht eindeutig bekannt, wie viel Parkraum in Aachen überhaupt vorhanden ist. Erstmals wurde nun das Parkraumbangebot im öffentlichen und privaten Raum zusammen mit all seinen Wechselwirkungen analysiert und betrachtet und umfangreiche strategische Empfehlungen zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr erarbeitet und vorgeschlagen.

Im Einzelnen konnten wertvolle Fakten und Daten zum Parkraum im öffentlichen und privaten Raum für einzelne Straßenabschnitte, Quartiere und Stadtteile zusammengestellt werden. Die mit diesem Bericht übergebene Datengrundlage lässt zudem viele weitere Analysemöglichkeiten zu. Die bisherigen Aussagen geben bereits wichtige Hinweise auch zu Fehlnutzungsquoten und möglichen qualifizierten Parkraumbedarfen im öffentlichen Raum. Damit können Potenziale zur Entlastung des öffentlichen Raums vom ruhenden Verkehr abgeschätzt und gleichzeitig Umnutzungsmöglichkeiten für andere öffentliche Nutzungsansprüche aufgezeigt werden.

An vielen Stellen in Aachen – und insbesondere in den innerstädtischen Vierteln und Quartieren – dominiert der ruhende Verkehr den öffentlichen Raum. Eine Umgestaltung des öffentlichen Raums ist erforderlich, um den vielfältigen Nutzungsanforderungen dort gerecht zu werden – von Gehwegen mit Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten über sichere und komfortable Radverkehrsanlagen bis hin zu einer klimaresilienten und lebenswerten Stadt. Auch den stetig anwachsenden Liefer- und Ladeverkehren ist durch die Erprobung zukunftsweisender City-Logistikkonzepte im Zusammenspiel mit bereits bewährten Maßnahmen (bspw. Liefer- und Ladezonen, Mikro-Depots) zu begegnen.

Dies erfordert eine möglichst effiziente Nutzung der vorhandenen Flächen, insbesondere eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in Parkieranlagen abseits des öffentlichen Straßenraumes. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Anpassung der Gebührenstruktur unabdingbar. So sind die Parkgebühren in ihrer Höhe anzupassen und gleichzeitig die Abhängigkeiten von Parkgebühren für das Parken entlang der Straße, in Parkieranlagen und den Gebühren im ÖPNV sowie P+R zu nutzen, um die gewünschten Verlagerungseffekte zu erzielen. Ansprüche von Bewohnenden sind dabei in besonderer Weise zu berücksichtigen. So sollte eine Verlagerung von Bewohnerparken in die Parkieranlagen mittels Sondertarifen weitergehend unterstützt werden. Im Gutachten sind weitere Empfehlungen für mehr Kostengerechtigkeit beim Parken (Gebührenkonzept und Bewohnerparken) vorgeschlagen worden. Hier hat die Stadt Aachen bereits erste Schritte eingeleitet, sollte dies aber in den nächsten Jahren weiter schrittweise intensivieren.

Unter Berücksichtigung geplanter Maßnahmen zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen und der Aufenthaltsqualität durch Reduktion von Parkmöglichkeiten (im öffentlichen Straßenraum) und ggf. auch Änderung der Verkehrsführungen kann zudem eine Neuzonierung von Bewohnerparkzonen erforderlich machen. Hier bieten die Analysedaten wichtige – nun stadtweit verfügbare – Datengrundlagen.

Das Angebot an vorhandenen Flächen im Stadtgebiet ist je nach räumlicher Lage unterschiedlich ausgeprägt. Parken ist für die Erreichbarkeit der Stadt erforderlich, sollte aber zunehmend wieder im privaten Raum stattfinden. Die Strategie verfolgt eine gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmenden und sichert dabei den geregelten Vorrang des fließenden Verkehrs vor dem ruhenden Verkehr (§ 14 des Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW). Dazu ist es ferner essenziell, Flächen für den ruhenden Verkehr im privaten Raum effizienter zu nutzen bzw. die Nutzung auch für andere Gruppen zu aktivieren (z. B. nachts leerstehende

Kunden- und Beschäftigtenparkplätze für bewohnende freigeben). Auch der Bau neuer Quartiersgaragen kann eine Möglichkeit darstellen, den Parkdruck zu reduzieren und den öffentlichen Raum zu entlasten. Dazu werden in naher Zukunft neue Vertragsmodelle und Konzepte zu entwickeln und noch einige rechtliche Hürden zu überwinden sein. Die Verwaltung sollte hierzu stärker in einer aktiven Strategie zur Öffnung und Aktivierung privaten Parkraums agieren und dies als operatives Parkraummanagement etablieren und ausbauen. Hierzu legt das Gutachten erste Ansätze, Beispiele sowie Instrumente vor, zeigt aber auch Möglichkeiten im Umgang mit möglichen Hemmnissen auf.

Beide Gutachten zum Parken in Aachen erreichen mit den hier vorgestellten Überlegungen keinen abschließenden Status. Die Stadt Aachen betritt auch im kommunalen Vergleich Neuland. Erste Gespräche mit Akteuren, aber auch verwaltungsinterne Abstimmungen konnten im Rahmen der Projekte bereits angestoßen werden. Wir empfehlen den strategischen Prozess unter Einbindung der Politik, der Öffentlichkeit und wichtiger Stakeholdergruppen sowie innerhalb der Verwaltung weiterzuführen.

Zudem sind neben dem großen, ganzheitlichen Ansatz, auf der Quartiersebene kleinräumige Konzepte erforderlich. Auch dies wurde vor allem im Rahmen der Akteursgespräche deutlich. Hier könnte auch eine konkrete Anwendung unterschiedlicher Maßnahmenansätze und Vertragsformen erprobt werden. Auf der kleinräumigen Ebene können die jeweiligen Ansprüche gegeneinander abgewogen, Umnutzungspotenziale für eine gerechtere Neuaufteilung des öffentlichen Raums aufgezeigt sowie konkrete Umgestaltungspotenziale dargestellt und bei Erfolg auf weitere Quartiere ausgeweitet werden.

Literaturverzeichnis

- Agora Verkehrswende (Hrsg.) 2020: Städte in Bewegung; Berlin 2020
- Agora Verkehrswende (Hrsg.) 2019: Ausgeliefert – wie die Waren zu den Menschen kommen – Zahlen und Fakten zum städtischen Güterverkehr; Berlin 2019
- Agora Verkehrswende (Hrsg.) 2018: Öffentlicher Raum ist mehr wert – Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen; Berlin 2018
- BBSV 2020 – Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Köln 2020
- Bogdanski, R. (2019): Nachhaltige Stadtlogistik: Warum das Lastenfahrrad die letzte Meile gewinnt; Nürnberg 2019
- BUND 2021 – Juristisches Gutachten – Städtischen Lieferverkehr umweltgerecht gestalten – Handlungsmöglichkeiten von Kommunen, Bearbeiter: Sommer, K.; Berlin 2021
- Bundesverwaltungsgericht: Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum Anwohnerparken vom 13.6.2023 (BVerwG 9 CN 2.22)
- EAR 05 - Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.); Köln 2005
- Flükiger, S. & Leuba, J. (2015) Qualität von öffentlichen Räumen – Methoden zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität; Fussverkehr Schweiz Zürich
- Frehn, M. et al. (2023): Gesamtkonzept Quartiersparken, Bearbeitung: Planersocietät im Auftrag der Stadt Aachen; Dortmund 2023
- HBVA 2011 - Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“ (Hrsg.); Köln 2011
- EFA 2022 – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Köln 2002
- ERA 2010 – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Köln 2010
- E-Klima 2022: Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung der Klimaschutzziele; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Köln 2022
- Fraunhofer IML (2019): Trends und Herausforderungen der urbanen Logistik; Vortrag: Last Mile Conference HOLM; Berlin 2019
- Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) der RWTH Aachen (Hrsg.) (2022) – Abschlussbericht Verbundvorhaben ACUP - Analyse der Charakteristika des urbanen Parkens; Aachen 2022
- Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) der RWTH Aachen (Hrsg.) (2022a) – ACUP – Analyse der Charakteristika des urbanen Parkens; Foliensatz zur Abschlussveranstaltung am 1.2.2022
- Klimaschutz bewegt (2022): https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/2022/11/Begleitschreiben_Delegationsverordnung_BW_Oktober_2022-2.pdf

- Knöll, M. et al. (2014): Einflussfaktoren der gebauten Umwelt auf wahrgenommene Aufenthaltsqualität bei der Nutzung städtischer Räume; TU Darmstadt
- Landeshauptstadt Düsseldorf (2023): Beschlussvorlage Strategie zum Parkraummanagement; Beschlussvorlage im OVA 2023
- MV BW – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2016): Parkraumbewirtschaftung – Nutzen und Effekte; Bearbeiter: Deutsches Institut für Urbanistik; Stuttgart 2016
- Nehrke, G. & Loose, W. (2018): Entlastungswirkungen von Carsharing-Varianten; in Internationales Verkehrswesen; Vol. 70; Nr. 4
- Programm Ver_Bau (2010): Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dr. Ing. D. Bosserhoff HSVP; Gustavsburg, 2010
- RASt06 - Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.); Köln 2006
- Schreier, H. et al. 2015: Evaluation CarSharing Landeshauptstadt München; Berlin 2015
- Stadt Aachen (2018): Demografiemonitoring 2018 – Entwicklung und Struktur der Bevölkerung; Stadt Aachen 2018
- Stadt Aachen (2023): Verkehrsentwicklungsplan 2030; www.aachen.de/VEP
- Umweltbundesamt (Hrsg.) 2017: Umwelt- und Aufenthaltsqualität in urbanen Quartieren; Bearbeiter: BKR Aachen; Dessau 2017
- Umweltbundesamt (Hrsg.) 2018: Straßen und Plätze neu denken; Fachbroschüre; Bearbeiter: Planersocietät; Dessau 2018
- Umweltbundesamt (Hrsg.) 2022: Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität unter besonderer Berücksichtigung der Aufteilung des Straßenraums (MONASTA): Abschlussbericht; Bearbeiter: Planersocietät; Dessau 2022
- Verkehrsmodell der Stadt Aachen 2023, Verkehrsplanung und Mobilität (FB 61/300) (Hrsg.), Stand 03/2023
- WiMobil 2016: Wirkung von E-Car Sharing Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen; Abschlussbericht 2016
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.) (2022): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen; 3. Aktualisierte und überarbeitete Auflage; Köln 2022

Gesetze und Verordnungen

Straßenverkehrsgesetz

Straßenverkehrsordnung

Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

Stellplatzverordnung NRW

Bauordnung NRW

Anhang 1 – Nutzungskonkurrenzen und -konflikte

Tabelle 9: Nutzungskonkurrenzen und -konflikte (alle Bilder wurden in Aachen aufgenommen)

Nr.	Konkurrenz/Konflikt	Beschreibung	Negative Auswirkungen	Auslöser/Lösungsansatz
Ruhender Kfz-Verkehr Fußverkehr				
F1	Unterschreitung der Mindestmaße der Fußverkehrsanlagen inkl. Sicherheitsräume	1. Fahrzeuge ragen durch den Fahrzeugüberhang in den Gehweg hinein. 2. Türen/Kofferraumklappen reichen beim Öffnen in den Gehweg hinein.	Qualität der Fußverkehrsanlage / Sicherheit des Fußverkehrs	Planung Bau
				
F2	Reduzierung der nutzbaren Gehwegbreite durch Einbauten/technische Anlagen	Feste Einbauten der Parkinfrastruktur wie bspw. Parkscheinautomaten, La-desäulen, Verkehrszeichen o. Ä. sind auf dem Gehweg oder im Gehweg außerhalb des Sicherheitsraums zur Fahrbahn (0,5 m) angeordnet, sodass diese Einbauten auf dem Gehweg stehen. Insbesondere relevant bei einer Unterschreitung der Mindestbreite.	Qualität der Fußverkehrsanlage / Sicherheit des Fußverkehrs	Planung Bau

Nr.	Konkurrenz/ Konflikt	Beschreibung	Negative Auswirkungen	Auslöser/ Lösungsansatz
				<p data-bbox="174 786 763 810">F3 Reduzierung der nutzbaren Gehwegbreite durch falschparkende Kfz</p> <p data-bbox="842 719 1424 879">Aufgrund eines zu geringen Parkraumangebots oder aus Bequemlichkeit wird das Kfz verbotenerweise halb oder ganz auf dem Gehweg geparkt. Hierbei ist zu unterscheiden, ob diese Kfz 1. im Zuge der Gehbahn stehen oder 2. auf dem Gehweg bspw. vor oder hinter Baumscheiben im Seitenraum und somit außerhalb der Gehbahn.</p> <p data-bbox="1447 778 1715 823">Qualität der Fußverkehrsanlage / Sicherheit des Fußverkehrs</p> <p data-bbox="1809 778 1962 823">Verhalten fehlende Kontrolle</p>
				<p data-bbox="152 1469 309 1497">Planersocietät</p>

Nr.	Konkurrenz/ Konflikt	Beschreibung	Negative Auswirkungen	Auslöser/ Lösungsansatz	
F4	Eingeschränkte Sichtbeziehungen an baulichen Querungsanlagen und Knotenpunkten	Freizuhaltende Sichtfelder bspw. im Bereich von Fußgängerüberwegen oder Lichtsignalanlagen werden durch (falsch-)parkende Kfz blockiert. Es gilt ein Halte- und Parkverbot in einem Abstand von bis zu fünf Metern vor der Querungsanlage. An Knotenpunkten und Einmündungen gilt ein Halte- und Parkverbot in einem Abstand von fünf Metern vor und hinter dem Schnittpunkt.	Sicherheit des Fußverkehrs	Planung Bau Verhalten fehlende Kontrolle	
	F5	Eingeschränkte Sichtbeziehungen an Gehwegüberfahrten, Querungen und Grundstückszufahrten	Freizuhaltende Sichtfelder im Bereich von Gehwegüberfahrten bzw. zu /von Parkierungsanlagen werden durch falschparkende Kfz blockiert.	Sicherheit des Fußverkehrs	Planung/ Bau Verhalten/ Kontrolle
F6	Parken im verkehrsberuhigten Bereich außerhalb der gekennzeichneten Flächen oder in Fußgängerzonen.	In verkehrsberuhigten Bereichen ist das Parken nur auf den eigens dafür gekennzeichneten Flächen zulässig. In Fußgängerzonen darf grundsätzlich nicht geparkt werden.	Qualität des Bereichs/ Sicherheit des Fußverkehrs	Verhalten fehlende Kontrolle	

Nr.	Konkurrenz/ Konflikt	Beschreibung	Negative Auswirkungen	Auslöser/ Lösungsansatz
				Ruhender Kfz-Verkehr Radverkehr
R1	Unterschreitung der Mindestmaße der Radverkehrsanlage inkl. Sicherheitsräume	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fahrzeuge ragen durch den Fahrzeugüberhang in die Radverkehrsanlage hinein. 2. Türen/Kofferraumklappen reichen beim Öffnen in die Radverkehrsanlage hinein. Hohes Risiko für Dooring-Unfälle.	Qualität der Radverkehrsanlage / Sicherheit des Radverkehrs	Verhalten fehlende Kontrolle Planung Bau
				Planersocietät

Nr.	Konkurrenz/ Konflikt	Beschreibung	Negative Auswirkungen	Auslöser/ Lösungsansatz
R2	Reduzierung der nutzbaren Breite der Radverkehrsanlage durch falschparkende Kfz	Aufgrund von Bequemlichkeit oder einem zu geringen Parkraumangebot wird das Kfz verbotenerweise halb oder ganz auf der Radverkehrsanlage geparkt. Der Radverkehr ist dadurch i. d. R. gezwungen, auf andere Verkehrsflächen auszuweichen.	Radverkehrsfluss / Qualität der Radverkehrsanlage / Sicherheit des Radverkehrs	Verhalten fehlende Kontrolle
				
R3	Reduzierung der nutzbaren Radwegbreite aufgrund von Einbauten/technischen Anlagen	Feste Einbauten der Parkinfrastruktur wie bspw. Parkscheinautomaten, Ladensäulen, Verkehrszeichen o. Ä. sind im Radweg außerhalb des Sicherheitstrennstreifens (0,75 m/1,10 m) angeordnet. Relevant bei Unterschreitung der Mindestbreite.	Qualität	Planung Bau
R4	Unterbrechung der Radverkehrsanlage	Die Radverkehrsanlage endet aufgrund des Vorhandenseins von Anlagen des ruhenden Kfz-Verkehrs	Radverkehrsfluss/Sicherheit des Radverkehrs	Planung Bau

Nr.	Konkurrenz/ Konflikt	Beschreibung	Negative Auswirkungen	Auslöser/ Lösungsansatz
				
R5	Verzicht/ Entfall von Anlagen des ruhenden Kfz-Verkehrs	Radverkehrsanlagen verdrängen Anlagen des ruhenden Kfz-Verkehrs, z. B.: 1. Fahrradbügel anstatt Parkstand 2. Pop-up Radweg anstatt Parkstreifen	Parkraumangebot	Planung Bau
R6				Sicherheit des Radverkehrs Planung Bau Verhalten fehlende Kontrolle
	Eingeschränkte Sichtbeziehungen an baulichen Querungsanlagen und Knotenpunkten	Freizuhaltende Sichtfelder bspw. im Bereich von Lichtsignalanlagen werden durch parkende Kfz blockiert.		

Nr.	Konkurrenz/Konflikt	Beschreibung	Negative Auswirkungen	Auslöser/Lösungsansatz
R7	Eingeschränkte Sichtbeziehungen an Radwegüberfahrten, z. B. zu/von Parkierungsanlagen	Freizuhaltende Sichtfelder im Bereich von Radwegüberfahrten bzw. zu/von Parkierungsanlagen werden durch falschparkende Kfz blockiert.	Sicherheit des Radverkehrs	Planung Bau Verhalten fehlende Kontrolle
R8	Parken in einer Fahrradstraße	Kfz parken regelwidrig in einer Fahrradstraße, da Parken in einer Fahrradstraße nur dann erlaubt ist, wenn diese für einen anderen Verkehr freigegeben ist.	Qualität der Fahrradstraße	Verhalten fehlende Kontrolle
Ruhender Kfz-Verkehr ÖPNV				
Ö1	Halte- und Parkvorgänge unmittelbar im Bereich von Haltestellen	Kfz werden beispielsweise in einer Busbucht geparkt, sodass diese entweder ganz blockiert wird oder die Andienbarkeit eingeschränkt ist. Hierdurch kann bspw. der barrierefreie Zugang zum Bus eingeschränkt werden, da ein zu großer Abstand zwischen Haltestellenbord und Tür entsteht.	Betriebsablauf/Barrierefreiheit / Sicherheit der Fahrgäste	Verhalten fehlende Kontrolle
				
Ö2	Zu geringe Abstände zwischen ruhendem Kfz-Verkehr und Haltestelle, sodass die Befahrbarkeit eingeschränkt ist.	Die Haltestellen sind nicht richtlinienkonform ausgebaut, sodass die Befahrbarkeit eingeschränkt ist, z. B. bei Busbuchten. In Kombination mit parkenden Kfz vor/hinter der Busbucht, wird die Befahrbarkeit zusätzlich eingeschränkt.	Betriebsablauf/Barrierefreiheit / Sicherheit der Fahrgäste	Planung Bau Verhalten fehlende Kontrolle
Ö3	Falschparkende Kfz an Endhaltestellen	An Endhaltestellen, insbesondere an denen mehrere Linien verkehren, sind oftmals Verkehrsflächen für den pausierenden ÖV vorgesehen, die nicht für den parkenden MIV zur Verfügung stehen.	Betriebsablauf	Verhalten fehlende Kontrolle
Ö4	Zu geringe seitliche Abstände zwischen dem fließenden ÖV und dem ruhenden Kfz-Verkehr.	Parkende Kfz ragen in den Fahrstreifen bzw. den Verkehrsraum des ÖV hinein. Hierzu kommt es zu Störungen des Betriebsablaufs, insbesondere bei einer zweibahnigen Straße oder schienengebunden ÖV.	Betriebsablauf	Planung Bau

Nr.	Konkurrenz/ Konflikt	Beschreibung	Negative Auswirkungen	Auslöser/ Lösungsansatz
				
<p>Ö5</p>	<p>Blockierung von Bussonderfahrstreifen</p>	<p>Kfz parken verbotenerweise auf Busfahrstreifen, sodass es zu einer Unterbrechung des Busfahrstreifens kommt und sich die Busse in den fließenden Kfz-Verkehr einsortieren müssen.</p>	<p>Betriebsablauf</p>	<p>Verhalten fehlende Kontrolle</p>
				
<p>Ruhender Kfz-Verkehr Stadtbild und Begrünung</p>				

Nr.	Konkurrenz/Konflikt	Beschreibung	Negative Auswirkungen	Auslöser/Lösungsansatz
S1	Einschränkung und Entfall von Parkplätzen durch Spielmöglichkeiten, Aufenthaltsflächen und Außengastronomie	Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs weichen Aufenthaltsflächen	Parkraumangebot	Planung Bau
				
S2	Begrünung des Straßenraumes	In schmalen Straßenräumen, z. B. in Wohnstraßen, ist i. d. R. die Flächenverfügbarkeit zu gering, um sowohl Parken als auch Grün unterzubringen.	Parkraumangebot	Planung Bau
S3	Illegales Parken auf Grünflächen, zwischen Alleen und auf Randstreifen	V. a. in Alleen hat sich der ruhende Verkehr mit der Zeit die Flächen zwischen den Bäumen inoffiziell angeeignet. Dies führt auf Dauer zur Verdichtung der Erde um die Wurzeln kann letztendlich zur Schädigung des Baumes führen.	Parkraumangebot Qualität	Bau fehlende Kontrolle
S4	Einschränkung durch ungepflegtes Stadtgrün	Baumwurzeln, Baumüberhang oder nicht zurückgeschnittene Hecken können dazu führen, dass Parkmöglichkeiten temporär oder dauerhaft nicht genutzt werden können.	Parkraumangebot, Qualität	Planung Bau
S5	Erhöhung der Trennwirkung	Größere Parkieranlagen, aber auch Anreihungen von (Senkrecht- & Längs-) Parkplätzen bspw. in der Fahrbahnmittte erhöhen die (optische) Trennwirkung	Qualität der Nahmobilität	Planung Bau
S6	Blockieren der Parkplätze durch bewegliche Elemente bzw. temporäre Infrastruktur (z. B. Mülltonnen, Aufsteller etc.)	Mülltonnen, Aufsteller etc. blockieren Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs	Parkraumangebot	Verhalten fehlende Kontrolle
Ruhender Kfz-Verkehr Wirtschaftsverkehr und gewerbliche Nutzungen				
L1	Blockierung von Liefer- und Ladevorgängen	Falschparkende Kfz blockieren den Rangierbereich zur Andienung von Geschäften.	Betriebsablauf	Verhalten fehlende Kontrolle

Nr.	Konkurrenz/ Konflikt	Beschreibung	Negative Auswirkungen	Auslöser/ Lösungsansatz
				
L2	Entfall von Parkflächen aufgrund gewerblicher Nutzungen	Einzelne Parkplätze entfallen temporär, da diese für gewerbliche Nutzungen benötigt werden.	Parkraumangebot	-
				
Ruhender Kfz-Verkehr Fließender Kfz-Verkehr				

Nr.	Konkurrenz/ Konflikt	Beschreibung	Negative Auswirkungen	Auslöser/ Lösungsansatz				
V1	Reduzierung der nutzbaren Fahrbahnbreite durch Falschparkende	Parkende Kfz reduzieren die nutzbare Fahrbahnbreite durch 1. Falsches Parken 2. Parken in der zweiten Reihe 3. Parken gegenüber von Zufahrten bei schmaler Fahrbahnbreite	Kfz-Verkehrsfluss/Sicherheit des Kfz-Verkehrs	Verhalten fehlende Kontrolle				
				V2	Reduzierung der nutzbaren Fahrbahnbreite aufgrund von Fahrzeugabmessungen	Fahrzeugüberhang oder Breite, wenn Fahrzeug breiter sind als bspw. der Parkstreifen	Kfz-Verkehrsfluss/Sicherheit des Kfz-Verkehrs	Planung Bau
								

Nr.	Konkurrenz/ Konflikt	Beschreibung	Negative Auswirkungen	Auslöser/ Lösungsansatz
V3	Störung des Verkehrsflusses durch Parkvorgänge	Parkvorgänge stören den Verkehrsfluss, insbesondere beim Rückwärtseinparken oder Parken im Mittelstreifen. Bei geringen Parkstandmaßen erhöht sich i. d. R. die Dauer der Parkvorgänge. Das Warten auf einen freiwerdenden Parkplatz stört ebenfalls den Verkehrsfluss.	Kfz-Verkehrsfluss	Planung Bau Verhalten
				
V4	Eingeschränkte Sichtbeziehungen an Knotenpunkten	Freizuhaltende Sichtfelder werden durch falschparkende Kfz blockiert	Sicherheit des Kfz-Verkehrs	Verhalten fehlende Kontrolle
				

Nr.	Konkurrenz/ Konflikt	Beschreibung	Negative Auswirkungen	Auslöser/ Lösungsansatz
V5	Eingeschränkte Anfahrbarkeit von Parkplätzen	Aufgrund ihrer Geometrie sind Parkplätze in Schrägaufstellung i. d. R. nur aus einer Fahrtrichtung anfahrbar. Ggf. kann dies zu einem erhöhten Parksuchverkehr und zur Behinderung des fließenden Verkehrs und daraus resultierenden Unfällen (auch mit dem Radverkehr auf der Fahrbahn) führen.	Reduziertes Parkraumangebot/ Kfz-Verkehrsfluss/ Sicherheit des Kfz-Verkehrs	Planung Bau
Ruhender Kfz-Verkehr Ruhender Kfz-Verkehr				
P1	Fehlnutzung von Sonderparkplätzen für Anwohnende, E-Fahrzeuge, Behinderte etc.	Konflikte zwischen dem ruhenden Verkehr entstehen insbesondere bei der Fehlnutzung von Stellplätzen, die bestimmten Nutzergruppen vorbehalten sind.	Parkraumangebot	Verhalten fehlende Kontrolle Bau
				
P2	Einschränkung der Befahrbarkeit/Anfahrbarkeit von Parkplätzen	Parkende Kfz schränken den Bewegungsraum so stark ein, dass andere Parkplätze nicht mehr oder nur noch eingeschränkt anfahrbar sind.	Parkraumangebot	Planung Bau

Nr.	Konkurrenz/ Konflikt	Beschreibung	Negative Auswirkungen	Auslöser/ Lösungsansatz
				
<p>Ruhender Kfz-Verkehr Barrierefreiheit</p>				
B1	Blockieren von abgesenkten Bordsteinen oder Leitelementen	Abgesenkte Bordsteine oder Leitelemente werden von parkenden Kfz blockiert.	Sicherheit mobilitäts- eingeschränkter Personen	Verhalten fehlende Kontrolle
				
<p>Ruhender Kfz-Verkehr Sonstiges</p>				

Nr.	Konkurrenz/ Konflikt	Beschreibung	Negative Auswirkungen	Auslöser/ Lösungsansatz
X1	Leihfahräder/ E-Scooter	Leihfahräder/ E-Scooter o.Ä. werden auf Anlagen des ruhenden Kfz-Verkehrs abgestellt	Parkraumangebot	Verhalten fehlende Kontrolle
X2	Rettungsdienst und Feuerwehr	Falschparkende Kfz im Bereich von Feuerwehrbewegungszone	Sicherheit	Verhalten fehlende Kontrolle
				
X3	Ver- und Entsorgungsverkehr	Parken im Bereich von Altpapier- oder Glascontainern	Betriebsablauf	Verhalten fehlende Kontrolle
				

