



Abschlussbericht

Gesamtkonzept Quartiersparken

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.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)

Neele Ashölter, M.Sc.

Nils Becker, M.Sc.

Dipl.-Ing Thomas Mattner

Bildnachweis

alle 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	5
1	Aufgabenstellung und Zielsetzung	6
2.1	Definition einheitlicher Grundlagen	9
2.1.1	Grundsätzliche Begriffsdefinitionen	10
2.1.2	Definition zum „Quartiersparken“	11
3	Berechnungsmethodik zur Einschätzung des Park- und Stellplatzbedarfs von Quartieren	14
4	Akteursgespräche mit relevanten Gruppen	19
5	Analysen auf der Quartiersebene	22
5.1	Auswahl von drei Beispielquartieren	22
5.2	Ergebnisse der Anwohnendenbefragung	23
5.3	Analyseschritte auf Quartiersebene	29
5.4	Analysen zum Frankenberger Viertel	32
5.4.1	Parkraumangebot im Frankenberger Viertel	33
5.4.2	Straßenraumqualitäten im Frankenberger Viertel	34
5.4.3	Bedarfsberechnung zum Quartiersparken im Frankenberger Viertel	38
5.5	Analysen im Quartier „Am Westpark“	40
5.5.1	Parkraumangebot im „Quartier Am Westpark“	41
5.5.2	Straßenraumqualitäten im „Quartier Am Westpark“	42
5.5.3	Bedarfsberechnung Quartiersparken „Am Westpark“	46
5.6	Analysen zum Quartier „Untere Lintertstraße“	48
5.6.1	Parkraumangebot im Quartier „Untere Lintertstraße“	49
5.6.2	Straßenraumqualitäten im Quartier „Untere Lintertstraße“	50
5.6.3	Bedarfsberechnung zum Quartiersparken „Untere Lintertstraße“	54
5.7	Übersicht der Bewertungen und Bedarfsabschätzung in den drei Quartieren	55
6	Empfehlungen zum Handlungskonzept Quartiersparken	57
6.1	Gesamtheitliche Lösungsansätze zur Verbesserung des Quartiersparkens	58
6.2	Quartierskonzepte erarbeiten	63
6.3	Betreiberkonzepte und Kostenstrukturen von Quartiersgaragen	64
6.3.1	Betreiberkonzepte	64
6.3.2	Betriebskonzepte	65
6.3.3	Betriebskosten und Einnahmen	67
6.4	Maßnahmenvorschläge für die drei Quartiere	68
6.4.1	Maßnahmenvorschläge für das Frankenberger Viertel	68
6.4.2	Maßnahmenvorschläge für das Quartier „Am Westpark“	72
6.4.3	Maßnahmenvorschläge für das Quartier „Untere Lintertstraße“	76
7	Fazit	80

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schaubild über Inhalte und Zusammenhänge der beiden Projekte zum Aachener Parkraumkonzept.....	8
Abbildung 2: Definition und Festlegungen zum Quartiersparken.....	12
Abbildung 3: Schematische Abbildung der Definition von Quartiersparken.....	13
Abbildung 4: Schematische Darstellung des Rechenwegs und der Eingabedaten.....	15
Abbildung 5: Zuordnung von Quartierstypen nach Bezirken des Aachener Verkehrsmodells*.....	18
Abbildung 6: Die drei ausgewählten Beispielquartiere.....	22
Abbildung 7: Vorstellung und einige Eckdaten zu den drei Quartieren.....	23
Abbildung 8: Verwertbare Fragebögen in den Quartieren.....	24
Abbildung 9: Beurteilung der Parkplatzsituation.....	25
Abbildung 10: Pkw-Verfügbarkeit der Haushalte.....	26
Abbildung 11: Häufigkeit der Pkw-Nutzung.....	26
Abbildung 12: Anzahl an Pkw pro Haushalt.....	27
Abbildung 13: Wo wird das Bewohnerfahrzeug geparkt?.....	27
Abbildung 14: Private Stellplatzabdeckung.....	28
Abbildung 15: Gründe für Fehlnutzung (Mehrfachantworten waren möglich).....	29
Abbildung 16: Gebietsabgrenzung und Erschließung Frankenberger Viertel.....	33
Abbildung 17: Eindrücke aus dem Frankenberger Viertel.....	33
Abbildung 18: Parkraumangebot im Frankenberger Viertel.....	34
Abbildung 19: Schenkendorfstraße.....	35
Abbildung 20: Dominanz des ruhenden Verkehrs im Frankenberger Viertel.....	35
Abbildung 21: Oppenhofallee.....	36
Abbildung 22: Viktoriaallee.....	36
Abbildung 23: Bewertung des Grün- und Kleinklimas im Frankenberger Viertel.....	36
Abbildung 24: Bewertung der Barrierefreiheit im Frankenberger Viertel.....	37
Abbildung 25: Gebietsabgrenzung Quartier Am Westpark.....	41
Abbildung 26: Eindrücke aus dem Quartier Am Westpark.....	41
Abbildung 27: Parkraumangebot im Quartier Am Westpark.....	42
Abbildung 28: Welkenrather Straße.....	43
Abbildung 29: Dominanz des ruhenden Verkehrs im Quartier Am Westpark.....	43
Abbildung 30: Junkerstraße.....	43
Abbildung 31: Bewertung des Grüns und Kleinklimas im Quartier Am Westpark.....	44
Abbildung 32: Vaalser Straße.....	44
Abbildung 33: Bewertung der Barrierefreiheit im Quartier Am Westpark.....	45
Abbildung 34: Eindrücke aus dem Quartier „Untere Lintertstraße“.....	48
Abbildung 35: Gebietsabgrenzung und Erschließung Quartier „Untere Lintertstraße“.....	49
Abbildung 36: Parkraumangebot im Quartier „Untere Lintertstraße“.....	50
Abbildung 37: Straße „Goldberg“.....	50
Abbildung 38: Dominanz des ruhenden Verkehrs im Quartier „Untere Lintertstraße“.....	51
Abbildung 39: Nelkenweg.....	52
Abbildung 40: Bewertung des Grüns und Kleinklimas im Quartier „Untere Lintertstraße“.....	52
Abbildung 41: Rosenweg.....	53
Abbildung 42: Bewertung der Barrierefreiheit im Quartier „Untere Lintertstraße“.....	53
Abbildung 43: Piktogramme zu den Handlungsansätzen im Quartiersparken.....	58
Abbildung 44: Maßnahmenvorschläge Frankenberger Viertel.....	70
Abbildung 45: Beverstraße/Turpinstraße.....	71
Abbildung 46: Beispiel zur Umnutzung eines Längsparkstandes, Bochum.....	72
Abbildung 47: Maßnahmenvorschläge im Quartier „Am Westpark“.....	74
Abbildung 48: Maßnahmenvorschläge im Quartier „Untere Lintertstraße“.....	77
Abbildung 49: Ambrosiusstraße.....	78
Abbildung 50: Schönforststraße.....	79

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vordefinierte Quartierstypen des Berechnungstools	17
Tabelle 2: Spannweite der für die Quartierstypen hinterlegten Kennwerte	18
Tabelle 3: Gegenüberstellung Kapazität und rechnerische Nachfrage – Frankenberger Viertel.....	39
Tabelle 4: Gegenüberstellung Kapazität und rechnerische Nachfrage – Quartier am Westpark.....	46
Tabelle 5: Gegenüberstellung Kapazität und rechnerische Nachfrage – Quartier Lintertstraße.....	55
Tabelle 6: Zusammenfassende Ergebnisse der Bewertung und Berechnung	56

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Mit dem Beschluss des Klimaschutzkonzeptes und der Mobilitätsstrategie 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. Die Schaffung alternativer, umweltfreundlicher Mobilitätsangebote, der Bau von sicheren Radwegen an Hauptverkehrsstraßen und die Schaffung ausreichend breiter Gehwegflächen sowie von attraktiven und begrünten Aufenthaltsflächen brauchen Platz. Aktuell wird ein großer Anteil des öffentlichen Raums allein für das Parken genutzt, teilweise auch mit großen Nutzungskonflikten zu sicheren und attraktiven Geh- und Radwegflächen. Eine Neuorganisation des Parkens soll dazu beitragen, die Flächenbedarfe der Mobilitätswende zu generieren, das Parken im öffentlichen Raum zu regeln und die Akzeptanz für Parkplätze auch im privaten Raum zu stärken.

Die Stadt Aachen ist – als bedeutendes Oberzentrum im westlichen NRW und angrenzend an die Niederlande und Belgien – das Ziel vielfältiger Aktivitäten und Nutzungen. Die Stadt bietet Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, zahlreiche überregional ausgerichtete Bildungseinrichtungen, wie u. a. die Exzellenzuniversität RWTH, zahlreiche Kultur- und Freizeitangebote sowie eine attraktive, historische Innenstadt mit dem Dom als UNESCO Welterbe. Zugleich ist Aachen Heimat von rd. 250.000 Menschen, von denen ein vergleichsweise großer Teil im eigentlichen Stadtkern mit historisch gewachsener Stadtstruktur und überwiegend engen Straßenräumen sowie den oft gründerzeitlichen Vierteln in der Innenstadt lebt.

Obwohl Aachen über eine Vielzahl an öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen verfügt und auch gut an das regionale Bahn- und städtische Busnetz angebunden ist, kommt es insbesondere in den innerstädtischen Vierteln Aachens (und nicht nur dort) zu einer hohen Parkplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum und den damit verbundenen Problemen wie Parksuchverkehr, Lärm- und Luftbelastungen, beengten Seitenräumen, Falschparken und Einschränkungen der Verkehrssicherheit. Der ruhende Verkehr dominiert weiterhin in Aachen das Straßenbild in vielen Straßenräumen und mindert die potenziell hohe Aufenthaltsqualität der Quartiere. Obschon die Stadt Aachen bereits Bewohnerparkzonen ausgewiesen hat, klagen Anwohnende nicht selten, in ihren Quartieren nur schwer freie Parkplätze in den gewünschten Straßenabschnitten vorzufinden.

Diese ambivalenten Rahmenbedingungen war der Anlass der Stadt Aachen, ein Gesamtkonzept zum Quartiersparken erstellen zu lassen. Die Planersocietät wurde im Dezember 2021 beauftragt, dieses Gesamtkonzept zu erstellen. Die Stadt Aachen beabsichtigt den ruhenden Verkehr auch in Bestandsgebieten neu zu ordnen. Es sollen zum einen die Bedürfnisse des Parkens in den Quartieren anhand von Kennwerten erfasst und beurteilt werden. Zugleich ist es aber auch Ziel des Konzepts, den öffentlichen Raum zu entlasten, um Flächen für neue Mobilitätsangebote, Grün- und Aufenthaltsflächen zu schaffen. Parkende Kfz sollen möglichst in private oder halb-öffentliche Bereiche verlagert werden (z. B. in Parkieranlagen und Garagen oder durch die Aktivierung eventueller Flächenpotenziale). Dadurch soll die Nachfrage abgedeckt werden und zugleich im öffentlichen Raum mehr Platz frei werden für qualitätssteigernde Nutzungen und alternative Mobilitätsangebote.

Das vorliegende Gutachten dient einerseits dazu, die entsprechenden Methodiken und Hilfsmittel zu entwickeln, um den tatsächlichen Bedarf nach Parkraum seitens der Nutzerinnen und Nutzer in den Aachener Quartieren einzuschätzen. Ebenso wurden die gegenwärtige Angebots- und Nachfragesituation quantitativ und qualitativ erfasst und die Straßenraumqualitäten und -potenziale bewertet. Durch Verschneidung

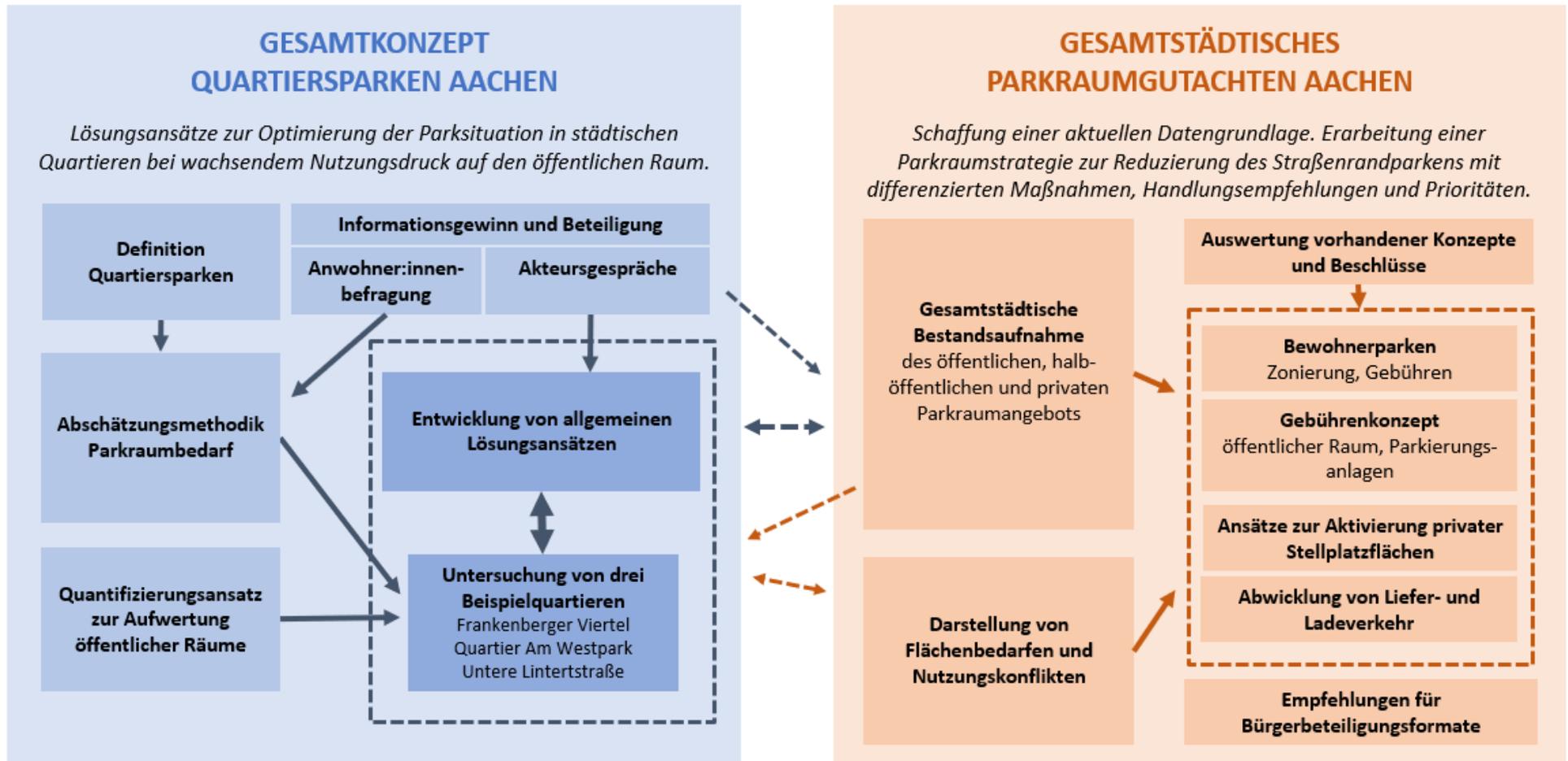
der Bedarfe nach Parkraum mit den Handlungserfordernissen der Straßenraumqualität lassen sich Rückschlüsse ziehen, welche Möglichkeiten bestehen, um das Quartiersparken neu zu ordnen und zugleich die Quartiere aufzuwerten und verträglicher zu gestalten.

Anhand dreier Quartiere („Frankenberger Viertel“, „Am Westpark“ und „Untere Lintertstraße“) wurde die Vorgehensweise modellhaft entwickelt und konnte konkret erprobt werden. Mittels einer Befragung der Anwohnenden sowie weiterer Bestandsanalysen konnten wichtige Kennwerte zum Kfz-Bestand und zum Parkverhalten in den Quartieren abgeleitet werden. Darauf aufbauend wurden Empfehlungen für die unterschiedlichen Quartiere beispielhaft herausgearbeitet.

Darüber hinaus verfolgt die Stadt Aachen das Ziel, das Thema akteursübergreifend anzugehen. Daher wurde das Konzept durch Gespräche mit u. a. Parkhausbetreibern, Einzelhändlern, der Wohnungswirtschaft, Investoren und der Hochschule begleitet. Neben konkreten thematischen Hinweisen wurden diese Gespräche dazu genutzt, die Interessen und Rahmenbedingungen der Akteure einzubeziehen. Verwaltungsintern wurde zudem ein ämter- und abteilungsübergreifender Workshop durchgeführt, um eine gemeinsame Basis zur Erarbeitung eines Handlungsleitfadens zum zukünftigen Verwaltungsumgang mit dem Thema Quartiersparken zu entwickeln.

Das **„Gesamtkonzept Quartiersparken“** steht dabei in engem Zusammenhang zum in etwa zeitgleich erarbeiteten **„Gesamtstädtischen Parkraumgutachten“** für die Stadt Aachen. Beide Projekte ergänzen sich sowohl auf analytischer Ebene (z. B. das in den Akteursgesprächen und der Befragung erlangte Wissen und die Daten der Parkraumerhebungen) als auch im konzeptionellen Maßnahmenteil. Während sich das gesamtstädtische Konzept mit übergreifenden Maßnahmen und Herangehensweisen befasst, zeigt das Quartierskonzept grundsätzliche Möglichkeiten auf Quartiersebene auf und konkretisiert diese in den drei Beispielquartieren (s. Abb. 1).

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



Quelle: eigene Darstellung

2 Grundlagen zum Quartiersparken

Das Kapitel dient der grundlegenden Einführung und einheitlichen Definition des Themas Quartiersparken. Das Parken im Allgemeinen und besonders auch das Parken am Wohnort ist ein sensibles und oft sehr emotional debattiertes Thema. Umso wichtiger ist es, dass eine gemeinsame Begriffsgrundlage definiert wird, um Missverständnisse nach Möglichkeit zu vermeiden und Inhalte klar kommunizieren und auch diskutieren zu können.

2.1 Definition einheitlicher Grundlagen

Parken im öffentlichen Straßenraum wird von vielen Menschen als grundlegendes Bedürfnis und Recht angesehen. Und tatsächlich ist Parken (auf der Fahrbahn) in der Regel überall erlaubt, sofern nichts anderes beschildert wurde. Unter anderem durch das jahrzehntelang praktizierte Leitbild der autogerechten Stadt wurden in den vergangenen Jahrzehnten viele Straßen und Räume zuerst auf die Bedürfnisse des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Erst langsam setzt ein gewisses Umdenken ein. Klimawandel, Sommerhitze, Lärmschutz, Feinstaub, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit, aber auch damit einhergehende Ansprüche des Rad- und Fußverkehrs erhöhen den Nutzungsdruck auf den ohnehin knappen öffentlichen Raum und somit auch den Handlungsdruck, neue Wege zu gehen.

Die wachsende Bedeutung des Umweltverbundes (Fuß, Rad und Bus) am Verkehrsmittelanteil der täglichen Wege zeigt, dass Mobilitätsalternativen zum Pkw angenommen werden. Das Auto wird – in der gut erschlossenen Stadt häufiger als im ländlichen Raum – öfter mal stehen gelassen. Oft allerdings im öffentlichen Straßenraum. Gleichzeitig steigt die Pkw-Besitzquote trotzdem ungebremst weiter an (in Aachen hat die Zahl der privat zugelassenen Pkw von 2016 bis 2021 um 5 % zugenommen) und so ist es durchaus nachvollziehbar, dass die „neuen“ Nutzungen und deren Ansprüche an den öffentlichen Raum eigentlich gern gesehen sind, jedoch bei vielen Menschen das Verständnis endet, wenn es um Parkmöglichkeiten und deren Erreichbarkeit geht.

Die aufgeführten, vielfältigen Ansprüche an den öffentlichen Raum in städtischen Quartieren beweisen, dass diese Flächen eine essenzielle, jedoch begrenzte Ressource darstellen. Es ist also abzuwägen und zu definieren, welche bzw. wessen Anforderungen prioritären Anspruch auf den öffentlichen Raum haben und welche dem Gemeinwohl am dienlichsten sind. In diesem Zuge ist zu prüfen, ob individuelle Bedürfnisse – wie z. B. das Parken von privaten Pkw – nicht auch an alternative Orte (z. B. auf private Flächen oder gebündelt in kompakten Parkieranlagen) verlagert werden kann.

All diese Ansprüche an die Raumnutzung eines Quartiers und die Ansprüche der unterschiedlichen Nutzergruppen sowie die Rolle und der Anteil der Ansprüche des ruhenden Verkehrs werden in der Definition des überschriftlichen Begriffs „Quartiersparken“ als einheitliche Diskussionsgrundlage ausformuliert und näher beleuchtet. Zunächst folgen in diesem Kapitel jedoch einige grundsätzliche Begriffsdefinitionen aus dem komplexen Themenfeld der Raumplanung und des ruhenden Verkehrs.

2.1.1 Grundsätzliche Begriffsdefinitionen

Quartier:

Ein Quartier beschreibt eine räumliche Einheit die größer als die Nachbarschafts- und Baublockebene, jedoch in der Regel kleiner als die definierten Verwaltungsbezirke einer Stadt ist. Am ehesten entspricht ein Quartier dem in Aachen mehr gebräuchlichem Begriff der Viertel. Neben meist eigenem Namen grenzt sich ein Quartier vorwiegend durch seine räumlichen und sozial-funktionalen Eigenheiten ab, besitzt also eine eigene Charakteristik und Historie, die durch die subjektive Wahrnehmung der Bewohnerschaft wie auch durch den baulichen Zusammenhang intuitiv abgegrenzt werden kann.

Privater, halb-öffentlicher und öffentlicher Raum:

Privater Raum wird durch die Nutzung vordefinierter Personengruppe bestimmt. Das können z. B. Betriebe, Eigentümer oder Haushalte sein. Der Raum unterliegt dem Hausrecht der Eigentümer und ist von öffentlicher Nutzung i. d. R. ausgeschlossen. Private Parkplätze gibt es u. a. in Form von Garagen, Stellplätzen oder Zufahrten.

Halb-öffentlicher Raum kann sowohl im privaten als auch im öffentlichen Besitz liegen und grenzt sich zum privaten Raum durch seinen größeren zulässigen Nutzerkreis ab. Halb-öffentlicher Raum ist durch den Besitzer auch Externen zugänglich gemacht worden, kann jedoch durch Zeiten, ein Entgelt oder durch die Definition einer Gruppe, wie bspw. Kundenparkplätze, begrenzt werden.

Öffentlicher Raum kann als Gemeingut sowohl in öffentlicher als auch privater Hand liegen - meist jedoch ersteres. Er beschreibt die Flächen, die durch die Öffentlichkeit zugänglich und nutzbar sind. Er umfasst dabei staatliche Gebäude (Verwaltung, öffentliche Dienstleistungen), öffentliche Straßen und Plätze, aber auch freigegebene private Flächen. Aufgrund seiner Öffentlichkeit bestehen an diesen Raum sehr viele, teils konkurrierende Nutzungsansprüche. Ziel sollte es sein, dass die Nutzung des öffentlichen Raums einem möglichst großen Teil der Gesellschaft zugutekommt (z. B. öffentliche Parks mit Aufenthalts- und klimatischer Qualität, Verkehrsflächen (für Kfz-, Rad- und Fußverkehr) zur Sicherung der allgemeinen Erreichbarkeit) oder, dass dort die Bedarfe von ansonsten benachteiligten Gruppen sichergestellt werden können (z. B. Barrierefreiheit, Behindertenparken, Sitzmöglichkeiten).

Parkplatz und Stellplatz:

Der Begriff **Parkplatz** umschreibt die vorgesehene Fläche, die ein Kfz im öffentlichen Raum nutzen darf bzw. beansprucht, um dort geparkt zu werden. Meist sind Parkplätze durch Markierungen oder baulich abgegrenzt. Grundsätzlich ist laut Rechtsdefinition (vereinfacht) überall dort am Straßenrand erlaubt zu parken, wo es die Straßenraumbreite zulässt, ohne den fließenden Verkehr oder die Sicherheit zu beeinträchtigen und es keine anders lautende Beschilderung gibt. Neben dem Straßenrandparken werden auch flächige Parkieranlagen als Parkplätze bezeichnet. Diese können öffentlich und auch privat sein.

Stellplätze werden hingegen definiert als Abstellmöglichkeiten bzw. Parkmöglichkeiten von Kfz im privaten Raum bzw. außerhalb des öffentlichen Raums. Sie sind meist baurechtlich definiert und müssen für bestimmte Nutzungen nachgewiesen werden (z. B. „Stellplatzsatzung“).

Im allgemeinen Sprachgebrauch wird meist für beides der Begriff Parkplatz verwendet. Beide Begriffe können unter der Bezeichnung Parkmöglichkeiten zusammengefasst werden.

Parkbauten und Parkierungsanlagen:

Parkbauten dienen der Unterbringung des ruhenden Verkehrs in bzw. auf einem Gebäude. Unter Parkbauten fallen bspw. Einzel- und Sammelgaragen, Parkhäuser und Tiefgaragen, Parkdecks oder Quartiersgaragen. Diese können sowohl in öffentlicher, halböffentlicher wie auch privater Nutzung bzw. Verwaltung liegen.

Parkierungsanlagen umfassen die oben benannten baulichen Anlagen, schließen jedoch auch zum Parken genutzte Flächen und (Sammel-)Parkplätze unter freiem Himmel bzw. ohne zugehörige Gebäude mit ein.

2.1.2 Definition zum „Quartiersparken“

Parken am Straßenrand, im Seitenraum oder auf öffentlichen Plätzen steht als eine mögliche Nutzungsform in Konkurrenz mit den vielen anderen Ansprüchen an den öffentlichen Raum. Dabei ist Parken sehr platzintensiv (ein durchschnittlicher Pkw-Parkplatz benötigt 12,5 m²), was angesichts der besonders in innerstädtischen Quartieren stark begrenzten öffentlichen Flächen schnell ins Gewicht fällt. Andere Nutzungen treten somit zu Gunsten des ruhenden Verkehrs oft zurück. Parken erfüllt dabei einen individuellen Einzelanspruch (eine Privatperson nutzt den öffentlichen Raum, um ein einzelnes Fahrzeug abzustellen), im Gegensatz zu gemeinschaftlich nutzbaren Anlagen wie z. B. öffentlichen Sitzmöglichkeiten, breiten und barrierefreien Gehwegen, komfortablen Radwegen, Bushaltestellen oder auch das Straßenklima verbessernden Baumpflanzungen.

Die Definition des Quartiersparkens beinhaltet daher Prioritäten und Festlegungen, welche Nutzungen am ehesten im öffentlichen und welche stärker im halb-öffentlichen bzw. privaten Raum zu verorten sind und zudem, welchen Nutzergruppen denn am ehesten ein primärer Anspruch auf das Parken im öffentlichen Raum zuzuweisen ist, sofern es an Alternativen mangelt.

Die Strenge, mit der sich nach diesem Schema zu richten ist, hängt sicherlich stark vom ortsspezifisch vorhandenen Raum an sich ab, kann jedoch auch durch spezielle Nutzungen vor Ort beeinflusst werden (z. B. eine besonders besucherintensive Einrichtung oder ein gravierender Mangel an privaten Parkmöglichkeiten gekoppelt mit dem Fehlen von nutzbaren Mobilitätsalternativen). Auch zeitlich deutlich abweichende Nutzungsansprüche können zu kombinierten Lösungen führen, wobei dies aus baulichen Gründen nicht immer möglich ist. Unterschiedliche Quartierstypen und lokale Spezifika können also durchaus etwas abweichende Ansprüche und Vorgehensweisen rechtfertigen, insgesamt sollte das hier dargestellte Grundverständnis jedoch weitgehend universellen Anspruch erheben können.

Zudem ist anzumerken, dass die Förderung der hier als öffentliche Ansprüche gekennzeichneten Nutzungsarten ihrerseits zu mehr Aufenthaltsqualität sowie gesteigerter Attraktivität alternativer Verkehrsmittel und somit langfristig zu sinkender Pkw-Nutzung, sinkendem Pkw-Besitz und einhergehend weniger Parkdruck führen wird.

Abbildung 2: Definition und Festlegungen zum Quartiersparken

Der Begriff „Quartiersparken“ wird wie folgt definiert:

Die Ermöglichung des Bedürfnisses nach möglichst **zielnahen Abstellmöglichkeiten** innerhalb eines **abgegrenzten städtischen Teilraumes** (Quartier) für den **auf die dortige Nutzung bezogenen** ruhenden (Kfz-)Verkehr.

Öffentliche Nutzungsansprüche, wie z. B. Sicherheit und Barrierefreiheit, Attraktivität des Quartiers, Aufenthaltsqualität und die Förderung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) sowie Umwelt- und Klimaaspekte haben eine besonders hohe Bedeutung für den öffentlichen Raum.

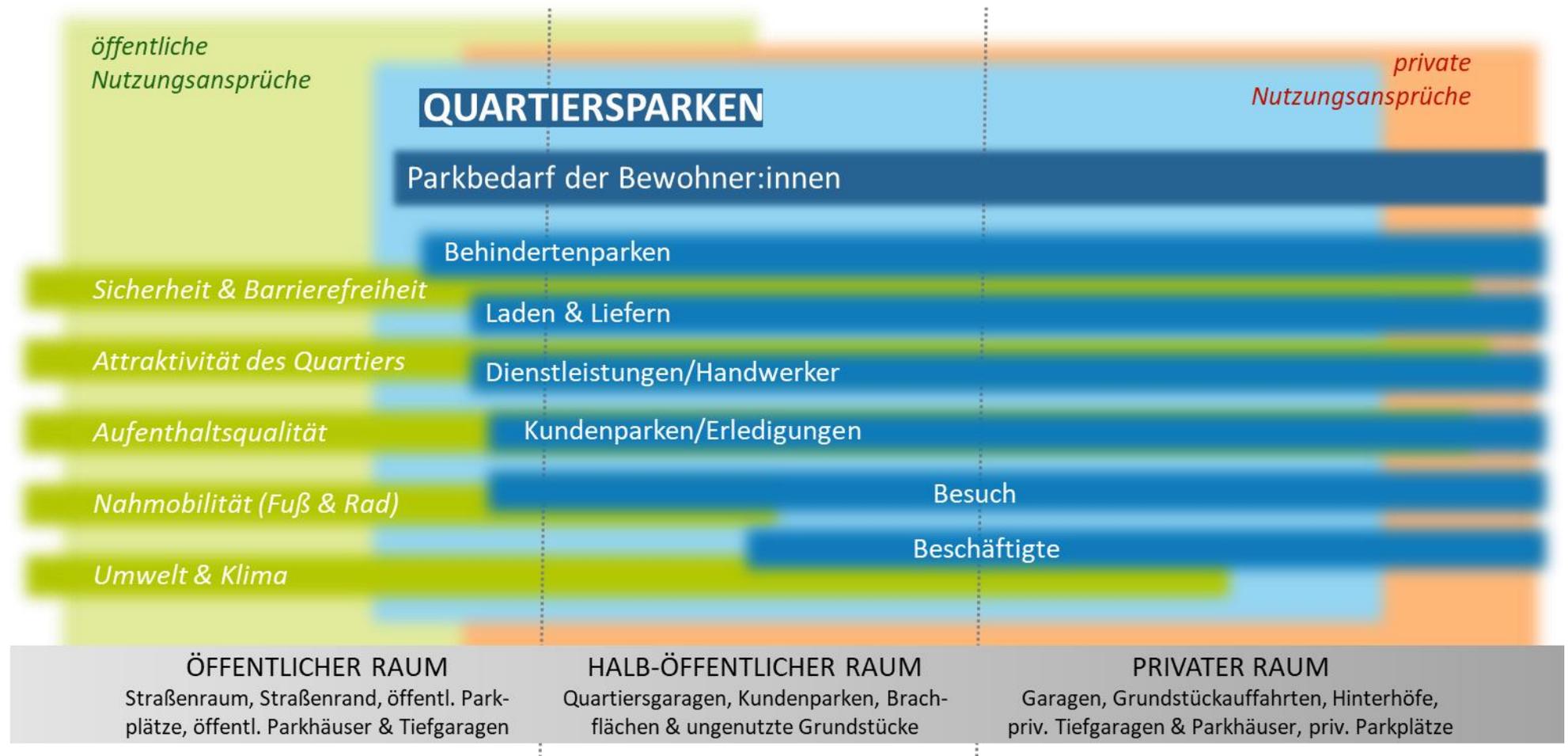
Individuelle private Ansprüche, zu dem u. a. auch das Parken zählt, sind in erster Linie dem privaten Raum (bei Bewohnenden z. B. Garagen, Hinterhöfe, Gebäudezufahrten; bei externen Nutzenden z. B. private Parkhäuser und Tiefgaragen, Kundenparkplätze) oder halb-öffentlichen Raum (z. B. öffentlich zugängliche Parkplätze) zuzuordnen. Quartiersparken sollte **zuerst auf privatem Raum** bereitgestellt werden. Nur **sofern solche Möglichkeiten nicht ausreichend verfügbar sind** (z. B. bau- und/oder siedlungsstrukturell bedingt), sollte Quartiersparken **auch im öffentlichen (Straßen-)Raum** stattfinden.

Beim Quartiersparken leitet sich am öffentlichen Raum - wenn überhaupt - ein gewisser **prioritärer Anspruch für die Bewohnenden** ab, da diese **als originäre Nutzergruppe** im Quartier i. d. R. die längste Zeit des Tages bzw. insb. auch der Nacht dort anwesend sind. **Nachgeordnet** lassen sich die (meist temporär oder lokal begrenzten) **Bedürfnisse externer Nutzergruppen** (u. a. Besuchende, Kundschaft, Beschäftigte, Dienstleistende, Lieferverkehre) mit unter den Begriff fassen, wobei das Parken für Mobilitätsbeeinträchtigte, Laden & Liefern sowie Dienstleistungen und Handwerker die höchsten Prioritäten am öffentlichen Raum einzuräumen sind. Kundenparken, Besuch und das Beschäftigtenparken sind dagegen stärker auch dem privaten Raum zuzuordnen.

Zu Gunsten der Aufenthalts- und Umweltqualität, Nahmobilität sowie attraktivitätssteigernden Faktoren sollte der **öffentliche Raum** nach Möglichkeit **vom allgemeinen, ruhenden Verkehr freigehalten** werden. Ausnahmen bilden Parkmöglichkeiten für **benachteiligte Gruppen (z. B. Behinderte)** sowie **bedarfsgerechtes Liefern & Laden** zur Sicherung der wirtschaftlichen Erreichbarkeit. Alternativen für Quartiersparken im öffentlichen Raum sind anzustreben durch **gemeinsame Nutzung halb-öffentlicher oder privatwirtschaftlicher Parkieranlagen** (z. B. Kundenparkplätze, städtische/private Quartiersgaragen, öffentliche Parkhäuser und Tiefgaragen), die bestenfalls die Bedarfe aller eingangs genannten Nutzergruppen (räumlich oder temporär organisiert) abdecken können.

Die folgende Abbildung veranschaulicht diesen definitorischen Ansatz und die jeweiligen Ansprüche:

Abbildung 3: Schematische Abbildung der Definition von Quartiersparken



Quelle: Planersocietät

3 Berechnungsmethodik zur Einschätzung des Park- und Stellplatzbedarfs von Quartieren

Ziel des Projektes war es, eine grundlegende Methodik zu entwickeln, die es der Stadt Aachen ermöglicht, den Bedarf nach Parkraum für ein Quartier oder für eine kleinere bzw. größere Gebietseinheit einheitlich und nachvollziehbar abzuschätzen.

Die gewählte Methodik liefert eine Daten- und Bewertungsgrundlage zur weiteren Ausarbeitung von Handlungsbedarfen, Potenzialen und Maßnahmenswerpunkten bei der kommenden Erstellung von Parkraumkonzepten und Straßenraumumgestaltungen. Ziel ist es, einen Annäherungswert anhand von verfügbaren Raum- und Bevölkerungs- und anderen Kennwerten für den Parkraumbedarf in einem Quartier zu ermitteln. Gekoppelt mit der Gesamterhebung des Aachener Parkraumangebots im parallel verlaufenden Schwesterprojekt zum gesamtstädtischen Parkraumkonzept kann auf Quartiersebene eine Ersteinschätzung auch ohne erforderliche Nachfrageerhebungen erfolgen.

Durch Anpassung der Kennwerte und Faktoren wird es zudem möglich, die Wirkungsweite von gewissen Maßnahmen in den Quartieren einzuschätzen (z. B. Verlagerungswirkungen oder die Kapazitäten von Quartiersgaragen).

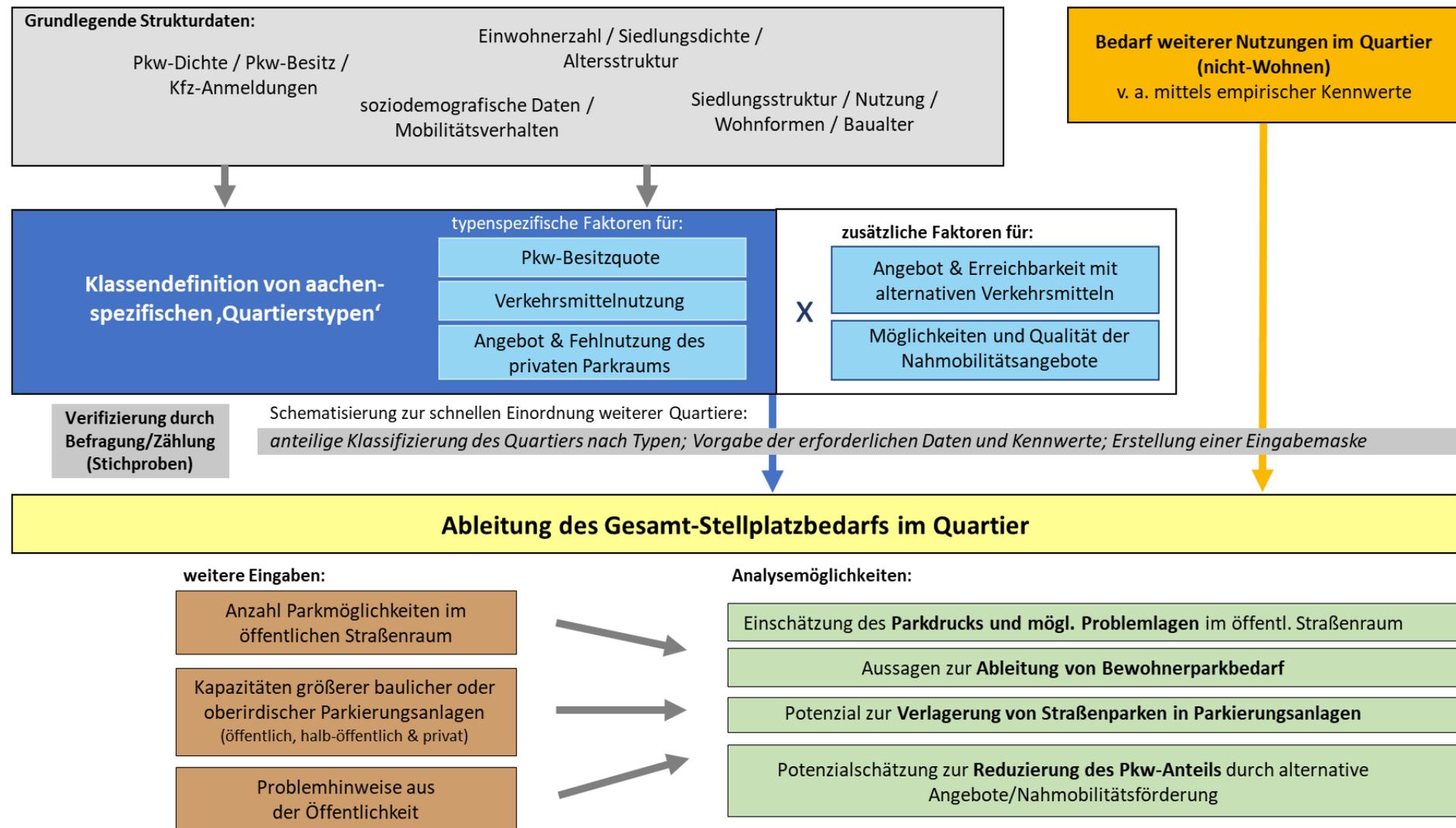
Sofern es – nach Erstbewertung anhand der hier vorgestellten Methodik – dann in einem weiteren Planungsschritt in die Konkretisierung möglicher Maßnahmen auf Straßenebene geht, wird eine Detailbetrachtung vor Ort jedoch weiterhin erforderlich sein. Die Berechnung bietet allerdings wichtige Ersteinschätzungen und Grundlagen zur zukünftigen Bewertung und Argumentation im Rahmen der bewährten Planungs-, Beteiligungs- und Umsetzungsprozesse.

Herleitung und Kennwerte der Berechnungsmethodik

Die Methodik zur Berechnung des Parkraumbedarfs in Aachener Quartieren beruht auf der zuvor dargestellten Definition des Begriffs Quartiersparken (vgl. Abb. 3 im Kap. 2.1.2). Ferner ist sie angelehnt an die Vorgehensweisen zur Bemessungsmethodik und Prognose des Parkraumangebots in den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 2005: Kapitel 3.2.2, S. 15 ff) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Im Sommer 2023 wird eine neue EAR vorgestellt. Ggf. können die Kennwerte und Bemessungsmethodik danach noch einmal aktualisiert werden.

Die schematischen Berechnungsschritte mit den Eingabedaten werden in Abbildung 4 verdeutlicht.

Abbildung 4: Schematische Darstellung des Rechenwegs und der Eingabedaten



Quelle: Planersocietät

Ablauf der Berechnung

Zu Beginn der Berechnung ist festzulegen, für welchen Raum die Untersuchung stattfinden soll. Dazu muss das Quartier bzw. der zu untersuchende Bereich definiert, abgegrenzt und beschrieben werden. Wichtig ist ebenfalls die Flächengröße als Eingabewert sowie die Zuordnung zu einem Quartierstyp, sofern die vordefinierten Kennwerte angewendet werden sollen.

Im zweiten Schritt werden die Ansprüche an den Parkraum der drei wichtigsten Nachfragegruppen definiert und berechnet. Die Literaturgrundlagen gehen davon aus, dass der prioritäre Bedarf nach Park- und Stellplätzen im Quartier seitens der Bewohner:innen besteht. Diese sind die originäre Nutzergruppe im Quartier. Weitere Ansprüche erheben zudem externe Nachfragende, wie Beschäftigte und Kundschaft von ansässigen Betrieben und des Handels. Natürlich gibt es auch noch weitere Nutzergruppen (z. B. Schüler:innen, Student:innen etc.), deren Nachfrage jedoch stark schwanken kann, abhängig von den Gegebenheiten und Nutzungen im jeweiligen Quartier. Zumeist können diese Nutzer:innen zu Teilen oder gänzlich auf privaten Parkierungsmöglichkeiten unterkommen (z. B. Schul- und Universitätsparkplätzen). Das Ausmaß dieser Gruppen auf die Parkraumnachfrage und deren Einfluss auf den öffentlichen Raum muss daher nicht immer maßgeblich sein. Nichtsdestotrotz ist deren Nachfrage im Hinterkopf zu behalten und bei Bedarf in die Berechnungen nachträglich zu integrieren.

Die grundlegenden Kennwerte und Strukturdaten der drei Hauptnachfragegruppen (Bewohner:innen, Beschäftigte und Kundschaft) wurden im Rahmen der Berechnungsmethodik in Statistik und Literatur recherchiert, Aachen-spezifisch abgeleitet und definiert.

Um eine variable Berechnung für die unterschiedlichen Aachener Quartiere zu ermöglichen, wurden dazu (u. a. anhand der aktuellen Strukturdaten des Aachener Verkehrsmodells von 2022) stadttypische Quartierstypen abgeleitet und mit spezifischen Kennwerten hinterlegt (vgl. Tab. 2). Einige Kenn- und Eingabewerte wurden beispielhaft bei der detaillierten Betrachtung und Überprüfung der Methodik anhand dreier Quartiere mittels Anwohnendenbefragung ermittelt und verifiziert. Das Tool erlaubt jedoch auch weiterhin die Eingabe weiterer spezifischer Kennwerte, sofern diese kleinteilig bekannt sind.

Einen wichtigen Kennwert stellen die Ganglinien des ruhenden Verkehrsaufkommens der einzelnen Nutzergruppen dar. Anhand dieser lassen sich zeitliche Überlagerungs- und Konkurrenzeffekte darstellen, denn nicht jeder Parkplatz ist auch zu jeder Zeit belegt. Anwohnende sind zum Teil tagsüber unterwegs, Beschäftigte und Kundschaft sind hingegen in der Regel nachts nicht im Quartier anwesend. Da die als Ausgangsbasis vorgeschlagenen Ganglinien der EAR bereits aus dem Jahr 2005 stammen und inzwischen wahrscheinlich nicht mehr ganz aktuell sind, wird hier explizit auf die Möglichkeit des Rechentools verwiesen, diese Kennwerte an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen (z. B. anhand von städtischen Erhebungen in ähnlichen Gebieten). Bei der Berechnung für die drei Musterquartiere wurden diese Werte ebenfalls z. T. angepasst¹.

Der über die Grundlagen und statistischen Daten ermittelte Gesamtstellplatzbedarf der drei Nutzergruppen Bewohnende, Beschäftigte und Kundschaft im Quartier wird anschließend dem Parkraumbangebot gegenübergestellt. Es fließen sowohl die verfügbaren Parkplätze im öffentlichen Straßenraum, die privaten Stellplätze (abzgl. Fehlnutzungsquote) von Bewohnenden und Firmenparkplätzen sowie die Kapazitäten von öffentlichen, halb-öffentlichen und privaten Parkierungsanlagen (sofern bekannt) in die Berechnung mit ein.

¹ Insbesondere der maximale Bewohnerbelegungsanteil bedurfte einer Anpassung, da sich die Berechnung nach EAR auf das anteilige Tageszielverkehrsaufkommen bezieht. Bei den Bewohnern liegen in Aachen jedoch präzisere Daten zum Bewohnerverkehrsaufkommen über die konkreten Kfz-Meldezahlen für die Quartiere vor.

Als Ergebnis ermittelt die Berechnung einen theoretischen Parkplatzbedarf bzw. auch -überschuss im öffentlichen Raum und zeigt anhand von definierbaren Puffern (z. B. freizuhaltende Kapazitäten für weitere Nachfragegruppen, wie z. B. Freizeitbesucher, Schüler:innen, Lieferverkehr, Dienstleistende, Nutzergruppen aus Nachbarquartieren) eine Spanne auf, in der sich Maßnahmen zur Angebotsverteilung und Raumnutzung bzw. Raumaufwertung und -umgestaltung im Quartier bewegen können.

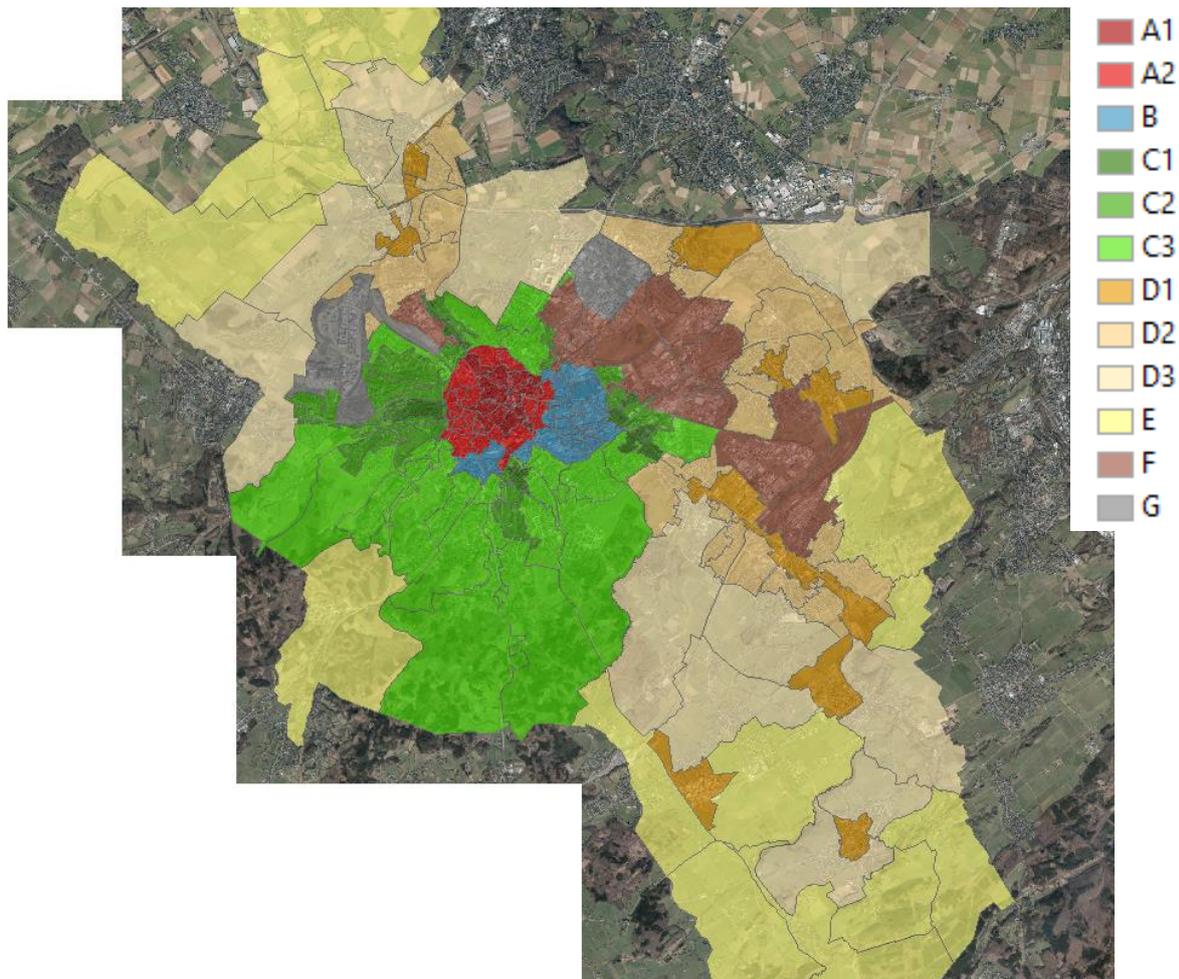
Tabelle 1 und Abbildung 5 zeigen die im Rechenmodell hinterlegten Quartierstypen sowie deren Zuordnung zu den Bezirken des Aachener Verkehrsmodells. Somit lassen sich je nach Lage zu untersuchende Quartiere oder andere Raumeinheiten in Aachen auswählen und automatisch mit empfohlenen Kennwerten (vgl. Tabelle 2) erste Berechnungen anstellen.

Tabelle 1: Vordefinierte Quartierstypen des Berechnungstools

	Quartiers- und Bebauungstyp	Lage	Nutzung und Bebauungsdichte
A1	Stadtkern/Innenstadt, Zentrum	Stadtkern	Zentrum, Kern- & Mischgebiete, überw. Handel / Dienstl.
A2	Stadtkern/Innenstadt, Mischgebiet, Altbau		Zentrum, Misch- & Wohngebiete, überw. Altbau
B	Innenstadtrand, Wohn-/Mischgebiet	Innenstadtrand	überwiegend Wohnen, teils anderes, meist Altbau
C1	Stadtteil innenstadtnah, Ortskern	Stadtteil, innenstadt-nah	Stadtteilzentrum, Mischgebiete
C2	Stadtteil innenstadtnah, dichtes Wohnen		Wohnen, dicht
C3	Stadtteil innenstadtnah, lockeres Wohnen		Wohnen, locker
D1	Stadtteil peripher, Ortskern	Stadtteil, peripher	Stadtteilzentrum, Mischgebiete
D2	Stadtteil peripher, dichtes Wohnen		Wohnen, dicht
D3	Stadtteil peripher, lockeres Wohnen		Wohnen, locker
E	Dörfliches Gebiet	peripher	Misch-, Dorf & Wohngebiete
F	integriertes Gewerbegebiet	integriert	Misch- & Gewerbegebiete
G	Gewerbe-/Industriegebiet	Stadtrand	Gewerbe- & Industriegebiete

Quelle: Planersocietät

Abbildung 5: Zuordnung von Quartierstypen nach Bezirken des Aachener Verkehrsmodells*



*Die Zuordnung bezieht sich auf die bebauten Bereiche der Modellbezirke.

Quelle: Planersocietät; auf Grundlage der Bezirksgrenzen des Aachener Verkehrsmodells 2022 und Luftbild des Landes NRW

Tabelle 2: Spannweite der für die Quartierstypen hinterlegten Kennwerte

Kategorie und Quelle	Kenngröße/Einheit	Vorgabekennwerte
Kennwerte zur Nutzung (Strukturdaten des Verkehrsmodells und Literatur, u. a. VerBau)	Kundschaft/m ² VKF	0,4-1,5
	Arbeitsplätze/ha	1-190
	Einwohnende/ha	5-170
	VKF/ha	0-1.100
Zielverkehrsaufkommen - ZVA (EAR 2005)	Kfz-Fahrten/Einwohnende	0,49-0,65
	Kfz-Fahrten/Beschäftigte	0,59-0,72
	Kfz-Fahrten/ Kundschaft	0,16-0,25
max. zeitgleiche Parkraumbelegung in % des ZVA (EAR 2005)	Einwohnende	0,19-0,48 (Anpassung bis zu 0,84)
	Beschäftigte	0,15-0,72
	Kundschaft	0,09-0,14
max. unabhängige Parkraumbelegung in % des ZVA (FGSV: EAR 2005) eigene Auswahl	Einwohnende	0,29-0,61 (Anpassung bis zu 0,95)
	Beschäftigte	0,28-0,72
	Kundschaft	0,12-0,14
Pkw-Besitz-Quote (Statistik Stadt Aachen, KBA)	Pkw/1.000 Ew.	200-650

Quelle: Planersocietät; auf Grundlage der genannten Angaben

Es gibt eine Vielzahl von Kennwerten und Eingabefaktoren, die zur Berechnung nötig sind. Deshalb erfordert die Anwendung sowie die Bewertung und Interpretation der Ergebnisse ausführliche Fachexpertise. Bei unsachgemäßer Anwendung kann es zu Fehlinterpretationen und zu Fehleinschätzungen kommen.

4 Akteursgespräche mit relevanten Gruppen

Für ein strategisches Konzept wie dem des Gesamtkonzept Quartiersparken in Aachen ist es hilfreich, die unterschiedlichen Interessen, Ziele und Potenziale der einzelnen Akteursgruppen herauszuarbeiten, und erforderlich, diese im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Dazu wurden Gespräche mit einzelnen relevanten Gruppierungen geführt, um Zielkonflikte aufzudecken, Hemmnisse zu benennen und Potenziale zu aktivieren. Die Auswahl der Akteure erfolgte nach dem Stellvertreterprinzip für bestimmte Akteursgruppen und in enger Absprache mit der Stadtverwaltung. Es wurden leitfadengeführte Gespräche mit der

- APAG als zentraler Parkhausbetreiber in Aachen,
- sowie mit anderen Parkhausbetreibern (als Gruppengespräch, u. a. mit Sparkasse Aachen, City Parkhaus, Q-Park, COLOGNE Parkhaus Service GmbH, Contipark und ECE),
- die RWTH als wichtige Arbeitgeberin in Aachen sowie Eigentümerin und Parkflächenbesitzerin in der Innenstadt,
- Vertreter wichtiger Einzelhandelsketten mit Supermarktparkplätzen,
- eine große, ansässige Wohnungsbaugesellschaft sowie
- ein Vertreter eines größeren, auch bundesweit tätigen Immobilienentwicklers.

Ziel der Gespräche war es, neben der Aufnahme der Sichtweisen und Interessen der Akteure vor allem die Potenziale und Hemmnisse für die Bereitstellung und Aktivierung von privaten Stellplätzen zu erfassen.

Daraus konnten folgende synoptischen Zusammenfassungen und Impulse für das Quartiersparken ermittelt werden:

- Die Gruppe der **Parkhausbetreibenden** zeigten sich sehr offen und kooperativ. Sie unterstützen die Verlagerung des ruhenden Verkehrs aus dem öffentlichen Raum in Parkhausanlagen. Das Hauptgeschäft wird derzeit mit externem Kurzzeitparken erwirtschaftet. Es gibt z. T. differenzierte Zielgruppenangebote für beispielsweise Arbeitnehmerschaft oder Bewohnende. Diese Produkte stellen jedoch bislang lediglich ein Randprodukt dar. Hier kommt v. a. die Preisdifferenz zwischen Straßenrandparken (Bewohnerparkausweise) und den wirtschaftlichen Gebühren in Parkbauten als entscheidender Faktor zum Tragen. Neue Quartiersgaragen sind im Bestand zudem schwer anzulegen, dazu müssten zum einen geeignete Flächen verfügbar sein. Zum anderen müssten vorab die konkreten Bedarfe und Anforderungen definiert werden, um das Ganze aus Betreibersicht kalkulieren zu können. Technische Neuerungen und Lösungsansätze (z. B. Sensorik, Kennzeichenerfassung) werden zwar positiv gesehen, bedürfen jedoch zunächst Investitionen und ggf. auch spezieller Pflege/Wartung. Insbesondere die APAG als (teil-)städtisches Unternehmen versteht sich jedoch zunehmend als übergreifender Mobilitätsdienstleister und will zukünftig auch auf solche technischen Innovationen setzen, um das Angebot flexibler steuern und ausweiten zu können.
- Die **RWTH** ist als **Universität** und mit dem **Klinikum** ein bedeutender Akteur in der Aachener Stadtgesellschaft. Das dortige Dezernat für Facility Management kümmert sich unter anderem um auch um die Parkieranlagen der Hochschule mit insgesamt rd. 5.000 Stellplätzen. Eigentümer der Flächen und Gebäude ist jedoch in der Regel der Bau- und Liegenschaftsbetrieb (BLB) des Landes NRW, der diese Anlagen für Lehre und Forschung zur Verfügung stellt. Die RWTH darf daher nicht eigenwirtschaftlich

mit den Parkieranlagen umgehen (kein Gewerbe) und auch Dritte (z. B. die APAG als Bewirtschafter) nur bedingt einbinden. Auch kann Sie das Parken aufgrund der Zweckbindung nicht mehr kostenfrei anbieten (außerhalb der Bewirtschaftungszeiten werde aber in der Regel nicht kontrolliert). Ab 2026 werde sich rechtlich diesbezüglich etwas verändern, so dass dann mehr Freiheiten im Umgang mit den Parkieranlagen möglich werden könnten. Derzeit zahlen Beschäftigte, Gäste und Studierende eine Nutzungsgebühr, niemand hat jedoch Anspruch auf einen festen Parkplatz. Zur Lenkung gibt es Jobtickets und unterschiedliche standortbezogene Parkausweise für die Beschäftigten. Studierende sind überwiegend mit dem Fahrrad unterwegs. Die RWTH verfügt über mehr Parkmöglichkeiten, als sie eigentlich benötigen würde, kann die ungenutzten Flächenkapazitäten u. a. aufgrund von Baulasten und Vorgaben der Stellplatzsatzung aber nicht anderen Nutzungen zuführen. Die Parkhäuser seien im Durchschnitt nur zu rd. 30% ausgelastet, trotzdem müsse bei Neubauten jeweils neuer Parkraum nachgewiesen werden. Hier würde sich die Hochschule ein Entgegenkommen bei der Auslegung der Stellplatzsatzung wünschen und hätte dann auch mehr Möglichkeiten, sich um potenzielle Mehrfachnutzung der Flächen zu kümmern.

- Die kontaktierten **Vertreter des Einzelhandels** sind primär daran interessiert, ausreichend Parkfläche für ihre Kundschaft und Beschäftigten anzubieten. Besonders in den dicht bewohnten Stadtquartieren gestaltet sich dies aber oft schwierig. Die Händler:innen standen neuen Bewohnerparkmodellen auf ihren Anlagen zunächst skeptisch gegenüber, da befürchtet wird, dass die Parkplätze nicht rechtzeitig zu den Öffnungszeiten oder auch in den Jahreszeiten variierenden Auslastungsspitzen frei werden. Einige Mitbewerber vermieten jedoch auch bereits einen Teil der Plätze ins Quartier unter (keiner der Interviewten). Auch bezüglich der Haftungsfragen und ggf. zusätzlicher Technik-/Vertragsbetreuung sind aus ihrer Sicht viele Fragen offen, für deren Beantwortung im laufenden Betrieb der Händler kaum Kapazitäten verfügbar sind. Parkdruck und Gebühren im öffentlichen Raum erhöhen zusätzlich den Druck auf die Kundenparkplätze, so dass dann häufig mit Bewirtschaftung und Kontrollen durch Dritte reagiert werden müsse (z. B. fairparken). Modelle zur Parkraumüberwachung, wie Park & Control oder Park-Depot werden von einigen Einzelhändlern genutzt. Dabei wird den Kontrollfirmen die Fläche kostenfrei zur Verfügung gestellt, sie übernehmen die Unterhaltung und bekommen die daraus resultierenden Einnahmen. Teilweise sind die Händler auch nicht Eigentümer der Flächen oder baulichen Anlagen. Auch verhindern Baulasten und Stellplatznachweispflichten z. T. einen flexibleren Umgang mit den Parkflächen (Untervermietung, Umnutzung z. B. für Fahrradabstellanlagen). Die Grundhaltung der gesprochenen Vertreter zur Vermietung an Bewohnende, bleibt zunächst skeptisch. Sofern aber geeignete Betreibermodelle (ggf. durch Dritte oder die Stadt) entwickelt und konkret angeboten werden, könnten sich vielleicht Aktivierungspotenziale heben lassen. Denn die meisten Händler sind eng im Quartier verwurzelt und würden gern zum Wohle der Nachbarschaft (auch als potenzielle Kundenquelle) agieren.
- Ebenfalls gesprochen wurde mit der **GEWOG** als große Aachener **Wohnungsbaugesellschaft** (rd. 5.000 Wohnungen im Eigenbesitz und weitere 2.500 in der Verwaltung). Der Fokus der Gesellschaft liegt in der Bereitstellung günstigen Wohnraums und Mietobjekten für Menschen mit geringem Einkommen. Parkplätze werden zwar mitbewirtschaftet, sind aber kein Schlüsselthema. Im Neubau bestehe eher wenig Interesse der Kundschaft an Parkplätzen, die Bedürfnisse können mit Straßenparken meist gedeckt werden. Teilweise werde jedoch der Bau von Stellplätzen oder sogar Tiefgaragen baurechtlich und in der Stellplatzsatzung gefordert, was wirtschaftlich eine Belastung sei und die Wohnungen teurer mache. Die Stellplatzmiete ist bei geförderten Wohnungen zudem nicht mit der Wohnungsmiete koppelbar (Förderrecht), für die meisten Kundinnen und Kunden sei daher ein eigener Stellplatz zu teuer, weshalb z. T. Garagen auch leer stünden. Parkgaragen in der Innenstadt seien hingegen stark nachgefragt und können leicht auch weitervermietet werden (eigene Mieterschaft erhalten)

hierbei Vorrang, danach werden Plätze aber auch an Externe angeboten). Der Bau von Quartiersgaragen sei momentan kein relevantes Thema (Ziel ist günstiger Wohnraum). Sofern aber passende Geschäftsmodelle angeboten würden, sei man grundsätzlich offen für neues (z. B. gab es durch Q-Park einmal ein Angebot, sich um Parkplätze zu kümmern, was derzeit jedoch nicht weiterverfolgt wird). Mehrfachvermietung/Sharing von Parkplätzen wird also aktuell nicht betrieben. Dies sei vertraglich noch zu aufwändig und es gebe kein gutes Geschäftsmodell. Zudem seien Fremde auf den Grundstücken oder in den Häusern seitens der Mieterschaft nicht gern gesehen, Kontrolle sei schwierig. Durch Kennzeichenerfassung könnten sich hier aber durchaus neue Möglichkeiten ergeben. Die GEWOGÉ würde auch alte Garagenhöfe gern bebauen und z. B. nachverdichten, aber meist ist deren Nutzung über alte Widmungen festgesetzt. Man sollte generell wegkommen von den derzeitigen eher pauschalen Pflichten, Stellplätze oder andere Dinge nachweisen zu müssen. Vielmehr sollte fokussiert und objekt- bzw. quartiersbezogen frühzeitig gefragt werden, was denn langfristig notwendig sei (z. B. mehr Mobilitätsalternativen, anstelle von zementierten Parkplätzen). Dann könnte man sich mehr auf das Bauen von günstigen Wohnungen konzentrieren, gezielt etwas für das Umfeld tun und unnötige Zusatzbelastungen weglassen.

- Der interviewte **Immobilien- und Projektentwickler** setzt sich sehr für Nachhaltigkeitsgrundsätze ein. Dabei ist er im Vergleich zu Mitbewerbern eher der innovativeren Seite zuzuordnen, wobei sich - seines Wissens nach - auch andere Investoren für teils neue Herangehensweisen offen zeigen. Letztendlich zählt für alle privatwirtschaftlichen Akteure die Wirtschaftlichkeit, da sich ein Projekt rechnen muss, um realisiert zu werden. Größere Projekte lassen dabei mehr Möglichkeiten als kleine Einzelbauvorhaben. Unterschiede gibt es auch in der Vermarktung von Eigentumswohnungen (wo in der Regel ein eigener Stellplatz/Wohneinheit von der Kundschaft gefordert ist) und Mietobjekten (bei denen sich auch alternative Angebote gut realisieren und vermarkten lassen). Mobilitätskonzepte, ganzheitliche Betrachtungen und auch Quartiersgaragen lassen sich in diesem Rahmen durchaus mit der Wirtschaftlichkeit und Attraktivität von Projekten vereinen. Entsprechend offen agiert auch der Gesprächspartner und würde gern solche Dinge mehr in die Projekte integrieren. Neue Ideen (z. B. ein Mobilitätsbudget für Mieterschaft oder die gemeinsame Nutzung von Bestandsparkhäusern und Neuplanung) lassen sich erfahrungsgemäß jedoch leider nur schwerlich in die oft steife Bauleitplanung umsetzen. Im Projektalltag fehle es häufig an Kapazitäten, um solche Dinge rechtssicher in die komplexen Projektmanagementstrukturen aber auch baurechtlichen Prozesse einzubinden. Insbesondere die Abstimmung mit den städtischen Verwaltungen sei daher oft schwierig; aus Sicht der Projektentwickler liegen hier viele ungenutzte Potenziale, die - u. a. auf Grund der rechtlichen und verwaltungstechnischen Hürden - nicht ausgeschöpft werden. Wünschenswert wären übergeordnete Konzepte und Vorgaben, um ein Quartier ganzheitlich zu betrachten und nicht stets jedes Objekt einzeln für sich. Entsprechende Vertragsmodelle und Lösungsansätze sollten entwickelt werden und eine zuständige Stelle die Planungsprozesse diesbezüglich zum Wohle des Quartiers moderieren und voranbringen. Auch für weitere Gespräche, Kooperationen und ggf. Pilotprojekte zeigte sich der Gesprächspartner sehr offen.

5 Analysen auf der Quartiersebene

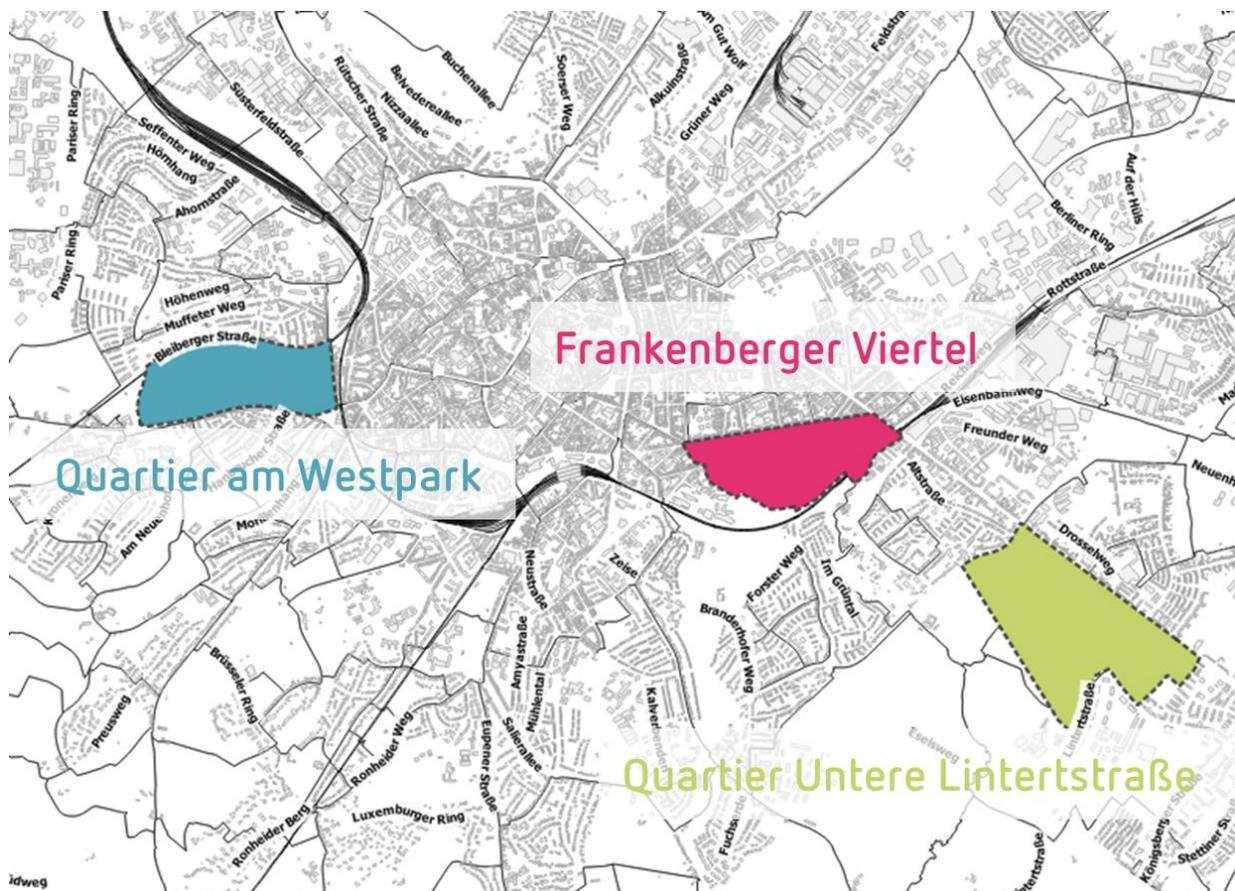
Die Bedarfsabschätzung wurde immer wieder auch im Abgleich mit den lokalen Voraussetzungen und Erfordernissen der Quartiersebene gespiegelt. Dazu wurden zusammen mit der Stadtverwaltung Aachen drei verschiedene Quartiere ausgesucht (Kap. 5.1), wozu ergänzend eine Anwohnerbefragung (Kap. 5.2) sowie ausführliche Analysen in den Quartieren durchgeführt (Kap. 5.3-5.6) wurden. So konnte die Methodik auf die konkrete Handhabbarkeit überprüft und angepasst werden, so dass ein übertragbarer Ansatz entwickelt werden konnte.

5.1 Auswahl von drei Beispielquartieren

Im Rahmen des Projektes wurden – gemeinsam mit der Stadt Aachen – drei unterschiedliche Quartiere ausgewählt und jeweils gutachterlich detailliert aufgenommen und untersucht. Ziel des Projekts ist es, eine allgemein anwendbare Methodik zur Abschätzung von Parkraumbedarfen für unterschiedliche Quartierstypen zu erstellen. Um die jeweiligen Besonderheiten und Eigenarten der Aachener Quartiere kennen zu lernen und realistisch in der berechneten Annäherung abzubilden, wurden drei Fallbeispiele zur Grundlagenermittlung und Verifizierung der Methodiken ausgewählt.

Hinsichtlich eines heterogenen Querschnittes der Aachener Quartiere, wurden drei unterschiedliche Projekt Räume festgelegt. Die Auswahl richtete sich vor allem nach den unterschiedlichen Eigenschaften, die die jeweiligen Räume prägen.

Abbildung 6: Die drei ausgewählten Beispielquartiere



Quelle: Planersocietät auf Grundlage von

Das **Quartier „Frankenberger Viertel“** mit seiner Innenstadtlage und gründerzeitlichen Bebauungsstruktur ist besonders durch eine hohe Wohndichte geprägt. Hinzu kommt der historische Gebäudebestand, der sich überwiegend durch Blockrandbebauung, aber auch meist fehlende Stellplatzanlagen auszeichnet. Das Parken findet hier überwiegend im öffentlichen Raum statt.

Das **Quartier „Am Westpark“** ist ein durchmischtes Quartier, was sowohl Wohnnutzungen in Blockrandstrukturen als auch Solitärbauten aufweist. Hinzu kommen im Westen die Gewerbeflächen mit teils großdimensionierten Kunden- und Beschäftigtenparkplätzen sowie die zentrale Grünfläche des Westparks im Kern des Quartiers, welche keine eigenen Parkmöglichkeiten aufweist. Dieses Quartier zeichnet sich durch sehr unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum aus.

Das **Quartier „Untere Lintertstraße“** ist hingegen ein eher innenstadtfernes Quartier überwiegend mit Ein- und Zweifamilienhäusern, die teilweise sehr kleinteilig angeordnet sind. Zudem gibt es dort auf der anderen Seite größere Mehrfamilienhäuser. Dieses Viertel ist geprägt durch eine Vielzahl privater Stellplätze auf den privaten Grundstücken, aber auch Sammelanlagen in baulich älteren Garagenhöfen.

Abbildung 7: Vorstellung und einige Eckdaten zu den drei Quartieren



Quelle: Planersocietät

Die Quartiere wurden im Einzelnen nach verschiedenen Kriterien ausführlich analysiert (siehe weiteres zu den Analysen im Kapitel 5.3-5.6).

5.2 Ergebnisse der Anwohnendenbefragung

In den drei Untersuchungsquartieren „Frankenberger Viertel“, „Am Westpark“ und „Untere Lintertstraße“ wurde vom 1. Juni bis zum 30. Juni 2022 eine Anwohnendenbefragung durchgeführt. Die anonyme Befragung diente dazu, ein Bild der dortigen Stellplatznutzung im privaten und insbesondere öffentlichen Raum zu erhalten sowie Hinweise über Parkraumbedarf und Nachfrage- und Nutzungsverhalten der Bevölkerung zu erlangen, die in die weiteren Arbeiten einfließen können.

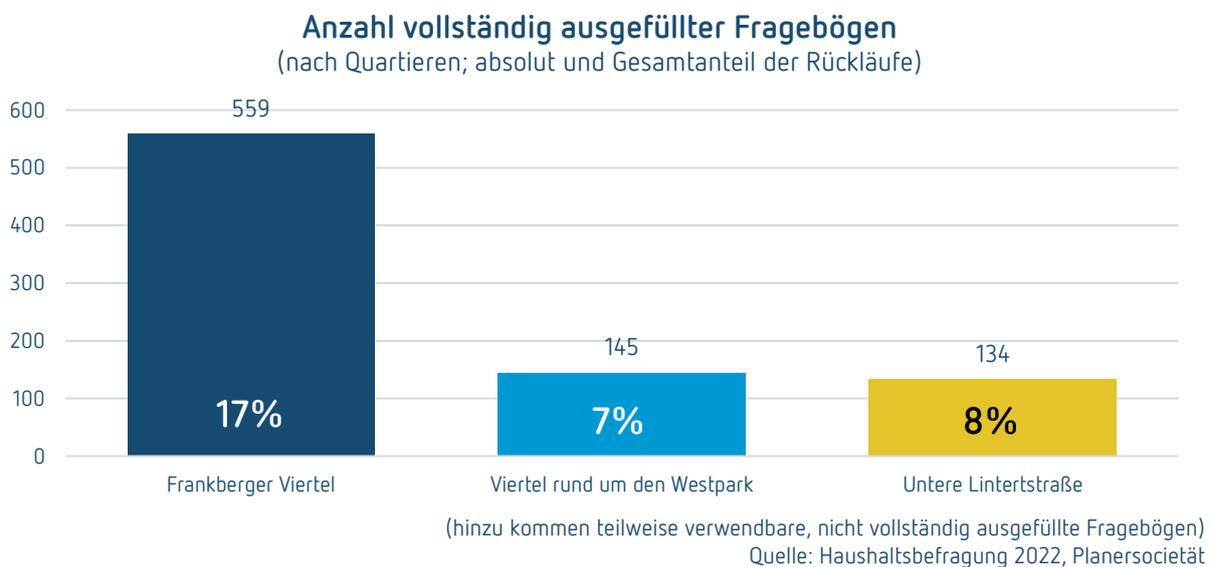
Mittels Postwurfkarte in alle erreichbaren Briefkästen wurden insgesamt rd. 6.900 Haushalte in den drei Quartieren kontaktiert. Die Befragung lief online über einen bereitgestellten Online-Fragebogen ab. Die Teilnahmequote lag bei insgesamt 12 %, was durchaus verwertbare Aussagen bezüglich der Ergebnisse

auf Quartiersebene ermöglicht. Die höchste Teilnahmequote erreichte das Frankenerger Viertel mit rd. 17 %, wo auch der Handlungsdruck am höchsten ist. Geringere Teilnahmequoten gab es dagegen in den Quartieren Unteren Lintertstraße (8 %) sowie Am Westpark (7 %).

Bei der folgenden Interpretation und Darstellung der Ergebnisse ist davon auszugehen, dass in der Regel der Haushaltsvorstand bzw. häufigste Kfz-Nutzer geantwortet hat. Eine Teilnahme mehrerer Personen eines Haushalts ist nicht auszuschließen. Potenzielle Manipulationsversuche (deutlich mehrfach tendenziell gleiche Antworten) konnten jedoch systematisch ausgeschlossen werden (Abgleich der IP-Adressen und Antworten). Durch die offensichtliche, thematische Auslegung der Befragung haben unter Umständen tendenziell die Haushalte verstärkt geantwortet, die eher ein Problem beim Parken sehen. Dies ist durchaus aber auch die interessantere Zielgruppe, da dort verstärkt Handlungsbedarf für zukünftige Konzepte und Maßnahmen besteht.

Im Nachfolgenden sind die wichtigsten Ergebnisse dargestellt.

Abbildung 8: Verwertbare Fragebögen in den Quartieren

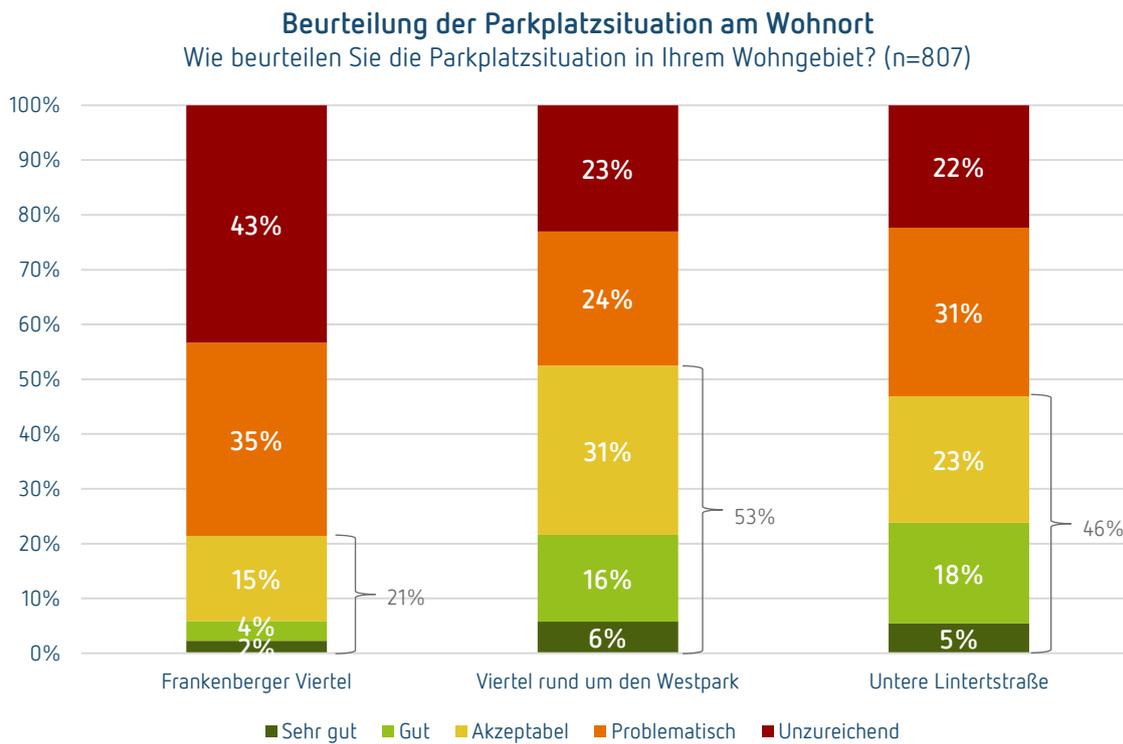


Insgesamt eher wenig Zufriedenheit mit der Parkplatzsituation

Die Parkplatzsituation am Wohnort (vgl. Abb. 6) wurden besonders im Frankenerger Viertel (mit 43 %) als unzureichend beurteilt, weitere 35 % sehen die Situation dort als problematisch an. Insgesamt sind dort also über drei Viertel (78 %) unzufrieden. Diese Werte sind besonders durch den Mangel an privaten Stellplatzmöglichkeiten, der hohen Wohndichte und dem u. a. daraus resultierenden Parkdruck zu erklären. Lediglich 21 % beurteilen die Parkplatzsituation als akzeptabel (15 %) oder besser.

Im Quartier Am Westpark (47 %) und dem Quartier an der Unteren Lintertstraße (54 %) beurteilen die Parkplatzsituation etwa die Hälfte aller Befragten als unzureichend oder problematisch. Nur knapp mehrheitlich (53 %) wird die Situation am Westpark und etwa hälftig (46 %) an der Unteren Lintertstraße als akzeptabel, gut oder sehr gut bewertet.

Abbildung 9: Beurteilung der Parkplatzsituation



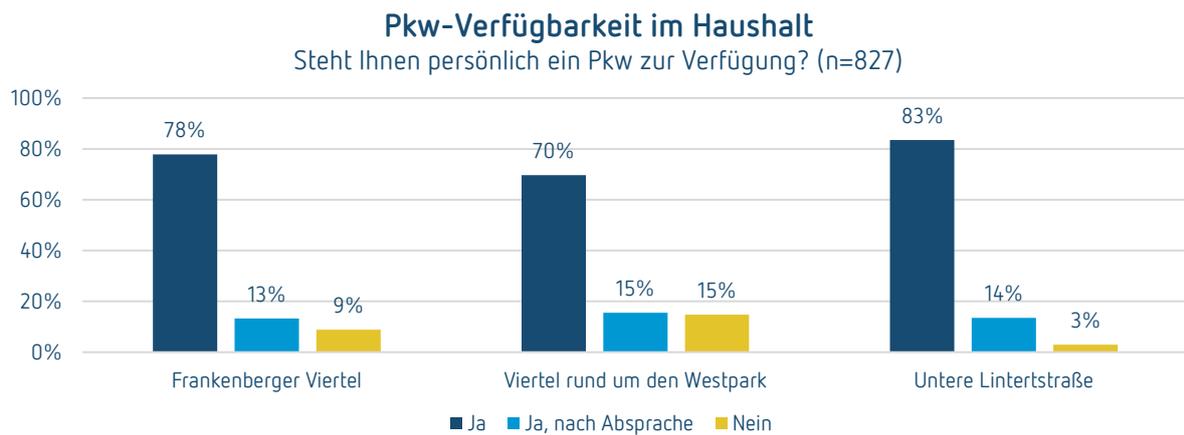
Quelle: Haushaltsbefragung 2022, Planersocietät

Pkw-Verfügbarkeit ist meist gegeben

Von allen Teilnehmenden geben rund drei Viertel an, einen eigenen Pkw zur Verfügung zu haben. Besonders hoch ist dieser Anteil im Quartier Untere Lintertstraße (83 %), während das Quartier Am Westpark (70 %) die geringste Pkw-Verfügbarkeit aufweist. Rund jeder sechste Teilnehmende gab an, dass ein Pkw nach Absprache zur Verfügung steht. 3-15 % der Befragten gaben an, keinen Pkw zu besitzen. Hier liegt das Westparkquartier mit 15 % deutlich vorn vor dem Frankenberger Viertel mit 9 % und dem Quartier Untere Lintertstraße mit 3 %. Dies kann auch in Bezug zur Bewohner- und Raumstruktur gesetzt werden und erscheint plausibel: So ist das Westparkquartier vor allem durch junge Erwachsene und Studierende geprägt, während die Untere Lintertstraße eine ältere Bewohnerschaft aufweist. Andererseits sind Frankenberger Viertel und Westpark deutlich innenstadtnäher gelegen und mit vielfältigeren Mobilitätsangeboten besser integriert als die Lintertstraße.

Insgesamt liegen diese Werte alle im Vergleich zu den bundesdeutschen Vergleichswerten im normalen Rahmen. Der bundesweite Durchschnittswert befindet sich bei ca. 78 % dauerhafter und 13 % gelegentlicher Verfügbarkeit, während 9 % keinen Pkw besitzt (Personen ab 18 Jahre; vgl. MiD 2017).

Abbildung 10: Pkw-Verfügbarkeit der Haushalte



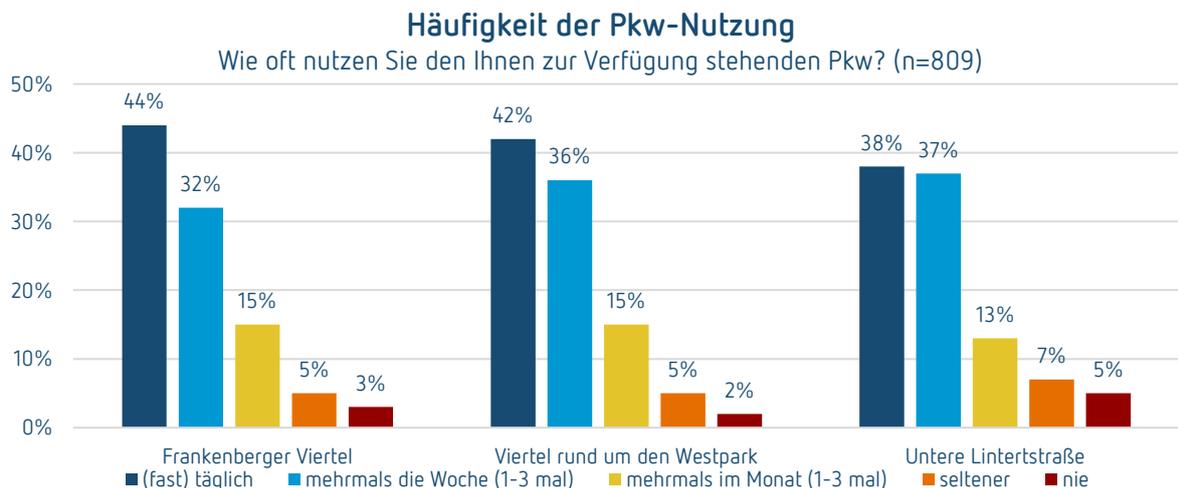
Quelle: Haushaltsbefragung 2022, Planersocietät

Viele Pkw stehen oft im Straßenraum

Die Frage nach der Nutzungshäufigkeit des zur Verfügung stehenden Pkw zeigt interessante Ergebnisse. So gaben die Befragten in den Aachener Quartieren an, dass mindestens 7 % (Westpark) bis zu fast einem Achtel (12 %, Lintert) der Pkw weniger als 1- bis 3-mal im Monat genutzt werden. 2-5 % nutzen ihr Fahrzeug sogar nie. Und tatsächlich nutzen weniger als die Hälfte (38-44 %) der Befragten Ihren Pkw täglich (vgl. Abb. 7).

Die Pkw-Nutzung liegt somit etwas unter den Bundesdurchschnittswerten (laut MiD 2017 nutzen 50 % der Deutschen ihr Auto täglich, 26 % 1-3-mal die Woche, 7 % 1-3-mal im Monat, 4 % seltener als monatlich und 13 % nie bzw. fast nie).

Abbildung 11: Häufigkeit der Pkw-Nutzung

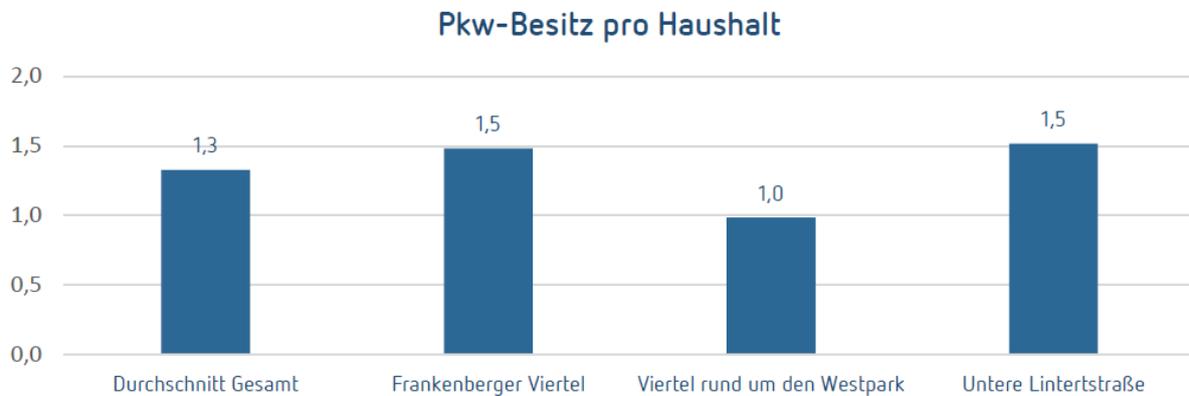


Quelle: Haushaltsbefragung 2022, Planersocietät

Erwähnenswert ist in Aachen, dass die Pkw-Nutzungshäufigkeit im zentralen Quartier Frankenberger Viertel höher liegt als im etwas periphereren Lintertstraßen-Quartier. Im Lintert werden die Pkw anscheinend weniger häufig genutzt und auch der Anteil der vollständig ungenutzten Pkw ist dort leicht höher als im Frankenberger Viertel oder Quartier Am Westpark. Dies ist jedoch in Abhängigkeit von anderen Faktoren wie – neben Sozial- und Altersstruktur – u. a. auch der Anzahl der verfügbaren Pkw pro Haushalt zu sehen. Im Viertel am Westpark verfügen die entsprechenden Haushalte überwiegend über lediglich einen

Pkw, während im Lintert-Quartier und Frankenberger Viertel meist mehr als ein Fahrzeug vorhanden ist. Dort bleibt also häufiger ein (Zweit-)Wagen einen oder mehrere Tage ungenutzt lang stehen. In den zentraleren Quartieren mit hohem Parkdruck wird aller Voraussicht nach durch die innenstadtnahe Lage der Pkw selten nur zum Auspendeln genutzt.

Abbildung 12: Anzahl an Pkw pro Haushalt



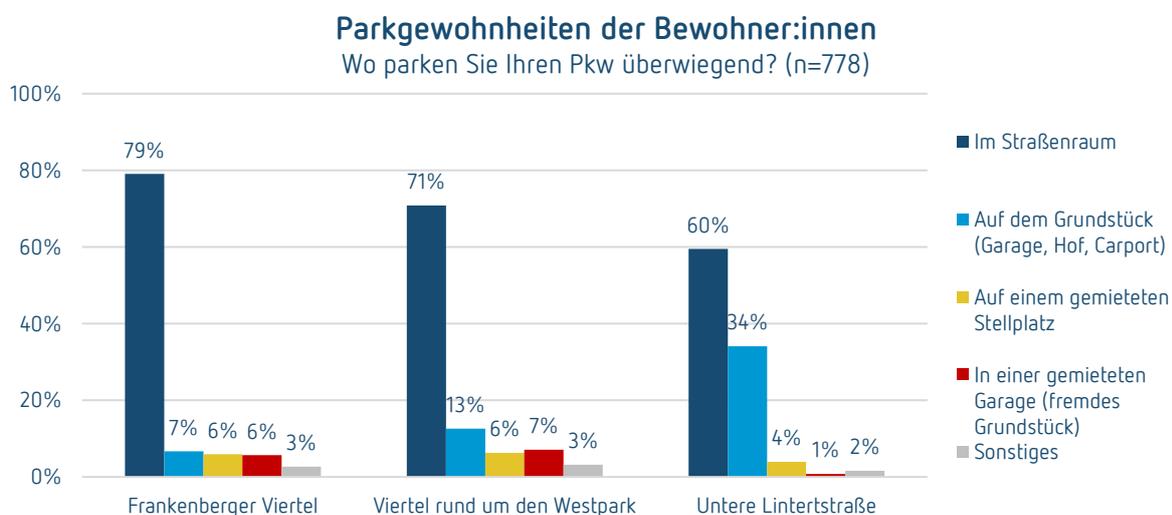
Quelle: Haushaltsbefragung 2022, Planersocietät

Für die Quartiere und den dortigen ruhenden Verkehr sind jedoch die abgestellten und seltener genutzten Fahrzeuge relevant. Und aus den Zahlen ergibt sich, dass ein großer Teil der Pkw dauerhaft im Quartier abgestellt ist. Quartiersunabhängig wird rund ein Viertel der Pkw weniger als mehrmals wöchentlich genutzt.

Und häufig werden die Fahrzeuge nicht im privaten, sondern auf öffentlichem Raum geparkt (vgl. Abb. 9). Besonders in den innenstadtnahen Quartieren – dem Frankenberger Viertel (79 %) und dem Westpark (71 %) – wo es häufig keine privaten Stellplatzmöglichkeiten gibt, ist dieser Anteil sehr hoch.

Dies ist –gekoppelt mit anderen, teils extern bedingten Faktoren – auch ein Grund für den hohen Parkdruck in diesen Bereichen: Der Pkw-Besitz der Bewohnenden wird nicht ausreichend auf privatem Grund gedeckt.

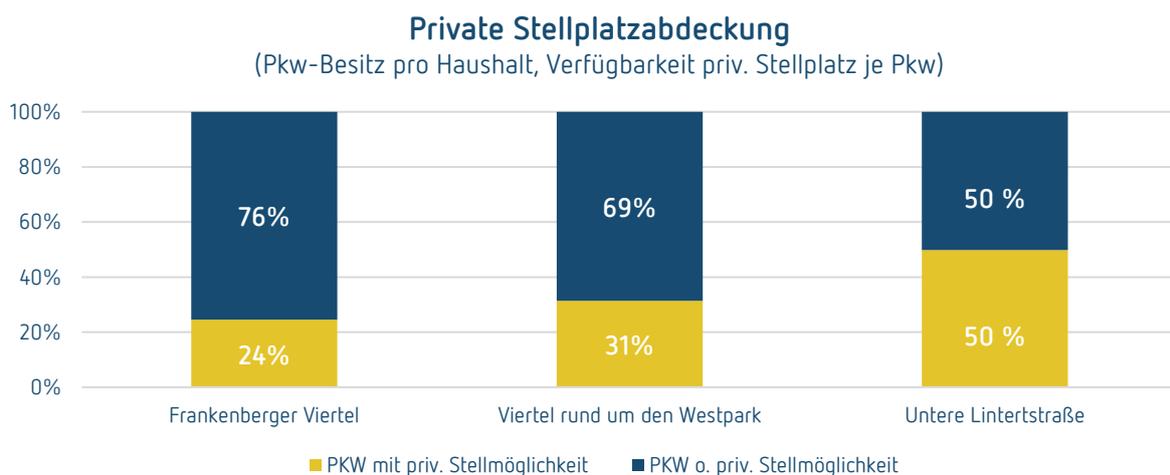
Abbildung 13: Wo wird das Bewohnerfahrzeug geparkt?



Quelle: Haushaltsbefragung 2022, Planersocietät

Die Anwohnenden des Quartiers an der Unteren Lintertstraße verfügen tatsächlich mit rd. 34 % zu einem hohen Anteil über eigene Stellplätze (z. B. Garagen, Einfahrten, Carports). Es ist sicher anzunehmen, dass es besonders die meist lockere Bebauungsstruktur dort zulässt, einen Stellplatz auf dem eigenen Grundstück zu realisieren. In den innenstadtnahen Quartieren gibt hingegen nur ein geringer Anteil an, eine eigene Abstellmöglichkeit für den Pkw zu besitzen. Im Frankenerger Viertel nutzen nur rd. 12 % einen gemieteten Stellplatz. Davon liegt die Hälfte nicht auf dem eigenen Grundstück. Im Quartier Am Westpark liegt mit rd. 13 % ein etwas höher Anteil an eigenen Stellplatzmöglichkeiten vor. Insgesamt nutzen dort 7 % Stellplätze auf fremden Grund (vgl. Abb. 10).

Abbildung 14: Private Stellplatzabdeckung



Vergleicht man die Angaben zum Pkw-Besitz pro Haushalt der Teilnehmenden und der privaten Abstellmöglichkeit für diese Pkw, zeigt sich, dass im Frankenerger Viertel rund ein Viertel der Pkw über eine private Abstellmöglichkeit verfügt. Im Quartier Am Westpark liegt dieser Wert etwas höher, bei rund einem Drittel. Im Quartier der Unteren Lintertstraße, das besonders durch Ein- und Mehrfamilienhäuser geprägt ist, können sogar gut die Hälfte aller Pkw auf privaten Stellplätzen abgestellt werden. Mehr als drei Viertel dieser Stellplätze sind nach Angaben der Befragten in einer Entfernung von bis zu 100 Meter vom Wohnort erreichbar.

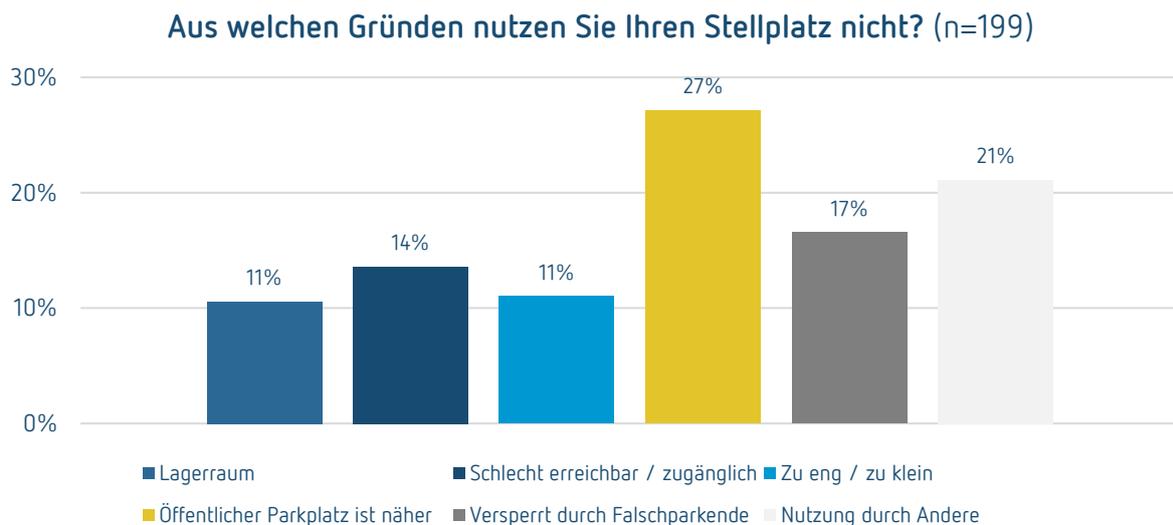
Fehlnutzung privater Stellplätze

Ein Großteil der Befragten, die keine private Stellplatzmöglichkeit besitzen, werden im öffentlichen Raum geparkt. Doch auch ein großer Teil derjenigen, die eine private Stellplatzmöglichkeit haben, parkt im öffentlichen Raum. Es zeigt sich jedoch, dass der Grund für fehlende Stellmöglichkeiten nicht zwangsläufig mit dem tatsächlichen Mangel an zur Verfügung stehenden Stellplätzen zusammenhängt.

Nicht selten werden verfügbare Abstellmöglichkeiten fehlgenutzt und nicht zum Parken verwendet. Hier wurde nach den Gründen gefragt. Von denjenigen, die über einen eigenen Stellplatz verfügen, diesen aber nicht nutzen, gab mehr als jeder Vierte an, den privaten Stellplatz **aufgrund der Entfernungen zur Wohnung** nicht zu nutzen und den Pkw lieber im öffentlichen Raum abzustellen. Weitere 14 % geben an, dass der **Stellplatz schlecht zugänglich** bzw. erreichbar sei. Es wurden jedoch auch vielfältige andere Gründe genannt, wie etwa die **Nutzung des Stellplatzes durch Andere** (21 %) sowie die **Nutzung für andere Zwecke wie z. B. als Lagerraum** (11 %) und dass die **Garage zu eng** für das Fahrzeug sei. Ein großer Anteil der Fehlnutzenden (31 %) gab aber auch keinen Grund an.

Bei der Interpretation der Angaben zu Fehlnutzung ist zu beachten, dass sicherlich von einer – auch im Vergleich zur privaten Stellplatzabdeckung und Parkgewohnheiten – hohen Dunkelziffer an fehlgenutzten Stellplätzen im privaten Bereich auszugehen ist. Und obwohl es nach der Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten in NRW (bis 2009 noch in der Garagenverordnung NRW) als Ordnungswidrigkeit nicht erlaubt ist, eine Garage für andere Zwecke zu verwenden, als darin Kraftfahrzeuge und deren Zubehör abzustellen, sind den Kommunen bei der Kontrolle und Durchsetzung im privaten Raum weitgehend die Hände gebunden.

Abbildung 15: Gründe für Fehlnutzung (Mehrfachantworten waren möglich)



Quelle: Haushaltsbefragung 2022, Planersocietät

Die Fehlnutzungsquote, also diejenigen, die über einen eigenen Pkw und einen privaten Stellplatz verfügen, aber dennoch den öffentlichen Raum zum Parken ihrer Pkw nutzen, liegt zwischen 28 % (Frankenberger Viertel), 31 % (Untere Lintertstraße) und 43 % (Quartier Am Westpark). Diese Wertespanne ist auch ähnlich hoch wie bei vergleichbaren Untersuchungen aus anderen Städten. Hier besteht also ein merkliches Verlagerungspotenzial.

5.3 Analyseschritte auf Quartiersebene

Neben den grundlegenden Parametern der Quartiere wie Lage, Bebauungstyp und -strukturen, verkehrliche Anbindung sowie Bevölkerungszahlen und weiteren statistischen Daten wurde im Rahmen der Analysen der Schwerpunkt der vor Ort-Untersuchungen insbesondere auf das Parkraumangebot und die Straßenraumqualität gelegt.

Analyse des Parkraumangebots

Die Anzahl an öffentlichen Parkplätzen sowie privaten Stellplätzen wurde durch Vor-Ort-Erhebungen und Zählungen erfasst und katalogisiert. Zum unterstützenden Einsatz bei nicht zugänglichen Stellplatzanlagen, beispielsweise Innenhöfe, erfolgte die Schätzung über Luftbilder sowie die Daten der Stadt Aachen zu privaten Garagen. Weitere unzugängliche Stellplatzanlagen in privaten Wohnhäusern wurden mittels eines Stellplatzschlüssels von 0,8 Stellplätzen pro Mietpartei anhand der gemeldeten Haushalte abgeschätzt. Gleichzeitig wurde ebenfalls die Aufstellweise des ruhenden Verkehrs festgehalten. Die gesamte Erhebung erfolgte nach

Straßenabschnitten, sodass hier ein exaktes Bild einzelner Straßenzüge und der dort herrschenden Stell- sowie Parkplatzsituation dargestellt werden kann. Die erfassten Daten dienen im weiteren Verlauf einerseits der Bewertung der Straßenraumqualität der Straßenabschnitte, andererseits der Ableitung von Park- und Stellplatzbedarfen der einzelnen Quartiere.

Bewertung der Straßenraumqualität

Die Bewertung der Straßenraumqualität beinhaltet quantitative Indikatoren wie die Anzahl der Park- und Stellplätze (siehe oben), aber auch unterschiedliche qualitative Indikatoren, die durch die Projektbearbeitenden vor Ort erfasst wurden. Dazu zählen die Qualität und das Vorhandensein von Grünstrukturen, die Barrierefreiheit, die Gehwegbreiten und weitere Indikatoren, die die Nahmobilität, insbesondere auf Fußgängerniveau fördern. In die Bewertung wurden folgende Indikatoren aufgenommen:

- Barrierefreiheit (Gehwegbreiten, Querungsmöglichkeiten, Hindernisse, Oberflächenstrukturen)
 - sehr schlecht: Gehwegbreiten unter 2,5m, hoher Anteil an Straßenrandparken, keine Querungsmöglichkeiten, Oberflächenstruktur nicht barrierefrei
 - schlecht: vermehrte Gehwegbreiten unter 2,5m, hoher Anteil an Straßenrandparken, kaum Querungsmöglichkeiten, Oberflächenstruktur nicht barrierefrei
 - neutral: wenige Gehwegbreiten unter 2,5m, kein durchgehendes Straßenrandparken, vermehrte Querungsmöglichkeiten, Oberflächenstruktur barrierearm
 - gut: überwiegend Gehwegbreiten über 2,5m, kein durchgehendes Straßenrandparken, regelmäßige Querungsmöglichkeiten, Oberflächenstruktur barrierearm
 - sehr gut Gehwegbreiten von oder über 2,5m, kein durchgehendes Straßenrandparken, regelmäßige Querungsmöglichkeiten (mind. alle 200m), Oberflächenstruktur barrierefrei
- Grün- und Kleinklima (Grünstrukturen, Wasserstrukturen, Straßenbäume)
 - sehr schlecht: bis 3 Bäume/100m Straßenraum
 - schlecht: bis 5 Bäume/100m Straßenraum
 - neutral: bis 10 Bäume/100m Straßenraum
 - gut: bis 15 Bäume/100m Straßenraum
 - sehr gut mehr als 15 Bäume/100m Straßenraum
- Dominanz des ruhenden Verkehrs (Anzahl der parkenden Kfz/100m Straßenraum)
 - sehr schlecht: mehr als 20 Parkplätze/100m Straßenraum
 - schlecht: mehr als 15 Parkplätze/100m Straßenraum
 - neutral: 10 bis 15 Parkplätze/100m Straßenraum
 - gut: bis 10 Parkplätze/100m Straßenraum
 - sehr gut: bis 5 Parkplätze/100m Straßenraum

Die Bewertungsstufen der Einzelaspekte reichen dabei von sehr schlecht (1) bis sehr gut (5).

Die Auswahl der Indikatoren richtete sich vor allem an dem Ziel aus, die tatsächliche und wahrgenommene Präsenz des ruhenden Verkehrs einzuschätzen. Straßenzüge mit einer hohen Dominanz des ruhenden Verkehrs, können daher bei einer hohen Dichte an Grünstrukturen (bspw. Baumalleen, Plätze) in Ihrer Gesamtbewertung positiv ausfallen, da ein hoher Grünanteil eine (subjektive) ausgleichende Funktion haben kann.

Aus der Verschneidung der einzelnen Indikatoren ergibt sich sodann die Straßenraumqualität für den jeweiligen Straßenabschnitt. Die Gesamtbewertung des Quartiers ergibt sich aus den einzelnen Indikatoren und bildet

einen Mittelwert jedes einzelnen Straßenzugs ab. Dabei fällt die Gewichtung der Indikatoren unterschiedlich aus. Besonders Straßen mit einer hohen Dominanz des ruhenden Verkehrs sowie einer schlechten Bewertung in den Kategorien „Grün- und Kleinklima“ und „Barrierefreiheit“ schneiden bei der Bewertung schlecht ab. Im Anhang ist eine kartographische Einschätzung der einzelnen Quartiere dargestellt.

Um eine Vergleichbarkeit einzelner Straßenzüge zu gewährleisten wurden Minimal- und Maximalwert festgelegt. Mit Hilfe des arithmetischen Mittels der Einzelbewertungen erfolgt eine Einteilung in verschiedene Klassen.

Die Gesamtbewertung wurde ebenfalls von sehr schlecht (1) bis sehr gut (5) vorgenommen.

Grün und Kleinklima: Grünstrukturen, wie Straßenbäume, Alleen oder begrünte Abschnitte entlang von Straßen tragen zu Schattenplätzen und Kühlung im Straßenraum bei. Sich verändernde Farben sowie eine gesteigerte Biodiversität steigern die Erlebbarkeit des Raums. Mit der Zunahme an Grünstrukturen im Straßenraum steigt auch dessen Aufenthaltsqualität. Daraus resultiert eine fördernde Wirkung auf die Nahmobilität, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr. Zielwert sollte es sein, alle 15 m einen Straßenbaum zu haben, wobei der Platzbedarf einer Baumscheibe mind. 6 m² (also 2 m x 3 m) beträgt.

Barrierefreiheit: Die Bewertung der Barrierefreiheit richtet sich vor allem nach der nutzbaren Infrastruktur für den Fußverkehr. Hierzu zählen die vorhandenen Gehwegbreiten, Anzahl an Querungsmöglichkeiten sowie Oberflächenstrukturen. Gehwegparken und dichtes Straßenrandparken ohne Querungsmöglichkeiten führen zu einer schlechteren Bewertung in der Barrierefreiheit. Hingegen werden eigenständig geführte Gehwege und gute Oberflächenstrukturen positiv bewertet. Als Zielwert wird eine Querungsmöglichkeit alle 200 m als wünschenswert erachtet. Querungshilfen haben einen mittleren Raumbedarf von 5 m Länge.

Dominanz des ruhenden Verkehrs: Die Dominanz des ruhenden Verkehrs zählt zu den Indikatoren mit höchstem Gewicht in der Bewertung der Straßenraumqualität. Die Dominanz des ruhenden Verkehrs ergibt sich aus der Parkplatzdichte pro 100 m des Straßenabschnitts. In die Beurteilung fallen alle öffentlichen Parkmöglichkeiten am Straßenrand. Ausgenommen sind private Stellplätze sowie Kundenparkplätze im nicht-öffentlichen Raum. Als Grundlage der Bewertung wurde eine mittlere Parkstandabmessung für Längsparken von 6,70 m angenommen, die eine noch verträgliche Abwicklung des Parkvorgangs auch beim Vorwärtseinparken gewährleistet (vgl. EAR 2005, S.28). Daraus ergibt sich eine verträgliche Parkplatzdichte von max. 15 Parkplätzen pro 100 m als rechnerischer Grenzwert pro Straßenseite.

Unter Berücksichtigung der Raumansprüche der anderen Indikatoren, also von notwendigen Abstandsflächen, freizuhaltenen Kreuzungsbereichen, für Bepflanzung (Straßenbäume) und Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr, ist es jedoch sinnvoll, diesen Wert niedriger anzusetzen.

Insgesamt wurde daher eine rechnerische Annahme von 15 Parkplätzen pro 100 m Straßenraum (nicht Straßenseite!) zur Beurteilung der Dominanz des ruhenden Verkehrs herangezogen. Darüber hinaus sind die oben beschriebenen Ansprüche des Grün- und Kleinklimas sowie der Barrierefreiheit in der rechnerischen Annahme zu berücksichtigen. Zielwert für die Straßenraumbegrünung ist ein Straßenbaum alle 15 m. Bei einem Platzbedarf von rd. 6 m² können so 5 Straßenbäume auf einer Länge von 100 m gepflanzt werden. Von der Restfläche von 75 m ist weiterer Raum für Querungsmöglichkeiten (alle 200 m, Platzbedarf 5 m) sowie für die Freihaltung von Sichtachsen an Kreuzungspunkten (alle 200 m, Platzbedarf 5 m) freizuhalten. So ergibt sich eine Restfläche für Parkplätze von rd. 9 Parkplätzen pro Straßenseite. Hierbei sind noch nicht Einfahrten oder andere Einbauten wie Fahrradstellplätze mit Platzbedarf berücksichtigt.

Raumerfordernisse zur weiteren Aufwertung: Die Beurteilung der Straßenraumqualität zeigt insgesamt für jedes Quartier die jeweiligen Handlungsbedarfe in den einzelnen Straßen(-abschnitten) auf. Des Weiteren gibt

sie Hinweise, wie viele Straßen- bzw. Seitenraum rein rechnerisch anders zugeteilt, also wieviel Straßenrandparken von dort verlagert werden müsste, um eine Steigerung der Raumqualität im Quartier zu erreichen.

Bedarfsabschätzung Quartiersparken mit dem Rechentool

Abschließend wurde mittels der in Kapitel 3 dargestellten Berechnungsmethodik zur Abschätzung des Parkraumbedarfs eine Bewertung für jedes der drei Quartiere vorgenommen und interpretiert. Die Eingaben und Ergebnisse dienen dabei gleichzeitig der Kalibrierung und Validierung der einzelnen Faktoren und Kennwerte des Modells.

Die Ergebnisse der Bedarfsabschätzung des ruhenden Verkehrs wurden schließlich dem im Rahmen der Straßenverträglichkeitsbeurteilung ermittelten Raumbedarf zur Qualitätssteigerung gegenübergestellt.

Die Ergebnisse geben u. a. Hinweise darauf, ob es möglich ist, dem Seitenraum andere Nutzungen als Parken zuzuweisen und zugleich die Belange des Quartiersparkens zu erfüllen. Zudem ergeben sich Hinweise auf mögliche Stellschrauben und Alternativen, um den Parkraumbedarf zukünftig zu verlagern oder zu reduzieren.

5.4 Analysen zum Frankenberger Viertel

Das Quartier „Frankenberger Viertel“ liegt zentral im Aachener Stadtbezirk Aachen-Mitte. In dem ca. 35 ha großen, lebhaften und bunten Quartier leben ca. 5.200 Einwohner². Die Erwerbstätigenquote liegt bei rd. 78 %. Knapp ein Viertel der Anwohner:innen sind Studierende. Die Nutzungsstruktur ist überwiegend gleichmäßig durch Wohnen in für Aachen typischen Gründerzeitgebäuden in Blockrandbebauung geprägt. Vereinzelt ergänzen Neubauten das Bild. Prägend für das Quartier sind die breite Oppenhoffallee mit ihrem baumbestandenen Mittelstreifen, die das Quartier von Ost nach West durchquert, sowie die ebenso repräsentative Viktoriaallee, die davon nach Süden abzweigend auf die Herz-Jesu-Kirche (dem sogenannten Frankenberger Dom) zuläuft. Westlich und südlich davon liegen der Frankenberger Park mit der Burganlage sowie der Bürger- bzw. Moltkepark. Oppenhoffallee und Moltkepark bzw. die südlich davon verlaufende Bahnlinie grenzen das Untersuchungsquartier ab.

Großflächige Einzelhandelsnutzungen sowie große Gewerbe- und Industrieanlagen existieren in diesem städtischen Quartier kaum. Vielmehr gibt es dort kleinteilige Café- und Gastronomieangebote sowie kleinflächige Einzelhändler (u. a. Rewe, DM, Netto). Westlich des Quartiers befindet sich die flächenmäßig ausgeprägteste Gewerbeansammlung, u. a. mit einem Baustoffhandel. Angrenzend an den Moltkepark liegt im Süden eine Montessori-Gesamtschule. Im Osten sorgt der Bahnhof Aachen Rothe Erde für Anschluss an das Schienennetz.

Im Frankenberger Viertel wurde in den zurückliegenden Jahren einiges zur Verbesserung der Nahmobilitätsangebote und Raumqualitäten getan. Pkw-Parken unter den in Mittellage befindlichen Alleebäumen wurde weitgehend untersagt (v. a. auf der Oppenhoff- und Viktoriaallee), an anderer Stelle wurden Carsharing- und Fahrradstellplätze angelegt. Trotzdem dominiert der ruhende Kfz-Verkehr häufig immer noch das Straßenbild im Quartier, denn Parkdruck und Nachfrage sind sehr hoch.

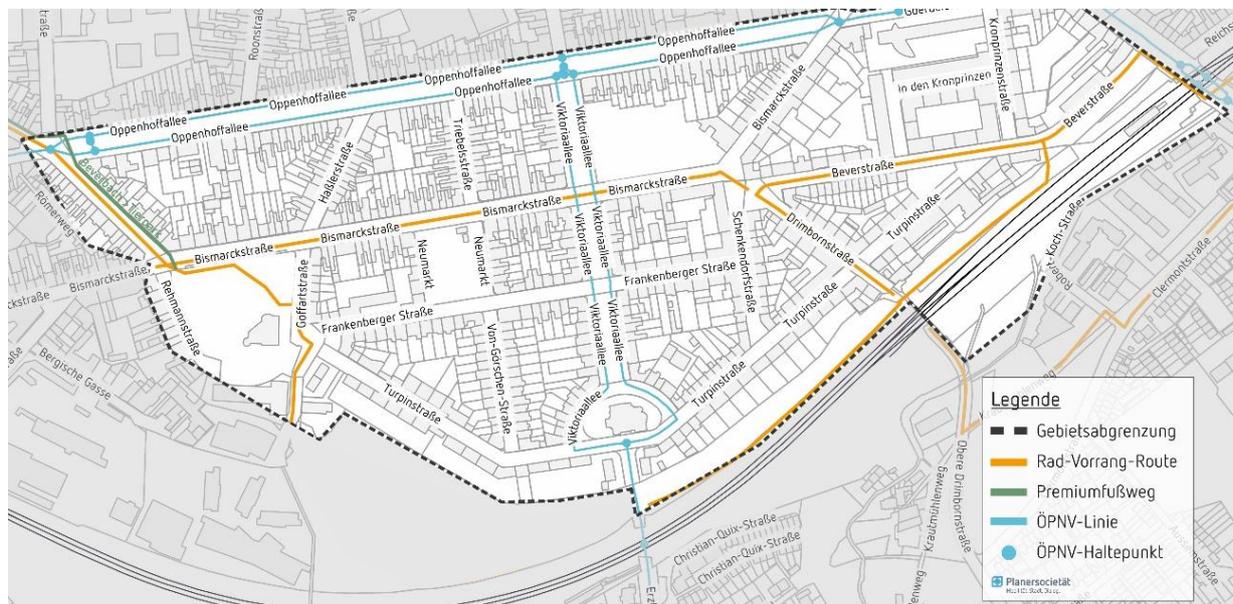
Die in Ostwestrichtung verlaufende Bismarckstraße und daran anschließend die Schlossstraße im Westen sowie die Beverstraße und die Drimbornstraße im Osten sind Abschnitte der (geplanten) Rad-Vorrang-Routen „Brand“

² Die Daten beziehen sich auf den im Rahmen der Untersuchung abgegrenzten Quartiersraum, welcher etwas kleiner ist, als der statistische Bezirk „Frankenberger Viertel“ (vgl. Karten)

und „Eilendorf“. In diesem Zuge wurden Fahrradstraßen eingerichtet und Straßenräume umgestaltet. Der etwa 50 m lange Streckenabschnitt im Bereich des Neumarkts ist mit Pollern und Baken verkehrsberuhigt worden und das Durchfahren für den motorisierten Individualverkehr nicht mehr möglich. Einige der Parkplatzflächen wurden durch Stadtmöbel und Radabstell- bzw. -verleihanlagen umgenutzt.

Die Schlossstraße ist zudem Teilstück des Premiumfußweges Nr. 3 und führt direkt in die Innenstadt.

Abbildung 16: Gebietsabgrenzung und Erschließung Frankenberger Viertel



Quelle: Planersocietät / Stadt Aachen

Abbildung 17: Eindrücke aus dem Frankenberger Viertel



Fotos: Planersocietät

5.4.1 Parkraumangebot im Frankenberger Viertel

Im Frankenberger Viertel herrscht ein hoher Parkplatzbedarf. Der Großteil des ruhenden Verkehrs wird hier im öffentlichen Straßenraum überwiegend in Längsaufstellung am Fahrbandrand abgewickelt.

Private Garagen gibt es aufgrund der historischen Baustrukturen nur wenige (Stellplätze stehen zum Teil noch in den Innenhöfen der Baublöcke zur Verfügung). Öffentliche Parkieranlagen oder Quartiersgaragen gibt es im Frankenberger Viertel nicht.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich fast ausschließlich in der Bewohnerparkzone V, nur die Schlosstraße ist der Zone "Z" zugewiesen.

Mit einem Bewohnerparkausweis ist es den Anwohnenden gestattet, auf den für Externe bewirtschafteten Parkmöglichkeiten im Straßenraum zu parken.³

Im Osten des Viertels gibt es einen größeren P&R-Parkplatz am Bahnhof Rothe Erde, nicht viel weiter östlich davon befindet sich an der Trierer Straße direkt an das Quartier angrenzend das Parkhaus des z. T. leerstehenden Einkaufszentrums „Aachen Arkaden“. Für die Bewohnenden der Umgebung steht das Parkhaus außerhalb der Öffnungszeiten des Einkaufszentrums aufgrund bauordnungsrechtlicher Belange aber nicht zur Verfügung.

Insgesamt gibt es laut Analysen und Erhebungen im Frankenberger Viertel rd. 2.300 Park- und Stellplätze, rd. 1.450 Parkplätze davon (ca. 64 %) liegen im öffentlichen Raum.

Abbildung 18: Parkraumangebot im Frankenberger Viertel



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

5.4.2 Straßenraumqualitäten im Frankenberger Viertel

In der Gesamtwertung sind die Straßenraumqualitäten im Quartier Frankenberger Viertel eher schlecht einzuschätzen. Maßgeblich trägt dazu die hohe Dominanz des ruhenden Verkehrs über alle Straßenabschnitte bei. Kompensiert wird dieses Ergebnis durch die hohen Grünanteile. Die begrünten Alleen wie die Oppenhofallee und die Viktoriaallee beeinflussen das Bild maßgeblich positiv, auch der die nordöstlichen Straßenabschnitten weisen maßgeblich Begrünung auf. Hingegen fehlt es teilweise an Angebot und Platz für qualitätsvolle Nutzungen im Seitenraum. Bei der Barrierefreiheit ergibt sich ein differenziertes Bild. Die Bewertungen der Einzelkriterien fallen wie folgt aus:

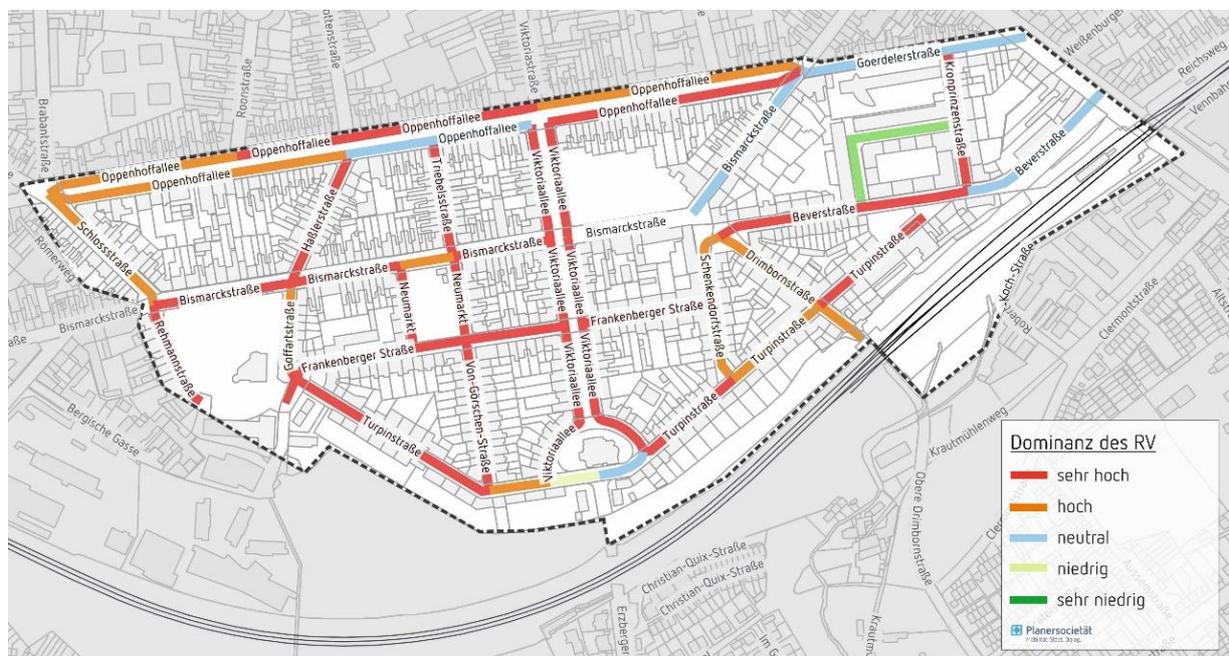
³ Der Bewohnerparkausweis befreit während der Bewirtschaftungszeiten Mo-Fr von 9 bis 21 Uhr von der Parkscheinpflcht. Besucher*innen müssen einen Parkschein ziehen.

Bewertung der Dominanz des ruhenden Verkehrs: Das Frankenberger Viertel weist für Quartiere mit gründerzeitlichem Charakter den durchaus typischen, hohen Parkdruck auf. Rund 80 % der Straßenzüge im Quartier weisen eine hohe bis sehr hohe Dominanz des ruhenden Verkehrs auf. Lediglich einzelne Straßen im Quartier (wie „In den Kronprinzen“) oder Straßenzüge mit nur einseitigem Parken (wie die Turpinstraße) haben eine verträgliche Parkplatzdichte unter 10 Parkplätzen pro 100 m Straßenraum. Auch der nord-östliche Abschnitt der Bismarckstraße weist einen geringeren Wert auf. Hier führen besonders viele Garagen- und Grundstückszufahrten sowie weitere Halteverbote dazu, dass Parken am Straßenrand begrenzt ist. Hingegen erreichen die Straßenabschnitte der westlichen Bismarckstraße mit 39 Stellplätzen pro 100 m Straßenraum den Höchstwert der Untersuchung. Dies resultiert einerseits aus der Schrägaufstellung der parkenden Fahrzeuge auf der nördlichen Straßenseite, andererseits existieren hier kaum private Zufahrten, sodass der Seitenraum nahezu durchgängig als Abstellfläche für Fahrzeuge genutzt werden kann. Die geringe Anzahl an Zufahrten ist zugleich ein Zeichen dafür, dass es hier deutlich weniger private Parkmöglichkeiten gibt und der Druck auf den öffentlichen Raum entsprechend hoch ist.

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch in der Viktoriaallee (>20 Parkplätze/100 m) und der Oppenhoffallee (>18 Parkplätze/100 m).

Besonders Straßenzüge mit beidseitigem Parken weisen in der Regel hohe bis sehr hohe Werte auf. Die durchschnittliche Parkplatzdichte auf 100 m Straßenraum liegt bei 25 Parkplätzen.

Abbildung 20: Dominanz des ruhenden Verkehrs im Frankenberger Viertel



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

Bewertung der Grünstrukturen: Das Frankenberger Viertel verfügt flächig über viele kleinteilige Grünelemente, Straßengrün und z. T. begrünte Hinterhöfe sowie größere Grünflächen und Parks.

Abbildung 19: Schenkendorfstraße



Foto: Planersocietät

Sowohl die Oppenhoffallee als auch die Viktoriaallee verfügen, wie ihre Namen erwarten lassen, über eine hohe Anzahl an ortsbildprägenden Straßenbäumen. Diese erhöhen direkt die dortige Aufenthaltsqualität. Insgesamt verfügen viele weitere Straßen über einzelne Straßenbäumen, die u. a. auch klimatische Vorteile bieten. Ledig-

Abbildung 21: Oppenhoffallee



Foto: Planersocietät

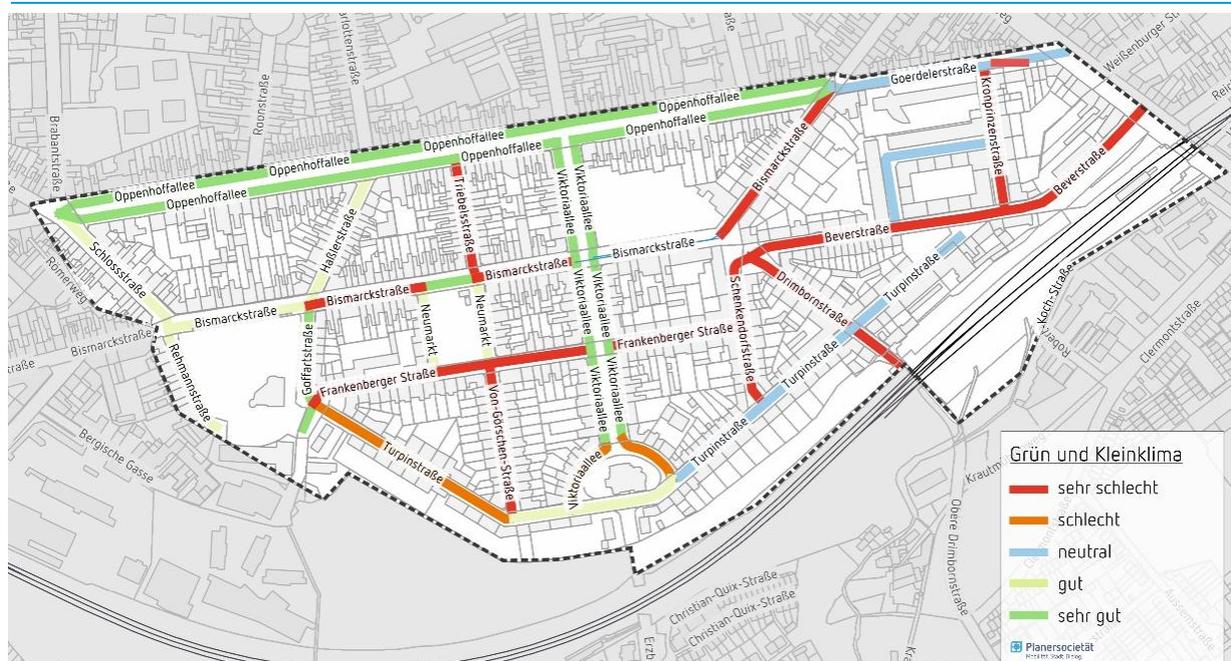
Abbildung 22: Viktoriaallee



Foto: Planersocietät

lich die Straßenzüge im östlichen Quartier weisen einen geringeren Anteil an Grün auf. Die Bismarckstraße im Osten sowie die Frankenberger Straße weisen kaum bis keine nennenswerten Grünstrukturen auf.

Abbildung 23: Bewertung des Grün- und Kleinklimas im Frankenberger Viertel

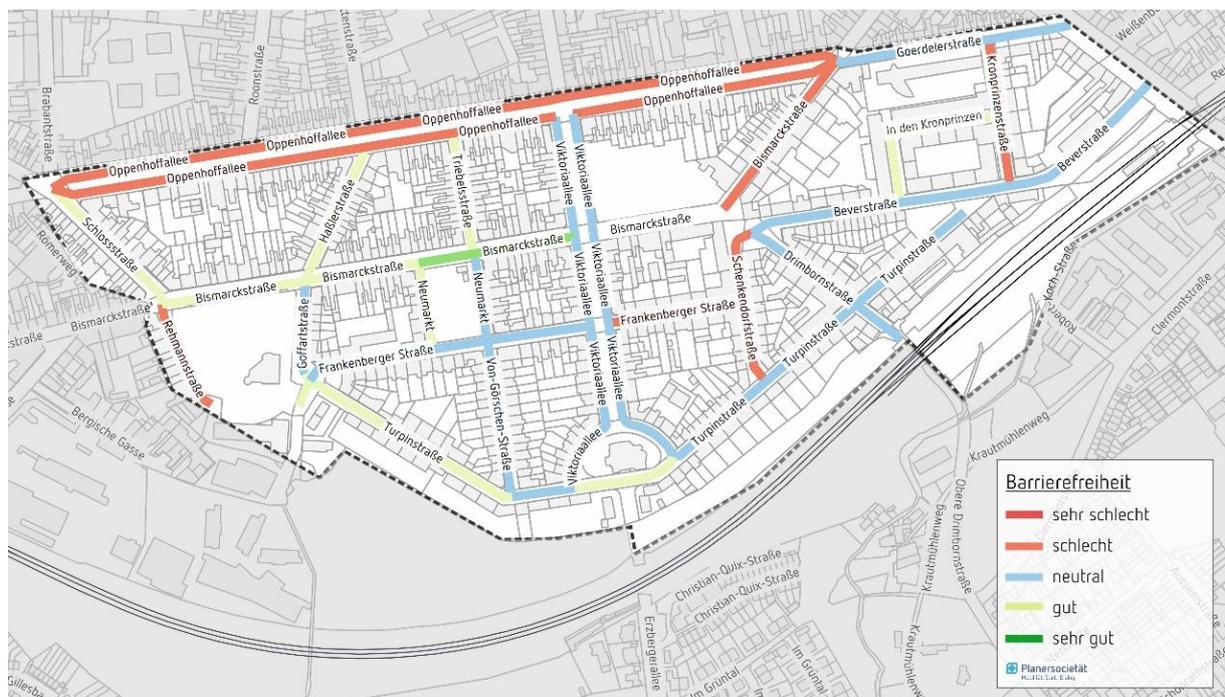


Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

Bewertung der Barrierefreiheit: Das Frankenberger Viertel ist hinsichtlich der Barrierefreiheit und der Oberflächenbeschaffenheit der Straßen und Gehwege grundsätzlich gut aufgestellt. Jedoch führt der hohe Parkdruck und die große Anzahl von Straßenrandparken oftmals zur Verengung der eigentlich breiten Seitenräume sowie

zu erschwerten Querungsmöglichkeiten (insbesondere mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen ist es nicht immer möglich, zwischen den parkenden Autos durchzukommen). Die Gehwegoberflächen sind im Allgemeinen als gut zu bewerten. Die Alleen zeichnen sich durch eine eigenständige Führung des Fußverkehrs an den Seiten und in der Mitte aus, jedoch ist die neu ausgebaute, wassergebundene Oberfläche auf den Mittelwegen insbesondere für Personen mit Hilfsmitteln und v. a. bei schlechtem Wetter unattraktiver, da prinzipiell schwerer zu bewältigen.

Abbildung 24: Bewertung der Barrierefreiheit im Frankenerger Viertel



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

Raumerfordernisse zur weiteren Aufwertung

Vielorts schränkt der hohe Anteil des ruhenden Verkehrs die Querbarkeiten von Straßen und somit auch die Barrierefreiheit und Förderung des Fußverkehrs ein. Auch zeigen viele Straßenzüge einen Mangel an Grünstrukturen auf, der sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die klimatischen Bedingungen negativ beeinflusst. Hier besteht Handlungsbedarf. Auch führt die hohe Dominanz des ruhenden Verkehrs zu mangelnder Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen, die über keine kompensierenden Nutzungen wie Außengastronomie oder Straßenbegrünung verfügen.

Zur Verbesserung der durchschnittlichen Straßenraumqualität ergibt sich im Frankenerger Viertel insgesamt ein Flächenbedarf von umgerechnet rd. 160 heutigen Parkplätzen. Sofern es gelingt, diese durch Umverteilung und Verlagerung aus dem öffentlichen Raum zu bekommen und den derzeit hohen Parkraumbedarf zu senken, könnte das Quartier maßgeblich aufgewertet werden.

5.4.3 Bedarfsberechnung zum Quartiersparken im Frankenberger Viertel

Zur Abschätzung des Parkraumbedarfs im Quartier wurde die dargestellte Rechenmethodik angewendet. Die folgenden Kennwerte und Grundlagen dienten dabei als Eingabewerte der Berechnung:

Das Frankenberger Viertel wurde kategorisiert als **Quartierstyp B – Innenstadtrand, Wohn-/Mischgebiet**. Dies entspricht den innerstädtischen Altbauquartieren Aachens, die aber nicht direkt im Stadtkern liegen und mehr Wohn- als Handelsnutzung aufweisen.

Die Gesamtfläche des untersuchten Bereichs beträgt rd. 35 ha, darin sind die Grünflächen, Parks und Hinterhöfe miteingeschlossen. Bei einer statistischen Bevölkerungsdichte von 160 Einwohnende pro Hektar ergeben sich rd. 5.200 Personen, die im Quartier dauerhaft leben und wohnen. Über die für den Quartierstyp definierten Kennwerte wurden rd. 1.750 Beschäftigte und rd. 3.700 Kundinnen und Kunden abgeleitet, die täglich das Quartier aufsuchen oder arbeiten oder dort einkaufen.

Die statistisch ermittelte Pkw-Besitzquote liegt im Quartier bei 364 Pkw/1.000 Einwohnende, woraus sich eine Pkw-Anzahl von rd. 1.900 Pkw ergibt, die den Bewohnenden im Frankenberger Viertel (Untersuchungsgebiet, nicht statistischer Bezirk) zuzuordnen sind.

Dem gegenüber stehen ca. 2.300 Parkmöglichkeiten, davon rd. 1.450 im öffentlichen Raum und etwa 830 (36 %) auf Privatgrund. Diese Zahlen wurden im Rahmen der Erhebungen ermittelt bzw. im Fall der privaten Kapazitäten zum Teil abgeschätzt. Laut Anwohnendenbefragung verfügen rd. 24 % der Bewohnenden im Quartier über mindestens eine private Parkmöglichkeit; 28 % davon nutzen diese allerdings nicht vorrangig zum Parken.

Ebenfalls berücksichtigt wurden – mittels Annahmen und Einschätzungen auf Grundlage der Nutzungen und privaten, augenscheinlich gewerblichen Parkplatzmöglichkeiten – die Anteile der privaten Abwicklung von Beschäftigten- und Kundenparken im Quartier.

Abschließend wurde das zeitgleiche Zielverkehrsaufkommen (Vormittagsspitze) des ruhenden Verkehrs aller drei o. g. Nutzergruppen zur Belastungsspitzenzeit definiert. Diese Werte orientieren sich an den Angaben der EAR 2005, wurden jedoch im Falle der Bewohner-Kfz (auf 55 % des Tageszielverkehrsaufkommens geparkt) und der Beschäftigten-Kfz (auf 40 %) entsprechend gutachterlichen Erfahrungen und der eingangs angesprochenen Methodik angehoben. Bei den Kundschaft wurde der Wert bei 13 % belassen. Der Bewohneranteil wurde folglich relativ hoch eingeschätzt, was gegebenenfalls zu einer prinzipiellen Überschätzung des Tagesbedarfs dieser wichtigen Nutzergruppe führen könnte. Die Ergebnisse decken sich jedoch mit dem vor Ort erlebbaren Empfinden. Die nächtliche Auslastung durch die Bewohnenden wurde hingegen auf 95 % geschätzt, was erfahrungsgemäß diesem Quartierstyp entspricht. Sofern hierzu nähere räumlich-bezogene Kenntnisse erlangt werden können, sind diese Ansätze um quartiersspezifische Ganglinien zu konkretisieren.

Die Berechnung ergibt somit einen theoretischen, maximalen Bewohnerparkbedarf von gerundet 1.490 Parkplätzen im öffentlichen Raum (dieser Wert wird v. a. nachts erforderlich, wenn die Mehrheit der Bewohnenden im Quartier anwesend ist). Zur täglichen Spitzenzeit (vormittags, ca. 11 Uhr) werden gemäß den genannten Annahmen ca. 865 Parkplätze davon für die Bewohner-Pkw im öffentlichen Raum benötigt. Hinzu kommen im öffentlichen Raum zeitgleich die Bedarfe der im Quartier Beschäftigten von rd. 350 und der zu dieser Zeit anwesenden Kundschaft von rd. 80 Parkplätzen, die derzeit nicht im privaten Angebot (Kunden- und Beschäftigtenplätze) gedeckt werden.

Tabelle 3: Gegenüberstellung Kapazität und rechnerische Nachfrage – Frankenberger Viertel

Bestandskapazität im öffentl. Raum	wichtigste Nachfragegruppen	berechnete Bedarfsschätzung	
		Spitzenstunde Tag (ca. 11 Uhr)	Nachtbedarf (Bewohnende)
1.455	Bewohnende	865	1.490
	Beschäftigte	350	-
	Kundschaft	80	-
	Summe	1.295	1.490
Differenz		160	-35

Quelle: Planersocietät; auf Grundlage der genannten Angaben; gerundet auf 5

Insgesamt besteht im Quartier Frankenberger Viertel zur Spitzenzeit über Tag ein rechnerischer Bedarf von rund 1.295 Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum, dem ein Angebot von rd. 1.455 Plätzen gegenübersteht. Dies ergäbe bei maximaler Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten einen theoretischen Überschuss von bis zu 160 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Zur nächtlichen Zeit, wenn ein Großteil der Bewohnenden im Quartier anwesend ist, zeigt sich hingegen das dann unzureichende Angebot (-35 Plätze).

Aber auch tagsüber sind die 160 ermittelten Plätze i. d. R. keinesfalls ungenutzt. Weitere externe Nutzergruppen wie z. B. Handwerker, Pflegedienste und Lieferservices, aber auch Besuchergruppen und Gastronomienutzende (die im Frankenberger Viertel auch keine baulichen Parkieranlagen zur Verfügung haben) nutzen den Straßenraum zum Parken. Um diese Bedarfe mit zu berücksichtigen, wurde in einem zweiten Schritt, eine Freibelegungsquote im öffentlichen Straßenraum von 10 % angesetzt.⁴ Sollten also 10 % der verfügbaren Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum rechnerisch freigehalten werden, verbleiben zur Tagesspitzenzeit noch rd. 20 freie Parkplätze im öffentlichen Straßenraum.

Der tatsächliche Gesamtwert befindet sich demnach in einer **Spanne zwischen lediglich 20 (tags) bzw. -35 (nachts) und 160 freien Parkplätzen**. Insbesondere nachts ist das Angebot im öffentlichen Straßenraum für alle Bewohnende rechnerisch nicht ausreichend.

Das Ergebnis spiegelt somit das negative Empfinden der „Parkplatznot“ (insb. abends/nachts) seitens der Bewohnenden wider, die auch im Rahmen der Befragungen überwiegend im Frankenberger Viertel geäußert wurde.

Es ist zu berücksichtigen, dass es sich dabei um eine Abschätzung auf Quartiersebene anhand von Kennwerten und statistischen sowie empirischen Daten handelt, die zunächst das Ziel hat, Handlungsspielräume und Potenziale aufzuzeigen. Diese sind im Rahmen der Maßnahmenentwicklung jedoch stets kleinteilig und straßengenau zu verifizieren und auf das reale Quartiersbild abzustimmen. Denn das Problem liegt häufig darin, dass Angebot und Nachfrage kleinteilig nicht an denselben Orten vorliegen.

Bemerkenswert ist allerdings, dass sogar im stark verdichteten und eng beparkten Frankenberger Viertel ein rechnerisches Potenzial von rd. 160 Parkplätzen bestehen könnte, die – unter gewissen Umständen – entfallen und für anderweitige Nutzungen und Qualitätsaufwertungen freigegeben werden könnten.

Zur Aufwertung der Straßenraum- und Lebensqualitäten im Quartier werden überschlägig die Flächen von mindestens ebendiesen 160 derzeitigen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum benötigt. Dies erscheint zunächst

⁴ Dies hat den Hintergrund, dass ab einer Belegung von mehr als 80 % im Straßenraum, dieser allgemein als „voll“ empfunden wird, der Suchverkehr und negative Effekte dadurch spürbar ansteigen. Aufgrund des dichten Quartiers wurden statt 20 % hier lediglich 10 % angesetzt.

schwierig realisierbar, jedoch unter den richtigen Rahmenbedingungen nicht unmöglich. Ein besonderes Potenzial könnten dabei die derzeit fehlgenutzten Privatparkplätze und Garagen darstellen, wodurch geschätzt bis zu rd. 130 weitere Straßenparkplätze in den privaten Raum verlagert werden könnten.

Potenziale in großen, ungenutzten Parkieranlagen oder wirksame Möglichkeiten zur Aktivierung privater Parkplätze und -bauten bestehen hingegen in diesem Quartier kaum. Auch der Bau von Quartiersgaragen gestaltet sich mangels geeigneter Grundstücke im Bestand als sehr schwierig.

Weitere mögliche Ansätze bestehen vor allem in der Verlagerung von quartiersbezogenen Wegen auf den Umweltverbund (v. a. Rad und Bus) und in der Stärkung von Carsharing, um einerseits Verkehre von außerhalb in das Quartier ohne Pkw abwickeln zu können und auf der anderen Seite aber auch den privaten Pkw-Besitz der Bewohnenden weiter zu reduzieren. Durch Alternativen, Umgestaltungen und Maßnahmen kann dies mittel- bis langfristig gelingen. Wichtig ist es hierbei, ganzheitliche, attraktive Angebote zu schaffen, die es den Bewohnenden erlauben, komplett auf den eigenen Pkw verzichten zu können. Ansonsten würde sich die Anzahl der ganztägig unbewegten Pkw im Straßenraum nur weiter erhöhen und tagsüber noch weniger freie Kapazitäten zur Verfügung stehen.

5.5 Analysen im Quartier „Am Westpark“

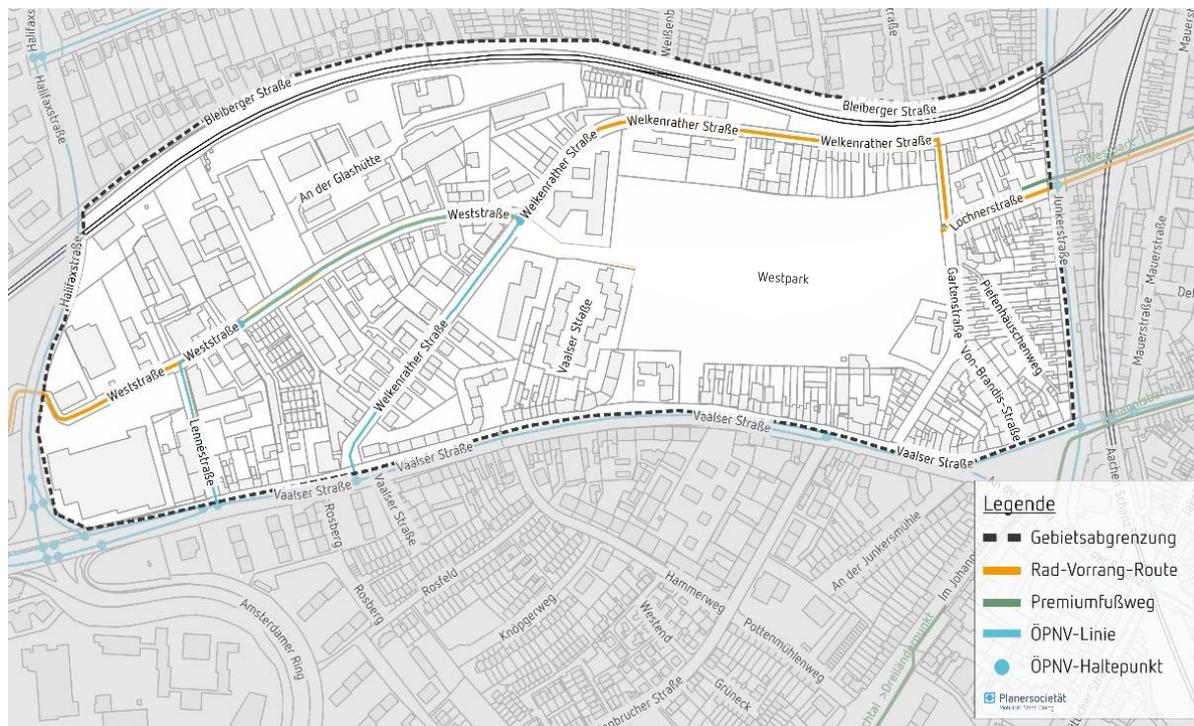
Das Quartier „Am Westpark“ liegt am nordwestlichen Rand des Aachener Stadtbezirks Aachen-Mitte. Begrenzt wird die Fläche durch die Bahnlinie im Norden, die Vaalser Straße im Süden und den Alleenring im Osten. In dem ca. 43 ha großen Quartier leben rd. 2.500 Einwohnende. Einen großen Teil der Fläche nimmt der Westpark ein. Der Anteil von Studierenden liegt bei rd. 42 %, die Quote der Erwerbstätigen bei ca. 84 %.

Die Nutzungsstruktur ist zweigeteilt. Im östlichen Bereich liegt die große Park- und Grünfläche des Westparks. Die angrenzenden Bereiche sowie der Bereich südlich der in Ostwestrichtung verlaufenden Weststraße sind durch Wohnnutzungen geprägt. Die Bebauungsstruktur ist vornehmlich Blockrandbebauung im Osten und wird in Richtung Westen kleinteiliger in Form von Zeilenbauten und Mehrfamilienhäusern. Im Quartier gibt es zudem ein Altenheim und eine Studierendenwohnanlage. Die Bereiche nördlich der Weststraße sowie westlich der Lenestraße sind hingegen durch den dort ansässigen Einzelhandel (u. a. Kaufland, Lidl, Aldi) sowie gewerbliche und industrielle Nutzungen geprägt.

Besonders im Teil rund um den Westpark herrscht auch in diesem Quartier ein häufig hoher Parkdruck. Die Aufstellweise des Parkens im öffentlichen Raum erfolgt überwiegend am Fahrbahnrand, es gibt keine öffentlichen großen Parkieranlagen. Die Bereiche östlich am Westpark gehören zur Bewohnerparkzone J1.

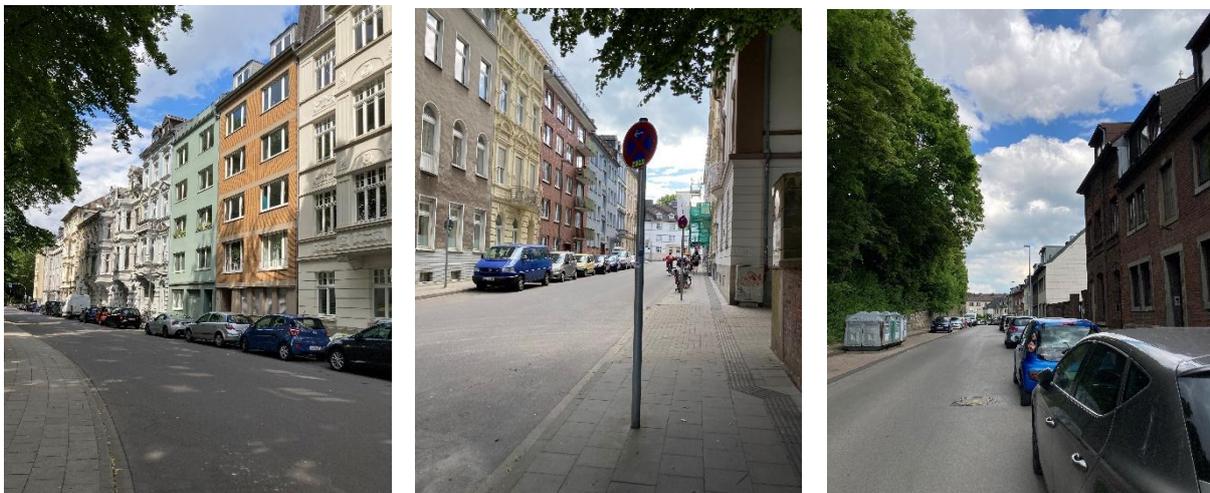
Die Weststraße, welche zentral durch das Quartier verläuft, und im weiteren Verlauf die Welkenrather Straße (nördlich des Parks) stellen Abschnitte der geplanten Rad-Vorrang-Route „Vaals“ dar. Fahrradstraßen gibt es jedoch keine. Die West- und Lochnerstraße Richtung Osten stellen Teile des Premiumfußwegenetz dar. Die Straßen im Westpark-Quartier sind überwiegend als Tempo-30-Zonen ausgewiesen.

Abbildung 25: Gebietsabgrenzung Quartier Am Westpark



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

Abbildung 26: Eindrücke aus dem Quartier Am Westpark



Fotos: Planersocietät

5.5.1 Parkraumangebot im „Quartier Am Westpark“

Insgesamt gibt es im Viertel rd. 1.300 Park- und Stellplätze, von denen sich 630 (48 %) auf privatem Grund befinden. Knapp über die Hälfte davon (rd. 340) sind Stellplätze für die Kundschaft und befinden sich überwiegend im Westen des Quartiers. Die restlichen rd. 670 Plätze befinden sich im öffentlichen Straßenraum – überwiegend Längsparken. Außerhalb der Bewohnerparkzone sind die Parkmöglichkeiten unbewirtschaftet. Öffentliche bauliche Parkieranlagen gibt es nicht. Der Parkdruck im Quartier ist insbesondere in den Wohnstraßen hoch, denn auch hier verfügen die Bewohner:innen über vergleichsweise wenig private Anlagen. Hinzu kommt

externe Nachfrage durch Besuchende des Westparks oder auch vermutlich Fremdpendler, die in die umliegenden Quartiere oder die Innenstadt gehen.

Abbildung 27: Parkraumangebot im Quartier Am Westpark



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

5.5.2 Straßenraumqualitäten im „Quartier Am Westpark“

In der Gesamtwertung ist die Straßenraumqualität im „Quartier Am Westpark“ als neutral einzuschätzen. Die Dominanz des ruhenden Verkehrs ist besonders in den westlichen und nördlichen Straßen ausgeprägt, die straßenbegleitende Begrünung hingegen besonders in den östlichen und südlichen Bereichen ausgeprägt. Die Bewertung der Barrierefreiheit ist überwiegend als gut einzustufen, wodurch die o.g. negativen Einflüsse etwas kompensiert werden und sich so ein neutrales Bild des Quartiers ergibt.

Dabei sind Zustand und Ansprüche des östlichen und westlichen Bereichs durchaus heterogen einzustufen. Die Straßen im Osten sind durch Gewerbe und Einzelhandel geprägt, hier bestehen weniger Ansprüche an die Aufenthaltsfunktion, wohl aber an Geh- und Radwege zur nahmobilen Anbindung als Alternative zum Pkw. An die östlichen Straßen bestehen aufgrund ihrer Wohnbebauung hingegen schon höhere Ansprüche an die Seitenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität.

Die Bewertungen der Einzelkriterien fallen wie folgt aus:

Bewertung der Dominanz des ruhenden Verkehrs: Sowohl die östlichen Straßen, die von Wohnbebauung umgeben sind, weisen eine sehr hohe Dominanz des ruhenden Verkehrs auf, als auch die westlichen Straßen mit angrenzenden Gewerbenutzungen sind von hohem Parkbedarf geprägt. Besonders die Welkenrather und die westliche Weststraße haben eine Parkplatzdichte von über 20 bis hin zu 48 Parkplätzen auf 100 m Straßenraum. Der Seitenraum wird hier gewissermaßen vollständig zum Parken genutzt.

Von der Vaalser Straße wurde aufgrund des Untersuchungsgebiets und der hohen Trennwirkung nur die nördliche Straßenseite in die Beurteilung mit aufgenommen. Hier nimmt die Dominanz des ruhenden Verkehrs von Osten nach Westen zu. Das liegt insbesondere an Halteverboten und einer Vielzahl an Parkbuchten mit Straßenbäumen im Osten, deren Häufigkeit in Richtung Westen abnehmen und in reine Parkbuchten ohne andere Nutzungen oder Begrünungen übergehen. Anzumerken ist, dass der mittlere Abschnitt der Vaalser Straße durch eine schräge Aufstellweise und somit durch eine höhere Anzahl an parkenden Fahrzeugen auf kleinerem Raum auf höhere Werte kommt.

Straßenzüge mit sehr guter Beurteilung erklären sich durch dort fehlende Parkmöglichkeiten.

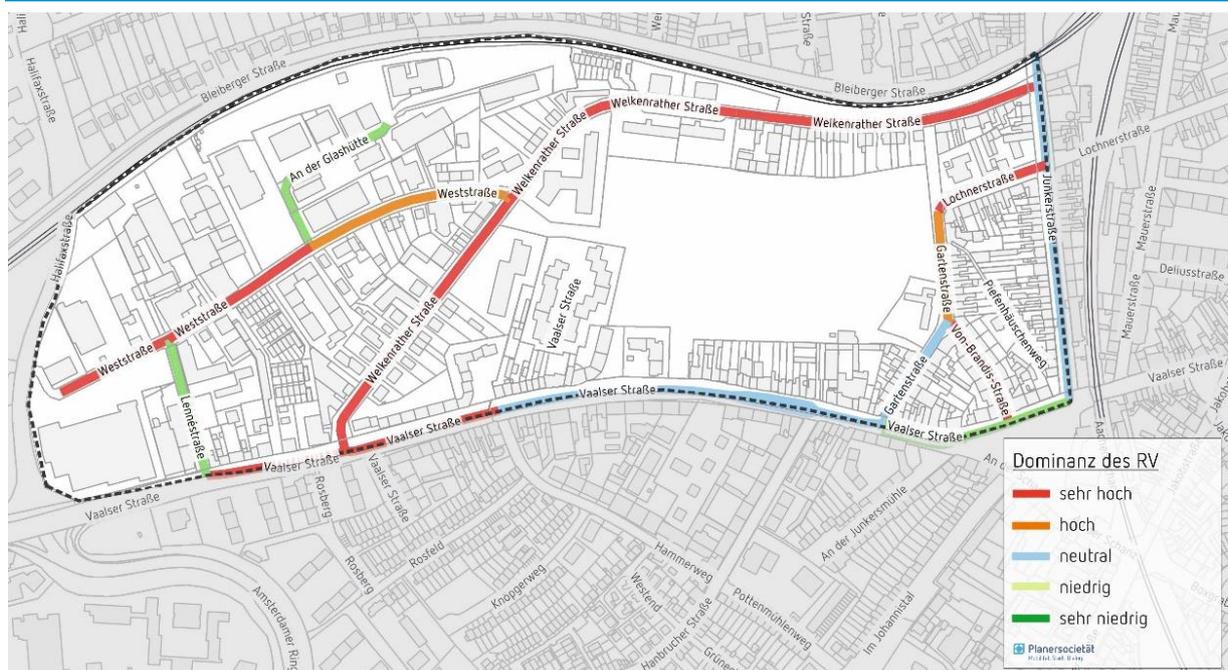
Die durchschnittliche Parkplatzdichte des Quartiers liegt bei 20 Parkplätzen pro 100 m Straßenraum.

Abbildung 28: Welkenrather Straße



Foto: Planersocietät

Abbildung 29: Dominanz des ruhenden Verkehrs im Quartier Am Westpark



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

Bewertung der Grünstrukturen: Auch bei der Bewertung des Grüns und Kleinklimas im Quartier Am Westpark ist die zweiteilige Struktur deutlich erkennbar.

Besonders die Straßenzüge, die von Wohnbebauung geprägt sind, schneiden durch eine hohe Anzahl an Bäumen sowie der direkten Nähe zum Park in diesem Bewertungsfeld sehr positiv ab. Das betrifft die Junkerstraße als Allee

Abbildung 30: Junkerstraße

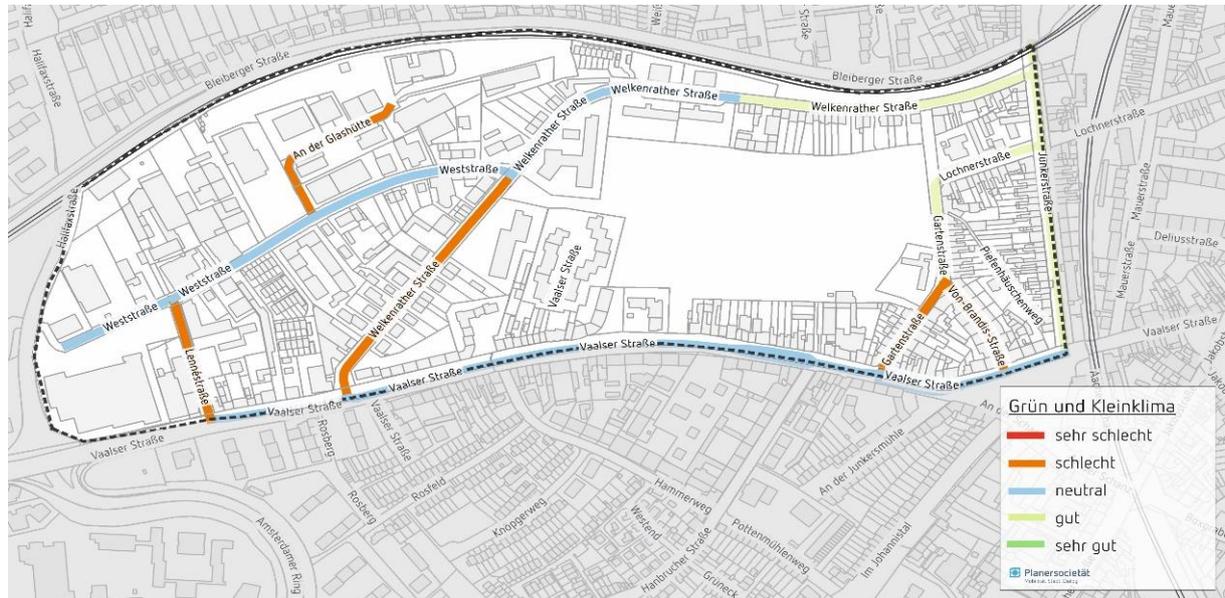


Foto: Planersocietät

sowie die Garten- und Lochnerstraße durch die gegenüberliegenden Parkstrukturen.

Die Straßenzüge im Westen weisen hingegen nur vereinzelt Bäume oder Sträucher auf, die den Raum nur unwesentlich positiv beeinflussen. Auch an der Vaalser Straße spiegelt sich als Hauptverkehrsachse dieses Bild wider. Lediglich der Abschnitt zwischen der Hanbrucher Straße und Hammerweg hat einen höheren Anteil an Straßenbäumen.

Abbildung 31: Bewertung des Grüns und Kleinklimas im Quartier Am Westpark



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

Bewertung der Barrierefreiheit: Das Quartier Am Westpark weist an vielen Stellen eine erneuerte Gehwegdecke auf, die von ihrer Berollbarkeit als barrierefrei beschrieben werden kann. Unter Beachtung der Straßenzugängen sind auch ausreichend Querungsmöglichkeiten in den östlichen Straßenzügen vorhanden.

Die Welkenrather Straße weist momentan keine gänzlich barrierefreie Gehwegoberfläche auf. Hinzu kommen lange Straßenzüge mit beidseitigem Straßenrandparken, die zudem ohne Absenkungen der Bordsteine keine ausreichenden Querungsmöglichkeiten vorweisen können.

Die südlich verlaufende Vaalser Straße hingegen verfügt – trotz des hohen Parkdrucks – über ausreichende Gehwegbreiten mit regelmäßigen Querungsanlagen sowie gut befahrbaren Oberflächen.

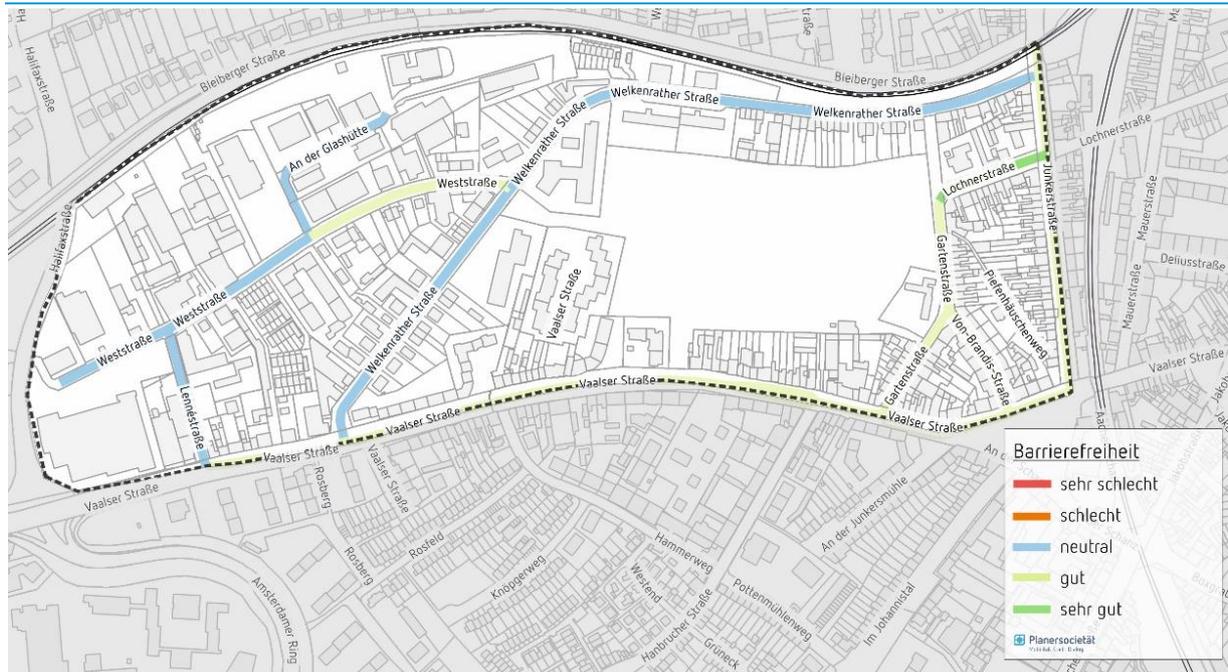
Gemein haben alle Straßenzüge im Quartier, dass die Ausstattung mit taktilen Elementen mangelhaft ist. Bei Umbauten und Neuplanungen wird dies allerdings berücksichtigt.

Abbildung 32: Vaalser Straße



Foto: Planersocietät

Abbildung 33: Bewertung der Barrierefreiheit im Quartier Am Westpark



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

Raumerfordernisse zur weiteren Aufwertung

In den nördlichen und westlichen Abschnitten des Quartiers, in denen der ruhende Verkehr dominiert, sind die Gehwegbreiten – trotz der Dominanz des ruhenden Verkehrs – kaum eingeschränkt. Allerdings finden sich aufgrund des nahezu durchgängigen Längsparkens keine geeigneten Möglichkeiten zum sicheren Queren der Straßen.

Um Maßnahmen zur Qualitätssteigerung in den Straßen mit besonderem Handlungsbedarf umzusetzen, bedarf es rechnerisch einer Flächenumverteilung von rd. 20 heutigen Parkplätzen. An diesen Stellen könnten z. B. vereinzelt Parkflächen zu Gunsten von Querungshilfen herausgenommen werden oder zusätzliches Straßenmobiliar (z. B. Bänke, Radabstellanlagen, etc.) platziert werden.

Um die Dominanz des ruhenden Verkehrs insgesamt auf ein durchschnittliches Maß zu senken und den öffentlichen Raum im Quartier grundsätzlich stärker aufzuwerten, müsste allerdings deutlich mehr Fläche neuverteilt bzw. die dort parkenden Fahrzeuge verlagert werden.

5.5.3 Bedarfsberechnung Quartiersparken „Am Westpark“

Zur Abschätzung des Bedarfs an Parkraum im Quartier wurde die dargestellte Rechenmethodik (Kap.3) angewendet. Die folgenden Kennwerte und Grundlagen dienten dabei als Eingabewerte der Berechnung:

Das Quartier Am Westpark wurde kategorisiert als **Quartierstyp C1 – Stadtteil innenstadtnah, Ortskern**. Dies entspricht einerseits noch den innerstädtischen Altbauquartieren Aachens, andererseits dem weniger auf den Stadtkern ausgerichteten westlichen Teil mit seiner Gewerbe- und Handelsnutzung.

Die Grün- und Erholungsfläche des Westparks wurden aus der Gesamtfläche herausgerechnet, da sich dort ansonsten keine Nutzungen und Parkplatzangebote befinden. Die Gesamtfläche des untersuchten Bereichs beträgt somit rd. 24 ha. Bei einer statistischen Bevölkerungsdichte von 103 Menschen pro Hektar ergeben sich rd. 2.500 Personen, die im Quartier dauerhaft leben und wohnen. Über die für den Quartierstyp definierten Kennwerte wurden rd. 960 Beschäftigte und rd. 5.500 Kundinnen und Kunden abgeleitet, die täglich das Quartier aufsuchen und dort arbeiten und einkaufen.

Die statistisch ermittelte Pkw-Besitzquote liegt im Quartier bei 299 Pkw/1.000 Einwohnende, woraus sich eine Menge von rd. 740 Pkw ergibt, die den Bewohnenden im Quartier Am Westpark zuzuordnen sind.

Dem gegenüber stehen ca. 1.300 Parkmöglichkeiten, davon rd. 680 im öffentlichen Raum und etwa 630 (48 %) auf Privatgrund. Diese Zahlen wurden im Rahmen der Erhebungen ermittelt bzw. im Fall der privaten Kapazitäten abgeschätzt. Laut Anwohnendenbefragung verfügen rd. 31 % der befragten Bewohnenden im Quartier über eine private Parkmöglichkeit; 43 % davon nutzen diese allerdings nicht vorrangig zum Parken.

Ebenfalls berücksichtigt wurden – mittels Annahmen und Einschätzungen auf Grundlage der Nutzungen und privaten, augenscheinlich gewerblichen Parkplatzmöglichkeiten – die Anteile der privaten Abwicklung von Beschäftigten- und Kundenparken im Quartier.

Abschließend wurde das zeitgleiche Zielverkehrsaufkommen (Vormittagsspitze) des ruhenden Verkehrs aller drei Nutzergruppen zur Belastungsspitzenzeit definiert. Die Werte für Beschäftigte und Kundschaft orientieren sich an den Angaben der EAR 2005 und wurden nicht verändert (32 % der Beschäftigten-Kfz und 12 % der Kundschaft, Anteile am Tageszielverkehrsaufkommen). Die Bewohnerauslastung wurde aus methodischen Gründen (Berechnung basiert nicht auf Tageszielverkehr, sondern Pkw-Besitz) auf 50 % Auslastung erhöht. Die nächtliche Spitzenauslastung der Bewohnenden wurden auf 95 % angesetzt. Auch hier können die Werte im Fall von näheren räumlich-bezogenen Kenntnisse weiter konkretisiert werden.

Tabelle 4: Gegenüberstellung Kapazität und rechnerische Nachfrage – Quartier am Westpark

Bestandskapazität im öffentl. Raum	wichtigste Nachfragegruppen	berechnete Bedarfsschätzung	
		Spitzenstunde Tag (ca. 10 Uhr)	Nachtbedarf (Bewohnende)
675	Bewohnende	305	580
	Beschäftigte	180	-
	Kundschaft	105	-
	Summe	590	580
Differenz		85	95

Quelle: Planersocietät; auf Grundlage der genannten Angaben; gerundet auf 5

Die Berechnung ergibt einen theoretischen, maximalen, zeitgleichen Bewohnerparkbedarf von gerundet 580 Parkplätzen im öffentlichen Raum (dieser Wert wird v. a. nachts erforderlich, wenn die Mehrheit der Bewohnenden im Quartier anwesend ist). Zur täglichen Spitzenzeit (vormittags) werden gemäß den genannten Annahmen ca. 305 Parkplätze im öffentlichen Raum für die Bewohner-Pkw benötigt. Hinzu kommen im öffentlichen Raum zeitgleich die Bedarfe der im Quartier Beschäftigten von rd. 180 und der zu dieser Zeit anwesenden Kundschaft von rd. 105 Parkplätzen, die nicht auf dem weitgehend privat vorgehaltenen Angebot (Kunden- und Beschäftigtenplätze) gedeckt werden können. Diese Verteilung ist natürlich stark abhängig von den jeweiligen Nutzungen, es sollte durch Beobachtungen geprüft werden, wie stark die Kundenparkplätze v. a. im Westen des Quartiers nachgefragt werden und ob auch Kundschaft im öffentlichen Straßenraum parken.

Insgesamt besteht im Quartier am Westpark zur Spitzenzeit (10 Uhr) also ein Bedarf von rd. 590 Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum, dem ein Angebot von rd. 675 Plätzen gegenübersteht. Rein rechnerisch bedeutet dies also bei maximaler Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten, dass bis zu 85 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum potenziell anders genutzt werden könnten. Um auch hier weitere externe Nutzergruppen wie z. B. Handwerker, Pflegedienste und Lieferservices, aber auch Besuchende und Gastronomie- oder Parknutzende (die im Quartier Am Westpark auch keine baulichen Parkierungsanlagen zur Verfügung haben) zu berücksichtigen, wurden rd. 10 % der Parkplätze dafür angesetzt⁵. Somit verbleiben noch rd. 20 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum, die nicht nachgefragt werden würden.

Der tatsächliche Gesamtwert befindet sich demnach in einer **Spanne zwischen 20 und 95 Parkmöglichkeiten**.

Verglichen mit dem Frankenberger Viertel ist der Parkdruck für den öffentlichen Raum im Westpark-Quartier (insbesondere aufgrund der nächtlich ausreichenden Kapazitäten) geringer, was auch die Ergebnisse der Anwohnendenbefragung bestätigen. Es ist jedoch auch hier zu berücksichtigen, dass es sich dabei um eine Abschätzung auf Quartiersebene anhand von Kennwerten und statistischen sowie empirischen Daten handelt, die zwar durchaus Handlungsspielräume und Potenziale aufzeigt, im Rahmen der Maßnahmenentwicklung jedoch stets kleinteilig und straßengenau zu verifizieren und auf das reale Quartiersbild abzustimmen ist. Auch hier können Angebot und Nachfrage kleinteilig nicht an denselben Orten vorliegen.

Bezüglich der Heterogenität des Quartiers ist zu erwägen, die Berechnung mit jeweils angepassten Kennwerten für den westlichen und östlichen Teil erneut durchzuführen.

Festzustellen ist allerdings bereits jetzt, dass in jedem Fall die Möglichkeit besteht, Straßenräume zu Gunsten einer gesteigerten Aufenthalts- und Nahmobilitätsqualität und unter Entnahme bzw. Verlagerung von Parkplatzangebot umzugestalten. Zur Aufwertung der Straßenraum- und Lebensqualitäten im Quartier werden überschlägig die Flächen von mind. 20 derzeitigen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum benötigt. Dies erscheint angesichts der Bedarfsberechnung unter den richtigen Bedingungen als durchführbar.

⁵ Dies hat den Hintergrund, dass ab einer Belegung von mehr als 80 % im Straßenraum, dieser allgemein als „voll“ empfunden wird, der Suchverkehr und negative Effekte dadurch spürbar ansteigen. Aufgrund des v.a. in den durch Straßenrandparken dominierten dicht bebauten Teilen des Quartiers wurden statt 20 % hier – wie im Frankenberger Viertel – lediglich 10 % angesetzt.

5.6 Analysen zum Quartier „Untere Lintertstraße“

Das Quartier „Untere Lintertstraße“ liegt am südöstlichen Rand des Aachener Stadtbezirks Aachen-Mitte im statistischen Bezirk Forst. In dem ca. 75 ha großen Quartier leben ca. 3.850 Einwohnende. Etwa 65 % der Bewohnenden sind erwerbstätig, der Studierendenanteil liegt bei rd. 11 %. Die Bevölkerung hier ist also deutlich älter und anders zusammengesetzt als in den beiden anderen Musterquartieren.

Das Quartier wird abgegrenzt durch die Trierer Straße im Norden und die Adenauerallee im Westen. Südlich der Lintertstraße beginnen große landwirtschaftlichen Grünflächen. Dort befinden sich ein Reitsportcenter und die Theodor-Körner-Kaserne, deren Gelände nicht Teil der Untersuchungen waren.

Die Nutzungsstruktur ist auch hier überwiegend durch Wohnnutzung geprägt. Das Erscheinungsbild geprägt durch kleine Reihenhauszeilen, Ein- und Zweifamilienhäuser älteren Baujahrs sowie größeren Mehrfamilienhäusern und einigen Geschosswohnungsbauten. Insgesamt liegt eine eher lockere Bebauungsstruktur vor mit vielen Grün-, Frei- und Gartenflächen. Im Osten sind z. T. modernere Ein- und kleinere Mehrfamilienhäuser entstanden, des Weiteren gibt es dort Kleingärten. Hinzu kommen vereinzelte Büro- und Kleingewerbenutzungen, eine Schule und eine Kirche (St. Katharina). In der Neuhausstraße befindet sich ein Discounterstandort (Netto) sowie weitere Einzelhandelsangebote, die von der geschäftigen Trierer Straße abstrahlen.

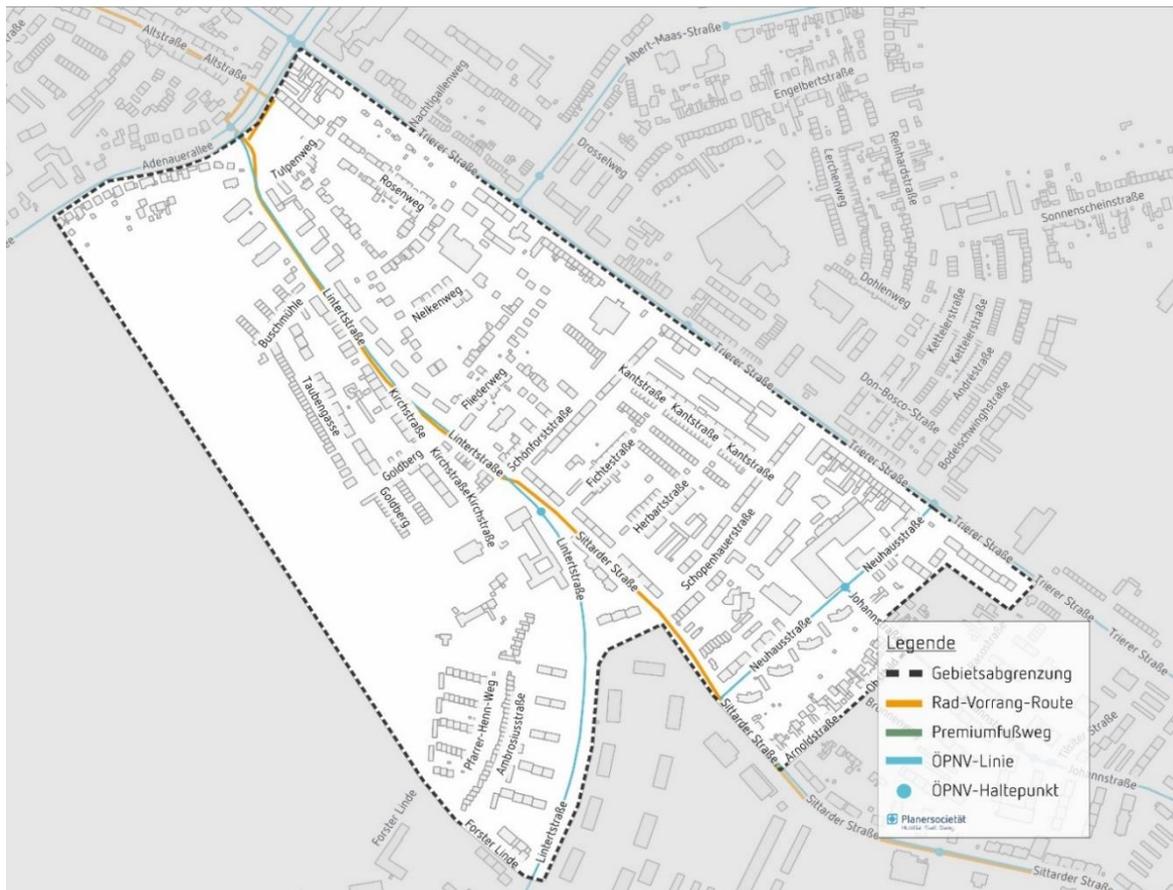
Die in Nordsüdrichtung verlaufende Lintertstraße und im weiteren Verlauf die Sittarder Straße sind Abschnitte der Rad-Vorrang-Route „Brand“. Letztere wurde bereits zur Fahrradstraße umgestaltet. Die Premiumradverbindung entlang der Lintertstraße soll voraussichtlich 2023 realisiert, die Sittarder Straße soll voraussichtlich 2024/25 zwischen Lintert- und Schopenhauerstraße zur Fahrradstraße umgebaut werden.

Abbildung 34: Eindrücke aus dem Quartier „Untere Lintertstraße“



Fotos: Planersocietät

Abbildung 35: Gebietsabgrenzung und Erschließung Quartier „Untere Lintertstraße“



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

5.6.1 Parkraumangebot im Quartier „Untere Lintertstraße“

Im Quartier „Untere Lintertstraße“ herrscht in den meisten Straßen grundsätzlich kein hoher Parkdruck. Viele der Eigenheime verfügen über private Abstellmöglichkeiten in Garagen und auf den Grundstücken. Die Reihenhäuser verfügen häufig über einen Garagenplatz in Sammelhöfen, die Mehrfamilienhäuser haben eine gewisse Anzahl an Parkplätzen im Freiraum vor den Gebäuden oder entlang der Straßenräume. Öffentliche, bauliche Parkieranlagen gibt es keine.

Trotzdem ist der öffentliche Straßenraum abschnittsweise bzw. in bestimmten Straßen sehr hoch nachgefragt ausgelastet. Das hat vielfältige Gründe, wie z. B. für heutige Fahrzeuggrößen ungeeignete Zuschnitte von Altgaragen, aber auch eine hohe Zweitwagendichte (vgl. Befragungsergebnisse). Dieser Umstand beeinflusst die Straßenraumqualität, die Verkehrssicherheit und die allgemeine Problemwahrnehmung der Bewohnenden und externer Nachfrager.

Insgesamt befinden sich im Quartier rd. 1.840 Park- und Stellplätze, davon entfallen rd. 980 (53 %) Parkplätze auf den öffentlichen Raum. Private Stellplätze werden mit rd. 860 (47 %) überwiegend durch Garagen- und Stellplätze im Zusammenhang der Wohnnutzung bereitgestellt.

Abbildung 36: Parkraumangebot im Quartier „Untere Lintertstraße“



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

5.6.2 Straßenraumqualitäten im Quartier „Untere Lintertstraße“

In der Gesamtwertung ist die Straßenraumqualität im Quartier „Untere Lintertstraße“ als ausgewogen einzuschätzen. Durch die hohe Anzahl an privaten Stellplätzen dominiert der ruhende Verkehr im öffentlichen Raum nur in vereinzelt Straßenabschnitten. Sowohl das Grün- und Kleinklima als auch die Barrierefreiheit ist überwiegend neutral bis gut eingestuft. Daraus entsteht ein gemischtes Bild, das sowohl besonders positive, aber auch negative Straßenabschnitte enthält.

Die Bewertungen der Einzelkriterien fallen wie folgt aus:

Abbildung 37: Straße „Goldberg“



Foto: Planersocietät

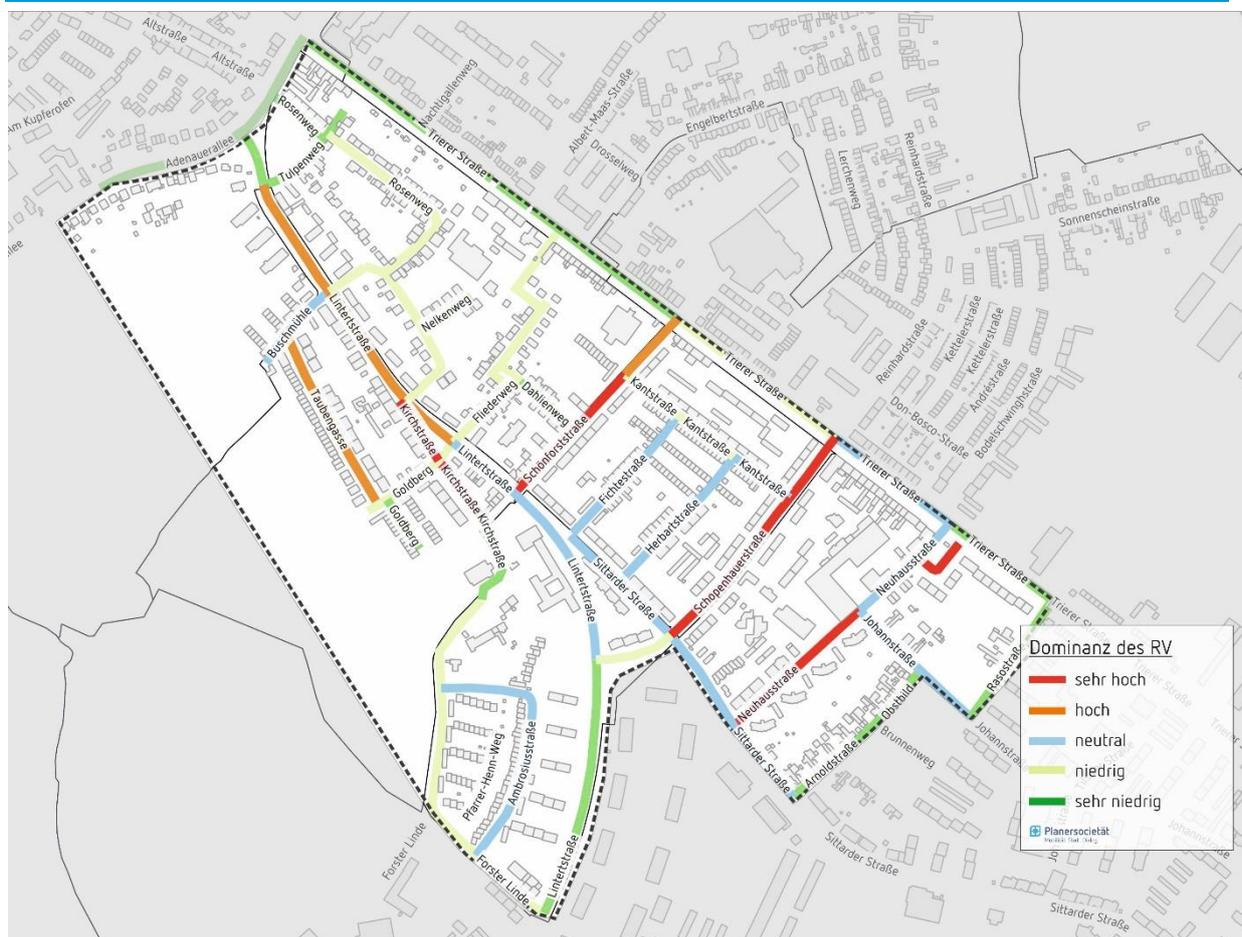
Bewertung der Dominanz des ruhenden Verkehrs: Im Vergleich zu den vorgenannten Quartieren ist die Dominanz des ruhenden Verkehrs im Quartier „Untere Lintertstraße“ zumeist deutlich weniger ausgeprägt.

Die Mehrheit der dortigen Straßenzüge weisen eine neutrale bis sehr geringe Dominanz des ruhenden Verkehrs auf. Durch den – in den Nebenstraßen – oft schmalen Straßenquerschnitt sowie die zahlreichen Grundstückseinfahrten der Ein- und Zweifamilienhäuser ist Straßenrandparken vielerorts im Viertel eigentlich gar nicht möglich. Häufig wird jedoch trotzdem im Seitenraum der engen Nebenstraßen – zu Lasten der Gehwege – geparkt (z. B. Auf dem Plue, Fliederweg).

Die Dominanz des ruhenden Verkehrs ist insgesamt trotzdem niedrig bis sehr niedrig.

Deutliche Ausnahmen sind die nördliche Lintertstraße, die Schönforststraße, die Schopenhauerstraße und die Neuhausstraße sowie die Taubengasse. Dort findet der ruhende Verkehr der Bewohnerschaft mangels privater Anlagen (Reihen- und Mehrfamilienhäuser) ausschließlich im öffentlichen Straßenraum statt.

Abbildung 38: Dominanz des ruhenden Verkehrs im Quartier „Untere Lintertstraße“



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

Bewertung der Grünstrukturen: Das Quartier „Untere Lintertstraße“ ist vor allem durch eine Vielzahl kleiner Straßen mit Einzel- und Reihenhäusern mit Gärten geprägt. Hinzu kommen Mehrfamilienhäuser und Zeilenbauten mit hohen Grünflächenanteilen dazwischen. Durch viele Hecken und Bäume in privaten Gärten wird ein hoher sichtbarer Grünanteil in den Straßenzügen erreicht. Auch die klimatischen Bedingungen werden dadurch positiv beeinflusst.

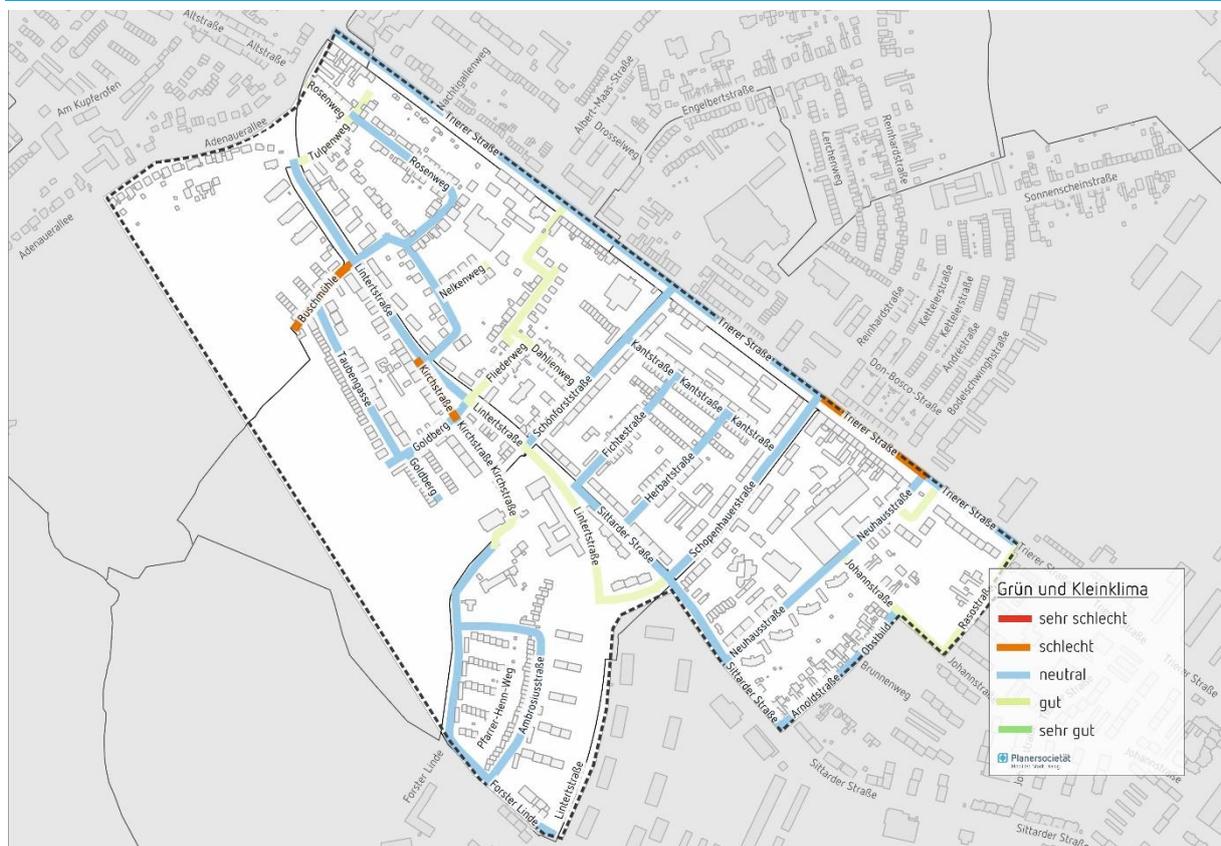
Im Straßenraum selbst werden jedoch nur geringe Anteile an Grünstrukturen erreicht, wodurch eine Vielzahl an Straßenzügen lediglich eine neutrale Bewertung erhält.

Abbildung 39: Nelkenweg



Foto: Planersocietät

Abbildung 40: Bewertung des Grüns und Kleinklimas im Quartier „Untere Lintertstraße“



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

Bewertung der Barrierefreiheit: Die Wohnstraßen im Quartier „Untere Lintertstraße“ sind nicht selten durch niveaugleiche Straßenzüge ohne Absatz der Gehwegbereiche im Seitenraum geprägt (was teilweise aber auch zum widerrechtlichen Gehwegparken einlädt).

Die Barrierefreiheit ist dadurch grundsätzlich gegeben, jedoch mangelt es im Quartier – aufgrund des Baualters der meisten Straßen – gänzlich an taktilen Leitsystemen, wodurch sehingeschränkte Personen sich nur schlecht im Raum zurechtfinden. Die vorhandene Gehwegbreite ist in vielen Wohnstraßen zudem unterdimensioniert.

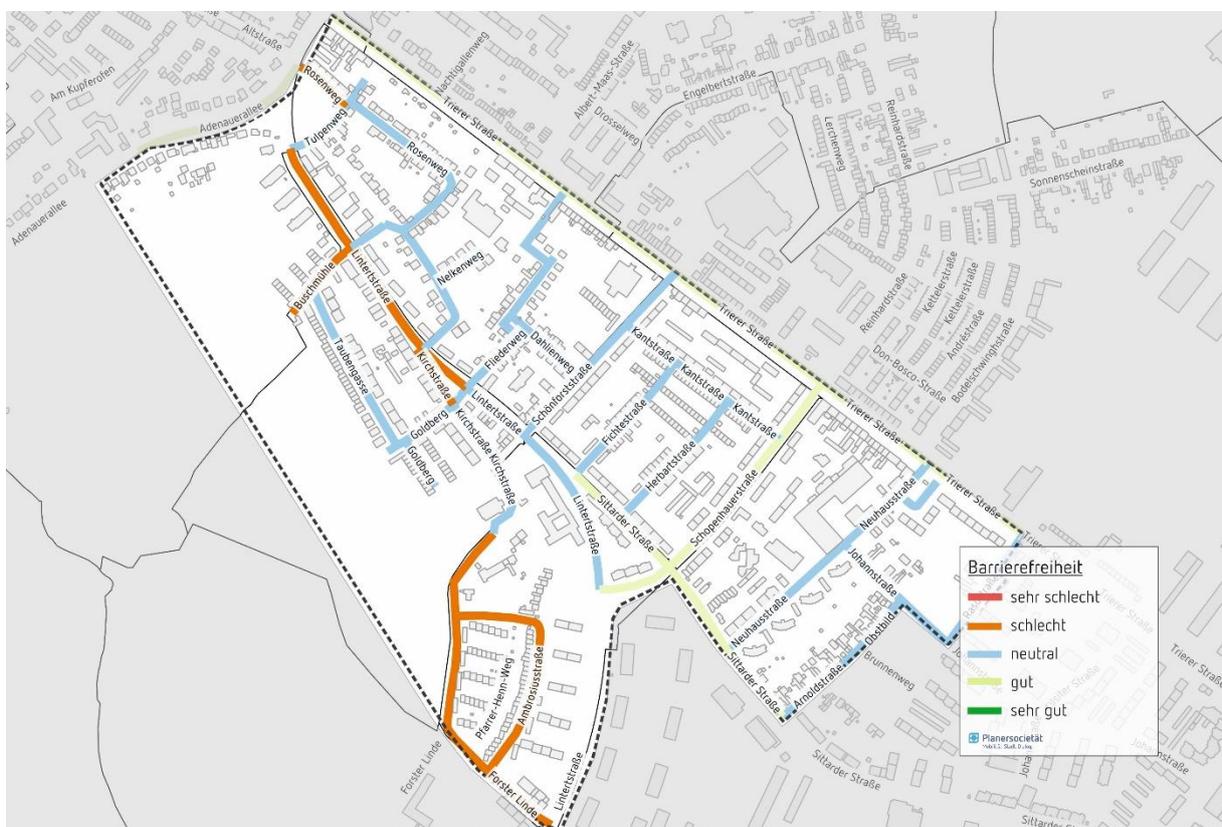
Die Oberflächenstruktur ist in den meisten Straßenzügen ausreichend barrierefrei. Die meisten Straßen entfalten wenig Trennwirkung. Der größten Hauptstraße – die das Quartier im Norden tangierende Trierer Straße – wurde im Rahmen des ISEK Forst eine mangelhafte Anzahl an Querungsmöglichkeit attestiert. Durch die LSA-Anlagen an jeder Kreuzung, wird das dortige Angebot im hier angesetzten Untersuchungsraum allerdings als ausreichend bewertet.

Abbildung 41: Rosenweg



Foto: Planersocietät

Abbildung 42: Bewertung der Barrierefreiheit im Quartier „Untere Lintertstraße“



Quelle: Planersocietät/Stadt Aachen

Raumerfordernisse zur weiteren Aufwertung

Der Flächenbedarf der vorgeschlagenen Maßnahmen zur grundlegenden Aufwertung des Quartiers Untere Lintertstraße liegt umgerechnet zwischen mindestens 6 Parkplätzen (um eine durchschnittliche Dominanz des ruhenden Verkehrs zu erreichen) und 40 Parkplätzen (um eine grundsätzlich höhere Straßenraum- und Aufenthaltsqualität – z. B. durch stärkere Begrünung – zu erreichen).

5.6.3 Bedarfsberechnung zum Quartiersparken „Untere Lintertstraße“

Zur Abschätzung des Bedarfs an Parkraum im Quartier wurde die dargestellte Rechenmethodik (siehe Kap. 3) angewendet. Die folgenden Kennwerte und Grundlagen dienten dabei als Eingabewerte der Berechnung:

Das Quartier „Untere Lintertstraße“ wurde kategorisiert als **Quartierstyp D2 – Stadtteil peripher, dichtes Wohnen**. Dies spiegelt die typische Wohnnutzung mit Einzel-, Doppel- und Reihen- sowie Mehrfamilienhausbebauung der Wohnquartiere außerhalb der Kernstadt wider.

Die Gesamtfläche des untersuchten Bereichs beträgt rd. 75 ha, darin sind alle Grünflächen, Gärten und Garagenhöfe miteingeschlossen. Bei einer statistischen Bevölkerungsdichte von – im Vergleich zu den anderen beiden Quartieren geringen – 51 Menschen pro Hektar ergeben sich rd. 3.850 Personen, die im Quartier dauerhaft leben und wohnen. Über die für den Quartierstyp definierten Kennwerte wurden rd. 750 Beschäftigte und rd. 550 Kundinnen und Kunden abgeleitet, die täglich das Quartier aufsuchen und dort arbeiten und einkaufen. Die meisten davon dürften die Trierer Straße aufsuchen, die allerdings nur am Rande dem Quartier zuzuordnen ist (und für sich eigentlich sichtbar städtischer geprägt einzustufen wäre).

Die statistisch ermittelte Pkw-Besitzquote liegt im Quartier bei recht hohen 402 Pkw/1.000 Einwohnende, woraus sich eine Menge von rd. 1.500 Pkw ergibt, die den Bewohnenden im Quartier „Untere Lintertstraße“ zuzuordnen sind. Hier gibt es zahlreiche Haushalte mit Zweit- oder mehr Wagen.

Dem gegenüber stehen ca. 1.840 Parkmöglichkeiten, davon rd. 980 im öffentlichen Raum und etwa 860 (47 %) auf Privatgrund. Diese Zahlen wurden im Rahmen der Erhebungen ermittelt bzw. im Fall der privaten Kapazitäten teils (eher zurückhaltend) abgeschätzt. Parken auf privaten Garagen- und Grundstückszufahrten wurden beispielsweise nicht mit eingerechnet, sondern lediglich die Garage selbst.

Laut Anwohnendenbefragung verfügen rd. 50 % der Bewohnenden im Quartier über eine private Parkmöglichkeit; 31 % davon nutzen diese allerdings nicht vorrangig zum Parken. Häufig handelt es sich um (im Vergleich zu den heutigen Kfz-Größen) zu enge Garagen oder manchmal ist es auch einfach einfacher, direkt vor dem Haus zu parken, als erst zum Garagenhof zu laufen.

Ebenfalls berücksichtigt wurden – mittels Annahmen und Einschätzungen auf Grundlage der Nutzungen und privaten, augenscheinlich gewerblichen Parkplatzmöglichkeiten – die Anteile der privaten Abwicklung von Beschäftigten- und Kundenparken im Quartier.

Abschließend wurde das zeitgleiche Zielverkehrsaufkommen (Vormittagsspitze) des ruhenden Verkehrs aller drei Nutzergruppen zur Belastungsspitzenzeit definiert. Diese Werte orientieren sich wie zuvor beim Beschäftigten- und Kundenparken an den Angaben der EAR 2005 (% des Tageszielverkehrsaufkommens für Beschäftigten-Kfz 33 % und für Kundschaft 12 %). Methodisch bedingt (Ansatz über Pkw-Meldezahlen) wurden die Bewohnerbelegungskurven bei zur Tagesspitze 52 % und nächtlichen 90 % angesetzt. Diese Anteile sind für das Gesamtquartier als angemessen einzuschätzen. Sofern hierzu nähere räumlich-bezogene Kenntnisse erlangt werden können, sind diese Ansätze ebenfalls weiter konkretisierbar.

Die Berechnung ergibt einen theoretischen, maximalen Bewohnerparkbedarf von gerundet 905 Parkplätzen im öffentlichen Raum (dieser Wert wird nachts erforderlich, wenn die Mehrheit der Bewohnenden im Quartier anwesend ist). Zur täglichen Spitzenzeit (vormittags, 8-9 Uhr) werden gemäß den genannten Annahmen ca. 525 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum von den Bewohner-Pkw belegt.

Hinzu kommen im öffentlichen Raum zeitgleich die Bedarfe der im Quartier Beschäftigten von rd. 160 und der zu dieser Zeit anwesenden Kundschaft von rd. 15 Parkplätzen, die nicht im privaten Angebot (Kunden- und Beschäftigtenplätze) gedeckt werden können.

Tabelle 5: Gegenüberstellung Kapazität und rechnerische Nachfrage – Quartier Lintertstraße

Bestandskapazität im öffentl. Raum	wichtigste Nachfragegruppen	berechnete Bedarfsschätzung	
		Spitzenstunde Tag (ca. 8-9 Uhr)	Nachtbedarf (Bewohnende)
980	Bewohnende	525	905
	Beschäftigte	160	-
	Kundschaft	15	-
	Summe	700	905
Differenz		280	75

Quelle: Planersocietät; auf Grundlage der genannten Angaben; gerundet auf 5

Insgesamt besteht im Quartier „Untere Lintertstraße“ zur Spitzenzeit ein rechnerischer Bedarf an den öffentlichen Straßenraum von aufgerundet 700 Parkplätzen, dem ein Angebot von rd. 980 Plätzen gegenübersteht. Rein rechnerisch bedeutet dies bei maximaler Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten eine Restkapazität von bis zu 280 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum.

Auch hier wurden weitere externe Nutzergruppen wie z. B. Handwerker, Pflegedienste und Lieferservices, aber auch Besuchende berücksichtigt, indem rd. 20 % dadurch beanspruchte Parkplätze angesetzt wurden⁶. Es verbleiben noch rd. 90 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum, die demnach zur Spitzenstunde nicht nachgefragt würden.

Der tatsächliche Gesamtwert befindet sich also in einer **Spanne zwischen 75 und 280 Parkplätzen**.

Es ist zu berücksichtigen, dass es sich dabei um eine Abschätzung anhand von Kennwerten und statistischen sowie empirischen Daten handelt, die zwar durchaus Handlungsspielräume und Potenziale aufzeigt, im Rahmen der Maßnahmenentwicklung jedoch stets kleinteilig und straßengenau zu verifizieren und auf das reale Quartier abzustimmen ist. Oft bieten die Straßenräume große unmarkierte Kapazitäten am Straßenrand, die konzentrierte Nachfrage liegt jedoch an anderer Stelle. So gibt es z. B. kleinteilige Straßenabschnitte, die sehr dicht beparkt werden, so dass es dort zu Kapazitätsproblemen kommt (z. B. Taubengasse).

5.7 Übersicht der Bewertungen und Bedarfsabschätzung in den drei Quartieren

In der folgenden Tabelle sind die durchschnittlichen Bewertungen der einzelnen Indikatoren der Straßenraumqualität dargestellt. Die Gesamtbewertung ergibt sich aus den drei Teilindikatoren. Aus diesen sind wiederum unter Rücksichtnahme weiterer nahmobilitätsfördernden Maßnahmen die Raumerfordernisse abgeleitet und mit dem rechnerischen Bedarf des Quartiersparkens gegenübergestellt.

⁶ Dies hat den Hintergrund, dass ab einer Belegung von mehr als 80 % im Straßenraum, dieser allgemein als „voll“ empfunden wird, der Suchverkehr und negative Effekte dadurch spürbar ansteigen. Es wurden die vollen 20 % angesetzt.

Es zeigt sich, dass die Spannen z. T. recht groß sind, was auf die Abhängigkeit des Parkdrucks von sehr vielen Faktoren zurückzuführen ist.

Tabelle 6: Zusammenfassende Ergebnisse der Bewertung und Berechnung

Quartier	Straßenraumqualität (durchschnittliche Bewertung)				Raumerfordernis zur Aufwertung der Qualität (Anzahl der umzunutzenden Parkplätze)	Rechnerisches Potenzial an Parkplätzen im öffentlichen Raum
	Dominanz des ruhen- den Verkehrs	Grün- strukturen	Barriere- freiheit	Gesamt- bewer- tung		
Frankenberger Viertel	sehr schlecht - schlecht	mittel	mittel	schlecht	mind. 160	-35 bis 160
Am Westpark	schlecht	mittel	gut	mittel	mind. 20-230	20-95
Untere Lintertstraße	gut	mittel	mittel	mittel	mind. 40	75-280

Insgesamt wird bei der Gegenüberstellung des rechnerischen Park- und Stellplatzbedarfs deutlich, dass auch in dichten Quartieren mit sehr hohem Parkdruck unter gewissen Bedingungen das Potenzial zur Umnutzung des Parkens im öffentlichen Raum besteht. Dies kann als Basis dienen für Aufwertungsmaßnahmen des öffentlichen Straßenraums – sei es im Sinne weiterer Angebote für den Rad- und Fußverkehr oder zur Verbesserung des Mikroklimas, der Klimaanpassung, der Begrünung oder zur Steigerung der Aufenthaltsqualität. Erforderlich dafür ist es jedoch, nutzbare und erreichbare Alternativen v. a. für die Bewohnenden zu schaffen, ungenutzte private Kapazitäten zu aktivieren und auch externe Ansprüche (v. a. Beschäftigte) nach Möglichkeit auf P&R, andere Verkehrsmittel oder nahe Parkierungsanlagen zu verlagern.

Im Weiteren werden aufbauend auf den rechnerischen Werten und den ortsspezifischen Analysen konkrete Maßnahmenvorschläge für die drei Quartiere vorgeschlagen (vgl. Kapitel 6.4).

6 Empfehlungen zum Handlungskonzept Quartiersparken

Mit dem Gesamtkonzept Quartiersparken liegt ein methodischer Ansatz vor, wie zum einen der qualifizierte Park- und Stellplatzbedarf in Quartieren und zum anderen der Bedarf an Aufwertungsmaßnahmen ermittelt werden kann. Zusammen mit dem Schwesterprojekt auf gesamtstädtischer Ebene „Parkraumgutachten für die Stadt Aachen“ kann die Stadt Aachen das Thema Parkraummanagement weiter strategisch verfolgen.

Folgende Empfehlungen können übergreifend zum Handlungskonzept Quartiersparken aufgezeigt werden. Erst erfolgen allgemeine, ganzheitliche Empfehlungen, danach werden konkrete Empfehlungen für die drei Quartiere aufgezeigt.

Wohnungsnaher Parkmöglichkeiten spielen insbesondere für Bewohnende in innerstädtischen Quartieren eine bedeutende Rolle im Rahmen der täglichen Mobilitätsbedürfnisse. Der Pkw-Besitz ist in Deutschland hoch und tendenziell weiter steigend, die Nachfrage nach Parkraum wächst. Auch in Aachen wächst der Parkraumbedarf, auch wenn in einzelnen Quartieren die Anzahl der autofreien Haushalte bereits überwiegt. Im Rahmen der öffentlichen sowie der privaten Nutzungsansprüche (u.a. das Parken durch verschiedene Gruppen) sind hier jeweils auf Quartiersebene spezifische Lösungen zu entwickeln.

Ein elementarer Baustein dazu ist die Ermittlung des qualifizierten Parkraumbedarfs im öffentlichen Raum. Gleichzeitig sind über eine Analyse der Straßenraumqualität mögliche Aufwertungspotenziale zugunsten der Mobilitätsangebote für den Fuß- und Radverkehr, der Nahmobilität sowie der Aufenthaltsqualität aufzeigbar.

Ein wichtiger Schwerpunkt ist die Aktivierung von privaten Stellplätzen. Hierzu wurde im gesamtstädtischen Parkraumgutachten ein Verfahrensvorschlag erarbeitet, der eine beratende und aktivierende Rolle der Stadt Aachen bei der Aktivierung der privaten Stellplätze vorsieht. Nach Möglichkeit sollte daher zuerst versucht werden, den privaten Raum möglichst effizient für die Belange des ruhenden Verkehrs zu nutzen und nutzbar zu machen. Private oder halböffentliche Kunden- und Beschäftigtenparkplätze sowie Garagen und Parkierungsanlagen sind attraktiver zu gestalten und deren Nutzung zu intensivieren.

Nicht überall kann aber der Bedarf des ruhenden Verkehrs im privaten Raum gedeckt werden – sei es durch realen Mangel an privaten Parkmöglichkeiten (z. B. in historischen Gründerzeitquartieren) oder durch individuelles Verhalten (z. B. Fehlnutzung von Garagen, Vermeiden von Rangieren). Dabei wird gern der öffentliche Straßenraum zum Parken in Anspruch genommen, wobei es jedoch überwiegend zu Nutzungskonkurrenzen kommt. Konkurrenzen mit anderen Nutzergruppen, die im Quartier parken wollen (z. B. Pendelnde, Kundschaft und Besuchende), aber auch zu Konkurrenzen mit anderen Ansprüchen an den knappen öffentlichen Raum, die direkten Einfluss auf die Qualitäten eines Quartiers haben. Hier sind insbesondere zu nennen: Begrünung, Aufenthalt, Flächen für fließenden Verkehr und Nahmobilität.

Sollten keine privaten Parkmöglichkeiten im Quartier vorhanden oder mittelfristig in Aussicht sein, ist es zunächst der Bedarf der Bewohnenden, dem auch im öffentlichen Raum ein Anrecht auf Parken zugewiesen werden sollte. Durch zeitliche Regelungen, Bewirtschaftung, Bewohnerparkausweise und intelligente Lenkung kann hier steuernd eingegriffen und Bedarf und Angebot unterschiedlicher Nutzergruppen gemanagt werden.

Mittel- bis langfristig gesehen ist jedoch eine Aufwertung des öffentlichen Raums in den Quartieren zu Gunsten aller Nutzungen und Nutzenden anzustreben, was entweder die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den privaten oder halb-öffentlichen Raum erfordert oder aber das Angebot von realen Alternativen zum Auto, um

den Autobesitz der Bevölkerung - insbesondere im innerstädtischen Bereich - zu reduzieren (z. B. durch Sharing-Angebote oder die Erreichbarkeit der alltäglichen Ziele per Umweltverbund).

Das im Rahmen des Projekts entwickelte Berechnungstool kann der Stadt Aachen eine Hilfestellung geben, um in einem ersten Schritt Bedarfe und Handlungspotenziale besser zu erkennen und einzuschätzen, um die Aufteilung des öffentlichen Raums aus quartierlicher, aber auch aus gesamtstädtischer Sicht vorzunehmen. Weiterhin ist dann im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen eine kleinteilige Betrachtung der Straßen und konkreten Situation vor Ort jedoch stets notwendig.

6.1 Gesamtheitliche Lösungsansätze zur Verbesserung des Quartiersparkens

Die aufzuzeigenden Lösungsansätze lassen sich in neun verschiedene Bausteine zur Optimierung des Quartiersparkens untergliedern. Sie alle führen neben einer verbesserten Situation für den Parkraumbedarf der Bewohnenden sowie der externen Nutzenden auch zu einer verbesserten Auslastung von privaten Stellplatzkapazitäten und insgesamt auch zu mehr Qualität im öffentlichen Raum. Die Ansätze erstrecken sich von nachhaltigen Mobilitätsangeboten über Kommunikation, Vernetzung und Aufbau von Infrastruktur bis zur direkten Aktivierung privater Stellplatzkapazitäten.

Abbildung 43: Piktogramme zu den Handlungsansätzen im Quartiersparken



Quelle: Planersocietät

Handlungsansätze bestehen in der

- wirksamen Lenkung, Information und konsequentes Parkraummanagement,
- Parken im privaten Raum erweitern,
- Aktivierung von privaten Stellplätzen,
- Einrichtung von Quartiersgaragen,
- Förderung der Nahmobilität sowie der Vernetzung von Mobilitätsangeboten,
- Einrichtung von Liefer- und Ladezonen,
- Aufklärung zu Fehlnutzungen
- Bereitstellung von Informationen und Daten
- Evaluation von Maßnahmen

Die wohl wirkungsstärkste Lenkungsmöglichkeit besteht in einer gesamtstädtischen Parkraumstrategie, welche u. a. auch mittels Parkgebühren bzw. -bewirtschaftung und Bewohnerparkregelungen die Nachfrage steuernd regeln kann. Damit befasst sich vertiefter das Schwesterprojekt „Parkraumgutachten für die Gesamtstadt Aachen“. In dieser werden sich zudem auch weitere Hinweise zur Aktivierung privater Stellplatzflächen (z. B. für Bewohnerparken) wiederfinden.

Letztlich wird insbesondere das Zusammenspiel aller Ansätze den effizientesten Lösungsweg darstellen, da jeder Einzelansatz durch die anderen positiv beeinflusst werden kann.

Ansatz 1: Wirksame Lenkung, Information und konsequentes Parkraummanagement

Die Stadt Aachen verfolgt bereits seit vielen Jahren ein Parkraummanagement. Dieses ist strategisch mit den Zielen des Verkehrsentwicklungsplan Aachen 2030 zu kombiniert und soll gemäß der Vision 2050 räumlich weiter ausgeweitet werden. Erste Ansätze liefert das Schwesterprojekt „Parkraumgutachten für die Gesamtstadt Aachen“. Wichtig dabei sind die Anpassungen der bestehenden Parkgebührenordnung sowie die Aufstellung einer Gebührenordnung für Bewohnerparkausweise. Zugleich sind die Bewohnerparkzonen räumlich auszuweiten und neu zu fassen. Auswärtige Besucher:innen sind durch eindeutige Beschilderungen auf vorhandene Parkierungsanlagen zu lenken. Ebenfalls sollte Park&Ride weiter ausgebaut und mit attraktiven Angeboten im ÖPNV verknüpft werden.



Auch die finanziellen Bedingungen und Anreize stellen die Grundlage zur effizienten Lenkung und zum Umstieg dar. Dabei sind alle Gebühren und Mobilitätskosten im Verhältnis zueinander zu sehen.

Ansatz 2: Parken im privaten Raum erweitern

Um ein ausgewogenes Verhältnis der Ansprüche an den öffentlichen Raum zu ermöglichen und allen Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden, ist es erforderlich, dass derzeit stark vertretene Nutzungen wie das Parken von privaten Pkw aus dem öffentlichen Raum verlagert und Parkvorgänge zukünftig deutlich stärker als bisher im privaten Raum abgewickelt werden. Die Erschließung bereits vorhandener Potenziale im privaten Raum hat dabei höchste Priorität, um eine zeitnahe Verlagerung zu ermöglichen. Bereiche mit unzureichendem Parkangebot müssen zusätzlich gefördert werden. Die bauordnungsrechtlichen Vorgaben in § 48 BauO NRW sehen vor, dass die notwendigen Stellplätze und Garagen grundsätzlich auf dem Baugrundstück oder einem anderen Grundstück im privaten Raum herzustellen sind (vgl. hierzu „Parkraumgutachten für die Gesamtstadt Aachen“). Besonders in historischen Quartieren ist die Auslastung von privaten Stellplätzen oftmals bereits ausgeschöpft. Möglichkeiten zum Bau weiterer Quartiersgaragen und zur Schaffung weiterer Anwohnerkontingente in Garagenanlagen sind daher mit hoher Priorität zu verfolgen und durch den Einsatz von Stellplatzablösemitteln mitzufinanzieren.



Ansatz 3: Aktivierung privater Stellplatzkapazitäten

Die Aktivierung privater Stellplatzkapazitäten sollte erstes Ziel sein, um das Parkraumangebot im Quartier zu verbessern und zugleich den öffentlichen Raum für andere, qualitativ hochwertigere Nutzungen zur Verfügung zu stellen. Die Herangehensweise umfasst dabei im Wesentlichen zwei Ansatzpunkte, abhängig von der Größe der jeweiligen Flächen:



In Quartieren mit hohem Parkdruck im öffentlichen Straßenraum sind systematisch zuerst die **großen, privaten oder halb-öffentlichen Stellplatzflächen** zu identifizieren. Dies sind vornehmlich durch Einzelhandelsbetriebe oder größere Gewerbetreibende im Quartier betriebene, verwaltete und/oder genutzte Flächen (z. B. Kunden-

oder Mitarbeiterparkplätze). Bei diesen herrscht über den Tagesverlauf oft ein Missverhältnis zwischen der tatsächlichen Stellplatznachfrage und dem physischen Stellplatzangebot.

Je nach Ausmaß des Missverhältnisses könnten solche, zeitweise ungenutzten Stellplätze an im Quartier anwesende Nachfragegruppen vermietet werden. Von einer uneingeschränkten/ingeschränkten Vermietung einzelner Stellplätze bis zur eingeschränkten Vermietung aller Stellplätze bieten sich je nach örtlichen Gegebenheiten unterschiedliche Möglichkeiten an, die mit den Eigentümern ausgehandelt werden müssen. Grundsätzlich führen diese Formen der Vermietung zu einer erwartbaren Entlastung des öffentlichen Parkraumangebots. Moderne Sensortechniken können ggf. die Abwicklung unterstützen, stellen jedoch Startinvestitionen und regelmäßigen Wartungs- und Pflegebedarf dar. Hier bietet es sich an, einen großen, erfahrenen Akteur zu finden, der sich um Abwicklung und Wartung mehrerer Anlagen kümmern kann. Entscheidend ist jedoch auch hier das Verhältnis der möglichen Gebühren, die abhängig sind von Wirtschaftlichkeit und ggf. Konkurrenzangeboten im öffentlichen Raum.

Die Ausweitung dieser privatwirtschaftlichen Angebote bietet für die Anbieter z. T. eine zusätzliche Einnahmequelle, zudem wird hierdurch eine Kundenbindung ermöglicht, da die Erledigung von Einkäufen sowohl beim Starten wie auch Beenden des Parkvorganges im Umfeld des Parkangebotes naheliegend ist. Die Akquise solcher Flächen bzw. Unterstützung der Anbieter bei der Umsetzung entsprechender Angebote soll im Rahmen des zu etablierenden und auszubauenden operativen Parkraummanagements, d. h. einem „ausführenden“ Management, das neben dem planenden Management steht (vgl. auch unten Ansatz 7), geleistet werden. Bei all diesen Flächenangeboten sind stets die Bereitschaft und die Mitwirkung privater Flächeneigentümer erforderlich.

Auch **einzelne Stellplätze** auf meist kleinen Flächen, über die Privatpersonen oder Gewerbe- und Dienstleistende im Quartier – i. d. R. integriert in die Wohnbauflächen – verfügen (z. B. private Einzelgaragen, Innenhöfe, Grundstückszufahrten) können während schwacher Auslastungszeiten der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt werden. Hierzu gibt es bereits informelle Ansätze wie z. B. die private, App-basierte Bewerbung von Parkplatz-Sharing zur effektiven Nutzung von Stellplätzen. Sofern in geeigneten Quartieren ein großes, regelmäßiges Angebot und Interesse an einer solchen Vermietung besteht, könnte auch über eine Integration in städtische Leit- und Vermittlungssysteme (z. B. über das Dashboard) nachgedacht werden.

Ansatz 4: Einrichtung von Quartiersgaragen

Insbesondere dort, wo keine Möglichkeiten zur Mehrfachnutzung vorhandenen Parkraums bestehen, kann durch Quartiersgaragen zusätzlicher Parkraum im privaten Raum geschaffen und für die Nutzung von Anwohnenden vermietet werden. Hemmnisse sind vor allem die hohen Kosten von Quartiersgaragen, zudem müssen im Bestand überhaupt geeignete Grundstücke gefunden werden. Weitere Schwierigkeit ist die Suche nach einem Betreiber, der die Anlagen bewirtschaftet und sich um Funktion und Sicherheit kümmert. Trotz dieser Hemmnisse sollen Quartiersgaragen zukünftig als ein weiteres Element dienen, den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Neue Anlagen können allerdings aufgrund der Planungserfordernisse frühestens mittelfristig umgesetzt werden. In Neubauquartieren ist der private Verkehr in Quartiersgaragen abzuwickeln. Bevorzugt genutzt werden können auch zusätzliche Kapazitäten für in Bau oder Planung befindliche Parkieranlagen. Hier sollten Investierende frühzeitig und wiederkehrend angesprochen werden, so dass erforderliche zusätzliche Stellplätze für die Anwohnerschaft geschaffen werden. Zur Förderung können zusätzliche Einnahmen aus den Bewohnerparkgebühren sowie auf Mittel der Stellplatzablöse zurückgegriffen werden. Ebenso gibt es mit der am 1.7.2022 in Kraft getretenen Neufassung der Richtlinien zur „Förderung der Vernetzen Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)“



erstmalig ein dauerhaftes Programm zur Förderung von Quartiersgaragen in NRW. Voraussetzung ist insbesondere eine Parkraumbewirtschaftung in der Umgebung. Die Quartiersgaragen sollen im Sinne eines zukunftsfähigen Mobilitätsmixes und der Kompatibilität mit den Förderrichtlinien nicht nur als reine Parkbauten für Pkw projiziert werden, sondern um weitere Mobilitätsangebote wie Carsharing, Fahrradabstellanlagen oder (Lasten-)Leihfahräder bzw. weiteren Bausteinen von Mobilitätsstationen ergänzt werden.

Im Kapitel 6.3 sind hinsichtlich der Betreiber- und Kostenstrukturen von Quartiersgaragen noch ausführlicher Hinweise erarbeitet worden.

Ansatz 5: Förderung von Nahmobilität und vernetzten Mobilitätsangeboten

Durch den Ausbau der Infrastruktur und Angebote an alternativen Mobilitätsformen (wie Fuß- und Radverkehr) im Quartier kann die Erreichbarkeit nach innen und außen ohne eigenen Pkw verbessert werden. Kurze Wege im Quartier werden aufgrund gesteigerter Qualität und Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum attraktiver für den Fuß- und Radverkehr, Wege in das Quartier oder hinaus können z. B. mittels besserer ÖPNV-Anbindung, Premiumradrouten oder Sharing-Angeboten von mehr Personen ohne eigenen Pkw zurückgelegt werden. Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum sind weiterhin denjenigen zuzusprechen, die keine Alternativen nutzen können (z. B. auch in Form von Behindertenparkplätzen).



Dies erfordert jedoch zunächst einmal die (schrittweise) Umnutzung von Fläche im öffentlichen Raum weg vom ruhenden Verkehr hin zu lebenswerten Aufenthalts- und Straßenräumen. Durch die Reduzierung von Parken im öffentlichen Straßenraum kann – bei ausreichenden Alternativangeboten – eine mittelfristige Reduzierung des Parkdrucks erfolgen. Dabei ist der Bedarf und die Nachfrage der primären Nutzergruppen (z. B. Bewohnende) stets im Auge zu behalten (z. B. mittels des Rechentools, aber auch durch Raumbesichtigungen und Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit). Um in Quartieren mit sehr hohem Parkdruck überhaupt die Möglichkeiten zur Umgestaltung zu schaffen, sollten auch die weiteren Ansätze verfolgt werden.

All diese Anreize sollten jedoch stets genutzt werden, um Vorteile für die Bewohnenden des Quartiers und deren Umstieg vom Pkw zu erreichen. Dazu zählt es auch, das Angebot an Sharing-Systemen zu erhöhen (insbesondere Leihlastenräder sowie Carsharing). Studien des Bundesverbandes Carsharing zeigen, dass ein stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug zwischen 8 bis 20 private Pkw ersetzt und 80 % der Haushalte von Carsharing-Nutzenden autofrei sind.

Unabhängige Mobilität und Erreichbarkeit der Quartiere zeichnet sich durch ein großes Angebot unterschiedlichster Möglichkeiten der Fortbewegung aus. Durch eine stärkere Vernetzung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Carsharing kann ein multimodales, nachhaltiges Verkehrsverhalten in der Bevölkerung gestärkt werden. Durch Mobilstationen in Quartieren und an bedeutenden Stellen im Stadtgebiet werden attraktive Alternativen zum Pkw geschaffen. Mit einer starken Vernetzung der nachhaltigen Mobilitätsformen kann so der Druck in den Quartieren durch die Senkung der Pkw-Besitzquote in der Bevölkerung, aber auch durch die Reduktion des externen Nachfragedrucks von außen gemindert werden. Dies erfordert zunächst die Umverteilung des öffentlichen Raums und bietet keine kurzfristige Problemlösung, stellt insgesamt und langfristig gesehen jedoch einen der wohl wirksamsten Handlungsansätze dar.

Ansatz 6: Einrichtung von Liefer- und Ladezonen

Quartiere mit besonderen Ansprüchen durch einen hohen Besatz an Gewerbe- und Einzelhandelsbetrieben sollen bei der Erstellung von Quartierskonzepten besondere Berücksichtigung finden. Besonders um eine Akzeptanz bei betroffenen Gewerbetreibenden zu generieren, ist es notwendig, dass bei der Einrichtung von Ladezonen, die betroffenen Straßenabschnitte vollständig abgedeckt sind bzw. alternative Angebote geschaffen werden. Es sollten auch ausreichend Flächen für das Be- und Entladen von Waren berücksichtigt werden. Außerhalb der Lieferzeiten kann das Parken dort erlaubt werden.



Basierend auf den Erfahrungen laufender Pilotprojekte in Stuttgart und Hamburg ist auch die Einführung eines digitalen Ladezonenmanagements in der Zukunft denkbar. Dieses zielt unter anderem darauf ab, widerrechtliches Parken durch innovative Verkehrsüberwachungstechniken zu verhindern.

Um dem Problem des Parkens in zweiter Reihe oder des Haltens auf Schutz- bzw. Radfahrstreifen entgegenzuwirken und um besonders den fließenden Verkehr, insb. auch den fließenden Radverkehr sicher abzuwickeln, muss das Angebot an Liefer- und Ladezonen für Lieferdienste und Privatpersonen in Wohngebieten mit hohem Parkdruck ausreichend gedeckt sein. Diese Zonen sollen es insbesondere auch bewegungseingeschränkten Personen ermöglichen, bequem ein- und auszusteigen sowie Einkäufe auszuladen. Die Nutzung dieser Zonen ist auf kurzzeitige Ladevorgänge von höchstens 15 Minuten begrenzt.

Ansatz 7: Aufklärung zu Fehlnutzungen

Die Befragung hat aufgezeigt, dass ein durchaus großer Teil privater Parkmöglichkeiten aus vielschichtigen Gründen anders verwendet wird. Erforderlich ist also eine Kommunikation und Sensibilisierung privater Haushalte mit Stellplatz hinsichtlich der Nutzung eines Stellplatzes, der gem. § 51 (8) BauO NRW grundsätzlich nicht zweckentfremdet werden darf. Häufig fehlt es am Verständnis, dass der öffentliche Raum, in dem das Auto abgestellt wird, dann anderen, die den Platz ggf. stärker benötigen, nicht mehr zur Verfügung steht.



Oftmals sind Garagen in Bestandsbauten aber auch zu gering dimensioniert für die heutigen Pkw. Eine Nutzung dieser Stellplätze für die Unterbringung von Fahrrädern stellt gem. § 7 (3) Stellplatzverordnung NRW [2022] keine Zweckentfremdung dar und sollte im Sinne einer nachhaltigen Mobilität und der Reduzierung des Pkw-Besitzes ebenso kommuniziert werden.

Ansatz 8: Informationen und Daten

Parallel sollte ein übersichtliches und intuitives Informationssystem auf Basis des Dashboards ausgebaut werden, das verkehrsmittelübergreifend und im Sinne eines verkehrsträgerübergreifenden Erreichbarkeitsmarketings angelegt sein sollte. Dort sollten schrittweise alle Parkmöglichkeiten integriert werden, auch das Straßenrandparken (z. B. durch sensorgesteuerte Echtzeit-Auslastungsdaten). Zukünftig ggf. auch Verknüpfung mit Navigationssystemen und Bordcomputern denkbar, so dass die Fahrzeuge gezielt zu den freien und am besten geeigneten Parkmöglichkeiten geführt werden.



Ansatz 9: Evaluationsinstrumente

Zur Abschätzung der Wirksamkeit der eingeführten Maßnahmen und zur stetigen Weiterentwicklung des Parkraummanagements ist eine Evaluation der umgesetzten Maßnahmen erforderlich. Dies betrifft insbesondere die Parkraumbewirtschaftung, da von ihr die größten Effekte zu erwarten sind. In Quartieren, in denen eine Parkraumbewirtschaftung oder Bewohnerparken neu eingeführt wurde, lassen sich Vorher-Nachher-Effekte besonders gut dokumentieren und analysieren.



Eine solche Evaluation wird auch bereits durch die Stadt Aachen praktiziert: Nach Einrichtung einer neuen Bewohnerparkzone wird etwa ein Jahr später standardmäßig die Evaluation der Parkraumauslastung durchgeführt und das Ergebnis in die Politik gespiegelt.

6.2 Quartierskonzepte erarbeiten

Die zuvor genannten Ansätze beschreiben einen grundsätzlichen Umgang der Aufteilung des Parkraums und anderer Nutzungen im öffentlichen sowie privaten Raum. Einen einheitlichen Fahrplan für alle Quartierstypen lässt sich daraus noch nicht ableiten. Es ist daher wichtig, die oben genannten Ansätze auf die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort anzupassen. Durch die starke Wechselwirkung des Parkens im privaten- sowie öffentlichen Raum, sind die einzelnen Ansätze immer gemeinsam zu denken und es empfiehlt sich diese auf Quartiersebene in ein ganzheitliches Quartierskonzept zu übertragen.

Dies ermöglicht eine kleinteilige und bedarfsorientiertere Anwendung der Ansätze sowie eine zeitnahe Umsetzung oder Anpassung von Maßnahmen bei sich veränderten Gegebenheiten.

Auf Quartiersebene sollten o.g. Ansätze durch die folgenden Schritte ergänzt werden.

1. Bestandserhebung des öffentlichen und privaten Parkraums

Um ein abgestimmtes Parkraummanagement im Quartier zu gewährleisten ist es nötig den Bestand von öffentlichen Parkplätzen und privaten Stellplätzen zu ermitteln. Ein konkreter Überblick über die Anzahl der Parkplätze im definierten Quartier ist Voraussetzung, um die Auswirkungen und Möglichkeiten bei der Umnutzung des öffentlichen Raums einzuordnen und ins Verhältnis zu anderen stattfindenden Entwicklungen, wie der Veränderung des Pkw-Bestandes in Aachen zu setzen.

Dies ermöglicht Straßenzüge bzw. Abschnitte zu erkennen, die bei Verlagerung oder Umnutzung des Parkens, alternative Flächen oder Kompensationsmaßnahmen benötigen, wie beispielweise die Errichtung von Quartiersgaragen, Förderung des Radverkehrs oder Aktivierung privater Stellplätze.

2. Bedarfsorientiertes Parkraummanagement

Bei der Verteilung des Parkraums im öffentlichen Raum sind besonders den Ansprüchen der dort wohnenden Bevölkerung, und darauffolgend arbeitenden Bevölkerung Rechnung zu tragen. Neben der vermehrten Ausweitung von Bewohnerparkzonen, sind je nach Quartierstyp die Ansprüche von Gewerbetreibenden und Dienstleistern, die auf die Nutzung des Pkw vor Ort oder Ausübung ihrer Tätigkeit, in die Abwägung des Parkraummanagements, mit einzubeziehen. Hiermit sind besonders Tätigkeiten zur Be- und Entladung ihrer Fahrzeuge oder Handwerksbetriebe gemeint, die keinerlei passenden Kapazitäten auf dem eigenen Grundstück zur Verfügung haben und diese weder herrichten noch auf alternative Flächen in näherer Umgebung ausweichen können.

3. Information und Partizipation

Um eine erfolgreiche und zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen auf Quartiersebene zu gewährleisten, müssen die Bewohnenden sowie gewerbliche Anliegende frühzeitig und umfassend bei der Konzepterstellung beteiligt werden. Zusätzlich sollten auch die Bezirksvertretung und weitere örtliche Stakeholder sowie lokale Initiativen eingebunden werden. Der Prozess sollte sowohl über verschiedene Formate beteiligen als auch regelmäßig Informationen über geplante Maßnahmen und Arbeitsprozesse beinhalten.

6.3 Betreiberkonzepte und Kostenstrukturen von Quartiersgaragen

Betreiberkonzepte und Kostenstrukturen einer Quartiersgarage sind insbesondere abhängig vom jeweiligen Betreiber- und Betriebskonzept. Je nach örtlichen Begebenheiten ist es sinnvoll unterschiedliche Betreibermodell und Betriebskonzepte einzusetzen. Im Folgenden werden die verschiedenen Arten erläutert.

6.3.1 Betreiberkonzepte

Je nach Wunsch des Projektentwicklers können Stellplätze in der Quartiersgarage vermietet oder verkauft werden. Hinsichtlich der Flexibilität ist eine Vermietung der Stellplätze attraktiver, da auf Nachfrageänderungen schneller reagiert und Mieterwechsel besser abgewickelt werden können. Vorteile für mietende Personen ist genauso die Flexibilität als auch die geringe finanzielle Hürde gegenüber dem Kauf von Stellplätzen.

Eine Zuordnung der vermieteten Stellplätze sollte möglichst vermieden werden, um eine Mehrfachbelegung zu unterschiedlichen Tageszeiten zu ermöglichen. So können tagsüber die Kapazitäten durch externe Besuchende und nachts vor allem über mietende Personen ausgenutzt werden. Die Vergabe von Parkberechtigungen sollte sich nach den vorhandenen Stellplätzen richten. Erst nach ausgiebiger Auswertung des Nutzungsverhalten, kann ein Überhang an Parkberechtigungen erfolgen, um Konflikte wie überschneidenden Nutzungszeiträumen zu vermeiden. Folgende Betreibermodelle haben sich in der Praxis etabliert⁷. Diese unterscheiden sich wesentlich in der Verwaltungsaufgabe (Einstell- und Nutzungsbedingungen, Vermietung von Stellplätzen, Planung und Veranlassung von Wartungsarbeiten, Reparaturen usw.) der Quartiersgarage sowie der strategischen Betreuung der Garage (Verkehrssicherungspflicht, Kontrolle, Reinigung usw.)

Eigenbetrieb durch die Stellplatzeigentümergeinschaft

Beim Eigenbetrieb durch die Stellplatzeigentümergeinschaft, die i.d.R. durch einen Verwaltungsbeirat repräsentiert wird (Eigentümergeinschaft), liegen die Verwaltung sowie die Betreuung der Garage in eigener Zuständigkeit. Alle Belange im Zusammenhang mit dem Betrieb der Quartiersgarage, wie z. B. Anliegen um Stellplätze, Besucher, neue mietende Personen, etc. sind direkt mit der Eigentümergeinschaft abzuwickeln. Mit zunehmender Größe der Garagen, ist ein professionellere Betrieb mit ständiger Erreichbarkeit für Mieterschaft und

⁷ Studie zum Umgang mit ruhendem Verkehr in den neuen Stadtquartieren, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin 2018

Besuch bei Problemen, Bereitschafts- und Entstörungsdienst u. ä. sowie mit ausreichender personeller Ausstattung erforderlich. Dieses Modell wird eignet sich daher eher bei kleineren Quartiersgaragen bis zu 100 Stellplätzen.

Vermietung der Stellplätze durch die Eigentümergemeinschaft mit Betreuung durch Immobilienverwaltung

Die Vermietung der Stellplätze erfolgt über die Eigentümerschaft (z.B. Wohnungsunternehmen, Wohnungseigentümer:innen), der Betrieb erfolgt jedoch durch eine Haus- bzw. Immobilienverwaltung. Diese sind Ansprechpartnerin für alle operativen Anliegen in der Quartiersgarage. Dieses Modell wird besonders bei Quartiersgaragen mit hoher Kapazität mit verschiedenen Eigentümer:innen mit unterschiedlichen Mietmodellen für die Stellplätze angewandt. Eine Schwierigkeit dieser Form von Betreibermodell, stellt die Koordinierung einheitlicher Standards (einheitliche Anforderungen bei der Betreuung und Ausstattung der Garage Reinigung, Beschilderung, Markierung u. ä.) sowie die Kommunikation zwischen Eigentümerschaft als vermietende Person und der Haus- bzw. Immobilienverwaltung als betreuende Person bei wechselnder Mieterschaft dar. Ein Beispiel hierfür gibt es in Erfurt: Betrieb durch SWE Parken GmbH und Vermietung durch die Eigentümergemeinschaft.

Externe Vermietung und Verwaltung der Stellplätze durch eine Haus- oder Immobilienverwaltung:

Die Vermietung und der operative Betrieb der Garage erfolgt durch eine beauftragte Haus- oder Immobilienverwaltung. Die Haus- oder Immobilienverwaltung übernimmt neben der sonstigen Betreuung der Immobilienobjekte auch den Betrieb der Quartiersgarage. Der Vorteil dieses Modells liegt darin, dass die Bewohnenden und die Mieterschaft von Stellplätzen nur eine Ansprechperson für alle Belange im Objekt haben. Vorteil seitens der Verwaltung ist der die gute Objektkenntnis und eine gesicherte Präsenz im Objekt. Die Verwaltung kann ggf. auch die Aufgaben einer Mobilitätszentrale übernehmen.

Vermietung und Betrieb durch Mobilitätszentrale

Die Vermietung und der operative Betrieb werden auf eine Mobilitätszentrale übertragen werden, um alle Mobilitätsdienstleistungen einschließlich Pkw-Stellplatz aus einer Hand anzubieten und zu organisieren. Dadurch kann eine gezieltere Mobilitätsberatung erfolgen, wie zum Beispiel in der Lincoln-Siedlung in Darmstadt. Dieses Modell wird immer häufiger bei neuen Wohnbauprojekten mit innovativen Mobilitätskonzepten umgesetzt. Die Funktion des Betreibenden soll mittels eines Leistungsverzeichnisses mit konkreten Anforderungen ausgeschrieben werden, entweder vom Bauträger oder von der Stadt. Eine enge Zusammenarbeit zwischen der Vorhabenträgerin/dem Vorhabenträger und der Stadt ist dabei erforderlich, die in städtebaulichen und Durchführungsverträgen geregelt werden kann. Der Durchführungsvertrag soll alle Einzelheiten in Bezug auf die Mobilität im Gebiet festlegen, zum Beispiel Ziele, Ausgestaltung und Evaluationsverfahren des Mobilitätskonzepts sowie Verantwortlichkeiten der verschiedenen Akteure.

6.3.2 Betriebskonzepte

Bei Betrieb und Verwaltung der Quartiersgarage ist die Einbeziehung der Stellplatz-Mietenden z. B. über einen Beirat der mietenden Personen sinnvoll. Das hat den Vorteil, dass die Quartiersgaragen nur im Bedarfsfall, bei Meldung der Mietenden (z.B. Vandalismus, Reparaturbedarf, o.ä.), beaufsichtigt werden muss. Die Pkw-Zufahrt ist tagsüber durch Absperrschranken und nachts durch Tore zu sichern. Der Zugang zur Quartiersgarage muss für die Berechtigten aber rund um die Uhr möglich sein. Bei kleinen Anlagen mit bis rund 100 Stellplätzen, die

überwiegend durch Anwohnenden genutzt werden, können die Schranken entfallen und ausschließlich Roll- oder Sektionaltore eingesetzt werden. Grundsätzlich bieten jedoch Tore einen besseren Schutz gegen unbefugtes Betreten der Garage. Erwartete Öffnungs- und Schließungsvorgängen sind aber entsprechend zu berücksichtigen. Für den Zugang zu den Treppen- und Aufzugshäusern ist bspw. eine Berechtigung durch Schlüssel-systeme oder Transponderleser für Dauerparkende erforderlich. Die Abwicklung von Kurzparkende kann durch Ticketlesegeräte erfolgen. Sind Stellplätze für andere Nutzungen in die Garage integriert (Carsharing, Stellplätze für Besuchende u. a.), sind jeder Nutzgruppe separate Bereiche zuzuweisen und eine missbräuchliche Belegung durch Personen ohne eine Nutzberechtigung zu unterbinden. Im Folgenden werden unterschiedliche Konstellationen von Quartiersgaragen in Verbindung mit den Anforderungen des jeweiligen Betriebskonzept aufgezeigt

Reine Bewohnersammelgarage

Die reine Bewohnersammelgarage bietet Stellplätze für Anwohnende und ggf. für deren Besuch. Weitere Nutzungen sind nicht vorgesehen. Ausnahmeregelungen für Besucherparken sollte innerhalb der Eigentümergemeinschaft abgestimmt werden.

Bewohnersammelgarage mit integrierter Mobilitätszentrale

Hier ist die Quartiersgarage wesentlicher Bestandteil des Mobilitätskonzepts. Neben den Stellplätzen für Bewohnende und Besuch bietet sie Räume für die Mobilitätszentrale wie Büro, Versammlungsraum, Lagerräume für Lastentrage-mittel oder anderes Gemeinschaftsmaterial und Abstellflächen für Fahrräder. Besonders wichtig ist die strikte bauliche und funktionale Trennung zwischen den öffentlichen Bereichen und den Mietflächen, um Vandalismus und missbräuchliche Nutzung der Mietflächen zu verhindern. Es bietet sich an in der untersten Ebene Stellplätze für Nicht-Mietende zur Verfügung zu stellen. Im Außenbereich sind neben Stellflächen für Fahr- und Lastenräder auch Haltestellen für Bus oder Straßenbahn sinnvoll. Um die Mietebene von den öffentlichen Räumen strikter zu trennen, können zusätzliche Rolltore angebracht werden. Nur Mieterschaft können diese mit ihrer Dauerparkkarte öffnen.

Bewohnersammelgarage mit integrierter Einzelhandelseinrichtung

Besonders im Innenstadtbereich bietet sich eine Mehrfachnutzung der Quartiersgarage an. In Kombination mit Einzelhandelseinrichtungen kann das Stellplatzangebot gantztägig genutzt werden. Auch hier sollte eine strikte Trennung, baulich und funktional, zwischen dem Kundenbereich und der Mietfläche erfolgen. Die Abwicklung des Parkverkehrs ist jedoch über unterschiedliche Techniken abzuwickeln.

Die Ein- und Ausfahrt der Quartiersgarage erfolgt über eine gemeinsame Schrankenanlage. Die Kundschaft öffnen die Anlage mit einem regulären Parkticket und bezahlen das Entgelt direkt am Kassenautomat um die Garage zu verlassen. Eine Alternative stellt die Entwertung des Tickets über die Einzelhandelsbetriebe dar. Wodurch die Notwendigkeit eines Kassenautomats entfallen kann. Weiter kann statt einer Schrankenlösung auf Kundenebene ein regulärer Parkscheinautomaten eingesetzt werden. Die Mieterschaft durchfährt die Ebene der Kundschaft und öffnet zusätzlich ein weiteres Tor zu den Mieterstellplätzen mit ihrer Dauerparkkarte. Grundsätzlich besteht bei diesem Modell das Risiko, dass Mietende aus den oberen Ebenen aus Bequemlichkeitsgründen oder Anwohnende ohne Stellplätze in der Garage auf die Stellplätze in den ersten Parkebenen zurückgreifen. Eine regelmäßige Kontrolle der Parkberechtigungen in den Kundschaftsebene ist notwendig.

Bewohnersammelgarage mit einer Freizeitnutzung auf dem Dachgeschoss

Alle Betriebskonzepte können mit einer Freizeitnutzung auf dem Dachgeschoss kombiniert werden. Eine besondere Anforderung bei dieser Nutzung ist die öffentliche Zugänglichkeit der Dachebene und der Ausschluss des unbefugten Zutritts zu den Mietflächen. Ein separater Zugang zur Freizeitebene, z.B. über ein eigenständiges Treppenhaus, ist teuer. Wird der Zugang über die allgemeinen Treppenhäuser ermöglicht, muss der Zugang zu den Parkebenen mit einer zusätzlichen Kontrolleinrichtung, z.B. Türöffnung nur mit Dauerparkkarte, gesichert werden.

6.3.3 Betriebskosten und Einnahmen

Kosten sind zu unterscheiden nach Investitionskosten für das Bauland und den Bau sowie Betriebskosten für Instandhaltung und Betrieb. Die Investitionskosten trägt in der Regel der Vorhabenträger oder der Investierende. Die Betriebskosten übernimmt die Betriebsgesellschaft (die mit der Investierenden identisch sein kann). Einnahmen können generiert werden aus der Vermietung von Stellplätzen und Transportmitteln, der Vermietung von Gewerbeflächen und ggf. einer Parkraumbewirtschaftung im Straßenraum und auf privaten Flächen. Da die Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum an rechtliche Voraussetzungen geknüpft ist und ihre Einnahmen nicht ohne Weiteres zweckgebunden verwendet werden können, wird dies im Folgenden nicht weiter betrachtet.

Nach Erfahrungswerten betragen die jährlichen Betriebskosten für Quartiersgaragen rund 3 % der Baukosten oder rund 20 € bis 25 € pro Stellplatz und Monat⁸. Sie setzen sich aus folgenden Einzelpositionen zusammen:

- Energie (Strom, Wasser/Abwasser, Heizung), Wartung, Reparatur und Instandhaltung für Gebäude, Gebäudetechnik und Betriebstechnik, Objektbetreuung (operativer Betrieb) inkl. Personalkosten, Betriebsmittel und Abschreibungen für Ausstattungen im Objekt, Betriebsversicherungen und sonstige Kosten, Gebäudeversicherungen und Abgaben, Verwaltung (Personal, Raum, Technik) inkl. Werbung und Rechts- und Beratungskosten.

Für Parkplätze und Parkstände am Straßenrand werden als jährliche Betriebskosten erfahrungsgemäß rund 1,5 % der Baukosten angesetzt; ebenso für Fahrbahnflächen. Beide Konzepte berücksichtigen nicht die Kosten für ein Mobilitätsmanagement (Mobilitätszentrale). Als Mietzins für Stellplätze in den Quartiersgaragen werden 50 € pro Monat und Stellplatz angenommen. Einnahmen aus Vermietung von Einzelhandelsflächen oder aus Mobilitätsdienstleistungen sind in beiden Konzepten möglich und werden daher nicht in der Modellrechnung berücksichtigt. Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zeigt, dass die Mieteinnahmen für die Stellplätze in den Quartiersgaragen die Betriebskosten übersteigen.⁹

Finanzierung von Quartiersgaragen

Die Finanzierung der Quartiersgarage ist grundsätzlich nach BauGB mittels städtebaulicher Verträge möglich. Die Bauträgerin oder der Bauträger hat die Baukosten der Quartiersgarage zu tragen, erhält aber einen Inves-

⁸ Quartiersgaragen in Berlin - Studie zum Umgang mit ruhendem Verkehr in den neuen Stadtquartieren, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin 2018

⁹ Für eine detaillierte Beispielrechnung siehe auch Quartiersgaragen in Berlin - Studie zum Umgang mit ruhendem Verkehr in den neuen Stadtquartieren, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin 2018, S.38

tionskostenzuschuss von allen Bauträgerinnen oder Bauträgern, die auf ihren Baugrundstücken nicht die bauordnungsrechtlich erforderliche Zahl von Stellplätzen errichten können oder wollen. Diese werden durch Eintragung einer Baulast auf Stellplätzen in der Quartiersgarage von ihrer Verpflichtung befreit. Sie zahlen für die Befreiung und die Eintragung einer Baulast einen Ablösebetrag, der an den Ablösebetrag der städtischen Satzung angeglichen wird. Die Mobilitätszentrale erhält eine Anschubfinanzierung aus dem Mobilitätsfonds, in den die Vorhabenträgerin oder der Vorhabenträger und ggf. die Stadt einzahlen. Weitere Einnahmen können aus der Stellplatzvermietung, Dienstleistung (z. B. E-Bike-Verleih, Postdepots, Elektroladestationen), Fördermittel oder städtischen Zuschüssen erzielt werden.

6.4 Maßnahmenvorschläge für die drei Quartiere

Die Auswertungen der Quartiere nach ihren Straßenraumqualitäten und dem Stellplatzbedarf aus Kapitel 6 zeigen, welche Straßen dort einen besonderen Handlungsbedarf (beispielsweise aufgrund hoher Dominanz des ruhenden Verkehrs oder mangelnder grüner Infrastruktur) aufweisen. Um die Qualitäten für die Nahmobilität zu steigern, sollten Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität auch besonders an wichtigen Hotspots im Quartier oder an wichtigen Haupt- und Verbindungsrouten des Fuß- und Radverkehrs umgesetzt werden. Weitere Faktoren, welche die Aufenthaltsqualität beeinflussen, sind zudem das Angebot an Gastronomie sowie weitere Nutzungen wie Sitzmöglichkeiten und Treffpunkte. Die Bewertung der Straßenräume zeigt für die jeweiligen Quartiere sehr gut auf, wo Verbesserungen möglich sind. Dabei sollte das Parken neu geordnet werden und in Form von einzelnen Aufwertungsbausteinen Verbesserungen in der Aufenthalts- und Nahmobilitätsqualität umgesetzt werden.

Wichtig ist, dass hier die Umwandlung von Parkräumen und Aufwertung zu qualitätsvollen Räumen gemeinsam erfolgt und Zug um Zug umgesetzt wird. Das kann jeweils in konkreten Quartiers- und Straßenraumkonzepten untersucht, beispielhaft vorgenommen und umgesetzt werden. Die drei Quartiere können hier pilothaft als erstes angegangen werden. Alternative wäre auch eine prioritäre Behandlung im Rahmen von städtebaulichen Rahmenplanungen oder integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepten (ISEK) oder im Rahmen von konkreten Umgestaltungsnotwendigkeiten (z. B. in Straßen mit Kanalumbauten).

Ziel des nachfolgenden Kapitels ist es, Straßenzüge mit erhöhtem Handlungsbedarf herauszustellen und Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten, die einerseits zu der Reduktion des ruhenden Verkehrs, andererseits zur Steigerung der Aufenthalts- und Wegequalität im Nahverkehr beitragen.

In den nachfolgenden Unterkapiteln wurden einzelne Straßenzüge exemplarisch für verschiedene Problemlagen ausgewählt. Sie stellen nicht zwangsläufig die Straßen mit der schlechtesten Gesamtbewertung dar.

6.4.1 Maßnahmenvorschläge für das Frankenberger Viertel

Das Frankenberger Viertel verfügt im Bestand über keine maßgeblichen Freiflächen, die als Parkraum umgenutzt oder für Nutzergruppen freigegeben werden könnten. Der Neubau von Quartiersgaragen ist daher als sehr schwierig einzuschätzen. Wenn möglich, sollte im Rahmen von Neuplanungen und Umnutzungen auf die Ergänzung eines entsprechenden weiteren Parkraumangebotes geachtet werden, das dem gesamten Quartier zugutekommen kann. Um mögliche Investoren zu überzeugen, sollte sich die Bauordnung entsprechend vorbereiten und Lösungsmöglichkeiten bzw. Vertragsbeispiele vorbereiten (siehe hierzu auch die Aussagen im Gesamtstädtischen Parkraumgutachten Aachen).

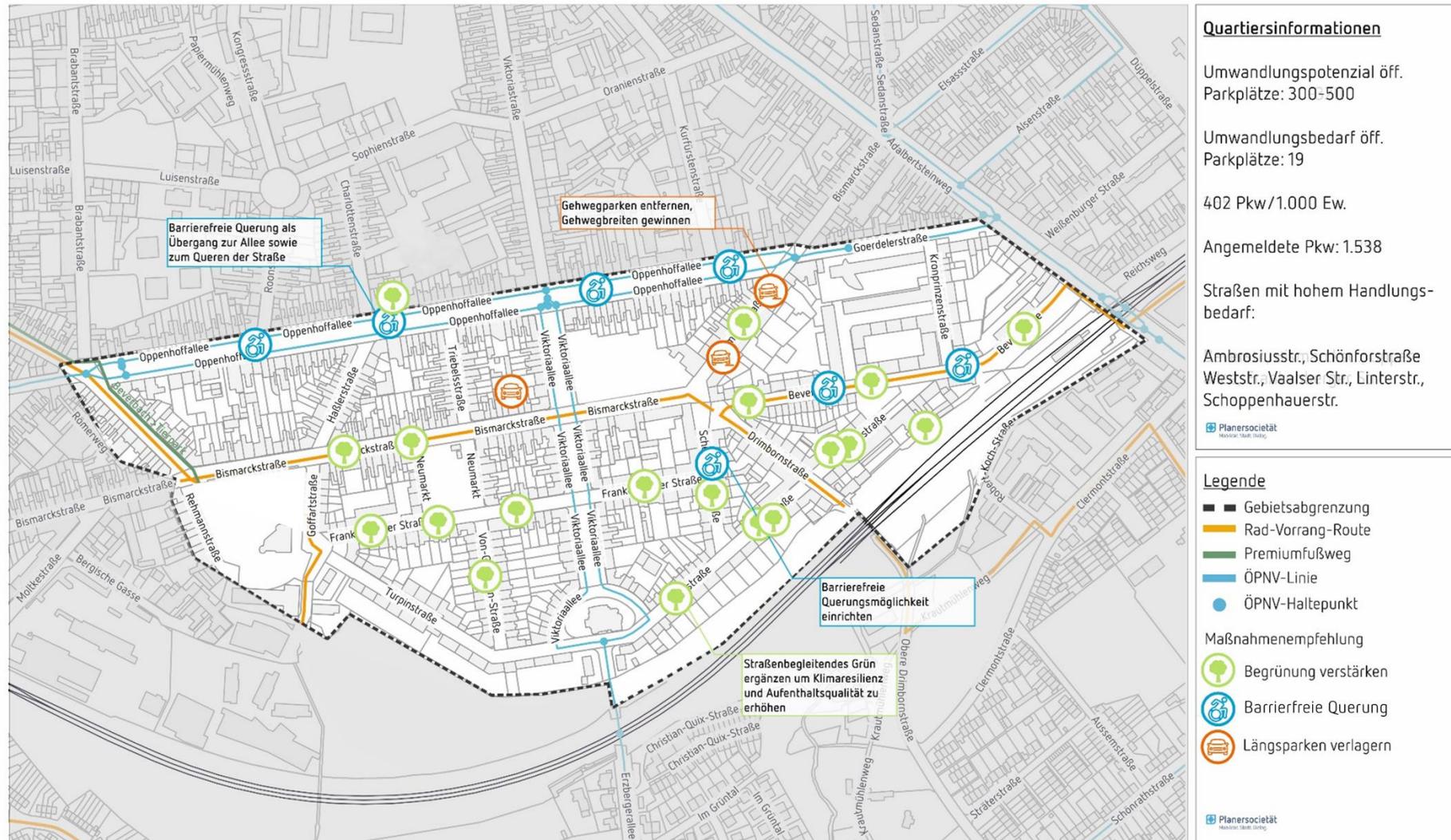
Im Frankenberger Viertel nutzen rund die Hälfte der Personen (49 %), die über keine private Stellplatzmöglichkeit verfügen, ihren Pkw fast täglich. Ca. 1/3 (36 %) nutzen den Pkw nur 1–3-mal die Woche, rd. 13 % nur mehrmals im Monat sowie 2 % seltener als monatlich. Daraus ergibt sich ein hohes Potential für die Verlagerung des ruhenden Verkehrs aus dem öffentlichen Raum auf private Stellplatzanlagen bzw. durch den Neubau von Quartiersgaragen im Rahmen städtebaulicher Entwicklungen. Auch die Erweiterung von privaten Stellplatzanlagen um Quartiersgarage (z.B. P+R Parkplatz Rothe Erde) können durch geeignete Betreiber- und Betriebsmodelle geprüft werden. Legt man die Zahl der angemeldeten Pkw im Frankenberger Viertel (rund 1.500 Pkw) zugrunde, ist die vorgeschlagene Umwandlung von rd. 160 öffentlichen Parkplätzen zur Aufwertung des öffentlichen Raums hinnehmbar, da diese bereits mit dem Entfall der insgesamt 15 % der Pkw, die nur weniger als wöchentlich genutzt werden, erreicht werden könnte. Insgesamt ist das Frankenberger Viertel ein Quartier mit besonders hoher Parkraumnachfrage, vor allem nachts. Nachts besteht sogar eine Minderausstattung (im Vergleich zur Parkplatznachfrage der Bewohnerschaft). Deshalb sind hier vor allem private Stellplätze für die Bewohnerschaft zu aktivieren. Tagsüber entspannt sich die Parkplatzsituation trotz höherer Nachfrage durch Beschäftigte und Kundschaft aufgrund der geringeren Nachfrage aus der Bewohnerschaft. In der Spitzenstunde ergibt sich hier ein Umwundlungspotenzial von rund 160 Stellplätzen.

Es ist davon auszugehen, dass Anwohnende, die ihren Pkw nur monatlich nutzen, gewillt sein dürften, längere Wegestrecken zum privaten Stellplatz in Kauf zu nehmen, wenn das Fahrzeug langfristig sicher stehen kann. Dennoch müssen weitere Anreize bspw. über die Bepreisung geschaffen werden. Dazu benötigt es allerdings Verhandlungen mit den privaten Besitzern von großen Stellplatzanlagen (wie bspw. die Aachener Arkaden an der Grenze zum Frankenberger Viertel). Eine weitere interessante Fläche für das östliche Frankenberger Viertel stellt die Fläche des an das Gebiet angrenzenden Baustoffhandels dar. Durch die geregelten Betriebszeiten herrscht hier ein Missverhältnis in den Nachmittags- und Abendstunden, sodass hier Potenziale gewonnen werden können (vgl. Gesamtstädtisches Parkraumgutachten für die Stadt Aachen 2023). Hier liegt der Eigenbedarf an Stellplätzen für die Mitarbeitenden voraussichtlich zwischen 8 und 16 Uhr, sodass hier ein Bewohnerparken über den Nachtzeitraum stattfinden könnte. Neben Maßnahmen zur Aktivierung von großen Stellplatzanlagen sollte auch eine Sensibilisierung der kleinräumigen privaten Stellplätze, z. B. Garagen erfolgen. Hier liegt die Fehlnutzung bei rd. 28 %. Dies sind – bei insgesamt rd. 830 privaten Stellplätzen im Quartier – rd. 130 Stellplätze. Bei zu gering dimensionierten Garagenanlagen sollten diese weiteren Nutzungen wie z. B. Fahrradparken zugeschrieben werden und nicht als private Lagerräume fungieren. Grundsätzlich sollten Ansätze ergriffen werden, die das Fahrradparken fördern, wie überdachte und gesicherte Anlagen sowie ein kostengünstiges und wohnungsnahes Angebot an Fahrradparkhäuschen. Auch hier ist die Kommunikation mit der Öffentlichkeit von besonderer Bedeutung, um diese alternative Mobilitätsform weiter zu stärken.

In der nachfolgenden Abbildung 44 sind die vorgeschlagenen Maßnahmen dargestellt. Diese ergeben sich aus den Vor-Ort-Analysen und den Straßenraumbewertungen (siehe Kap. 5.4). Es sind vor allem Maßnahmen zur Begrünung, zur Verbreiterung des Seitenraums oder zur Verlagerung des Längsparkens, die an den jeweiligen Straßen vorgeschlagen werden.

Im Frankenberger Viertel könnte aber vor allem auch die Bismarckstraße weiter als Nahmobilitätsachse aufgewertet werden. Nahmobilitätsachsen, die eine attraktive Anbindung von Quartieren mittels Fuß- und Radverkehr ermöglichen, zeichnen sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität aus und laden dazu ein, möglichst auf den Pkw zu verzichten. Diese sollten ausreichende Gehwegbreiten sowie eine sichere Radinfrastruktur aufweisen, um ein attraktives Vorankommen zu ermöglichen. Hier sollte das Straßenraumparken nachrangig gegenüber den Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs Berücksichtigung finden.

Abbildung 44: Maßnahmenvorschläge Frankenberger Viertel



Quelle: Planersocietät

Beispielhaft kann hier die Bismarckstraße mit der Rad-Vorrang-Route sowie der Neumarkt stehen, wo der umgenutzte Raum nun deutlich attraktiver (z. B. auch für gastronomische Angebote) und mit dem Fuß- und Radverkehr weit besser erreichbar geworden ist, so dass der Kfz-Parkdruck dort abgenommen hat. Einige Parkmöglichkeiten sollten zukünftig auch für neue Mobilitätsstationen genutzt werden, um inter- und multimodale Wegekettensysteme zu stärken und flächensparende Mobilitätsformen wie Carsharing und weitere Sharing-Angebote leichter zugänglich zu machen.

Beispielhafte Straßengestaltungsmöglichkeiten

Im Frankenberger Viertel wird exemplarisch der Abschnitt der **Beverstraße** zwischen Drimbornstraße bis zur Kronprinzenstraße vertiefender betrachtet. Dieser rd. 270 m lange Straßenabschnitt ist von bis zu fünfstöckiger Wohnbebauung geprägt und weist 66 Parkplätze in Längsaufstellung in Parkbuchten auf beiden Straßenseiten auf, was zu einer sehr hohen Dominanz des ruhenden Verkehrs führt. Da es sich bei dem Abschnitt um eine Fahrradstraße handelt, ist das Parken rechtsseitig der Blockmarkierung zulässig. Mittels verschiedener Fotodokumentationen, Luftbildanalysen und Vor-Ort-Erhebungen konnte festgestellt werden, dass öfters auch außerhalb dieser Bereiche geparkt wird und es zu Konflikten mit dem Radverkehr kommt.

Um die Präsenz des ruhenden Verkehrs in diesem Straßenabschnitt deshalb sichtbar zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität sowie Verkehrssicherheit zu steigern, müssten dort ca. 27 Parkplätze umgewandelt und Falschparken stärker geahndet werden. Eine stärkere Begrünung, ggf. auf diesen Flächen, kann zu einer Verbesserung der Bewertung in der Kategorie Grün und Kleinklima (aktuell: Punktzahl 1, sehr schlecht) führen. Wenn ca. 20 bis 30 weitere Bäume gepflanzt werden würden, würde die Gesamtbewertung des Straßenabschnitts bereits deutlich verbessern.

Die Kategorie Barrierefreiheit wurde in diesem Straßenabschnitt mit der Punktzahl 3 (neutral) bewertet. An den Einmündungen der Drimbornstraße, Kronprinzenstraße und Turpinstraße könnten barrierearme Querungsstellen (bspw. Gehwegnasen bzw. vorgezogene Seitenräume) auf beiden Straßenseiten geschaffen werden. Dafür würden ca. 2-4 Parkplätze entfallen müssen. Zudem liegen die Gehwegbreiten teilweise unter 2,5 m Mindestseitenraumbreite und erlauben somit keine komfortable Nutzung durch Personen mit Rollstuhl. Somit ist kein Platz im Seitenraum für weitere Nutzungen, ohne Nutzungskonflikte zu verursachen. Daher bietet es sich an, multifunktionale Flächen z. B. mit Sitzbänken und Radabstellanlagen anstelle von einigen Parkbuchten anzulegen (vgl. Abb. 45).

Neben einem Abschnitt der Beverstraße wurde der Abschnitt der **Bismarckstraße** von der Goffartstraße bis zum Neumarkt betrachtet, der von vierstöckiger Wohnbebauung sowie Gastronomie und Geschäften im Erdgeschoss geprägt ist. Der Straßenabschnitt ist rd. 120 m lang und hat 46 Parkplätze auf der Südseite in Längsaufstellung innerhalb gekennzeichneten Bereiche und auf der Nordseite in Schrägaufstellung aufzuweisen, was zu einer sehr hohen Dominanz des ruhenden Verkehrs führt.

Um das Straßenbild und die Seitenräume zu entlasten und attraktiver zu gestalten, sollten 28 Parkplätze alternativ umgenutzt werden. Auf dem gewonnenen Raum könnten Straßenbäume gepflanzt und der bisherige

Abbildung 45: Beverstraße/Turpinstraße



Quelle: Planersocietät

Punktwert (2, schlecht) somit bereits wesentlich verbessert werden. Um sich dem Zielwert von 15 Straßenbäumen pro 100 m auf jeder Straßenseite anzunähern, sollten insgesamt zunächst 14 Bäume gepflanzt werden.

Die Kategorie Barrierefreiheit wurde in diesem Straßenabschnitt mit der Punktzahl 4 bewertet. Um das Queren der Straße an den beiden Enden barrierearm zu gestalten, müssten drei Parkplätze entnommen werden.

Die Gesamtbewertung des Straßenabschnitts würde somit von 3 auf 4 gesteigert werden.

Um auch die Aufenthaltsqualität und Fußläufigkeit des grundsätzlich attraktiven Straßenzugs mit 2,5 m Gehwegbreiten weiter zu stärken, könnte auch die Außengastronomie – wie am Neumarkt und in der Triebelsstraße bereits geschehen – auf Flächen des ruhenden Verkehrs ausgeweitet werden. Dafür würden rund sieben Parkplätze in Anspruch genommen werden.

Da durch den Straßenabschnitt eine Radvorrangroute verläuft, sollten zur Verbesserung der Sichtbeziehungen an den Kreuzungen mit der Goffartstraße und Haßlerstraße zwei Parkplätze entnommen werden. Diese sowie die Flächen weiterer rd. 14 Parkplätze könnten z. B. für Multifunktionsflächen mit Sitzbänken und Radabstellanlagen sowie auch Müllsammelstellen genutzt werden.

Abbildung 46: Beispiel zur Umnutzung eines Längsparkstandes, Bochum



Quelle: Planersocietät

6.4.2 Maßnahmenvorschläge für das Quartier „Am Westpark“

Das Quartier „Am Westpark“ verfügt im Bestand über keine öffentlichen Freiflächen, die als Parkraum umgenutzt oder für Nutzergruppen freigegeben werden könnten. Jedoch gibt es einige private Flächen, die durch den Neubau von Quartiersgaragen effizienter genutzt werden könnten. Hierzu zählen besonders die Parkflächen von Einzelhandelsbetrieben. Entsprechend eines Betriebskonzepts in Form einer Bewohnersammelgarage mit integrierter Einzelhandelseinrichtung kann hier ein hoher Nutzen gewährleistet werden. Die genaue Standortauswahl sowie das konkrete Betreibermodell muss tiefergehend geprüft werden.

Ein ähnliches Bild wie im Frankfurter Viertel zeichnet sich auch im Quartier Am Westpark ab. Zwar nutzen hier vermehrt die Anwohnenden, die über keine private Stellplatzmöglichkeit verfügen, ihren Pkw mehrmals die Woche (44 %) und (fast) täglich (38 %), jedoch greift auch hier ein großer Anteil nur mehrmals im Monat (16 %) bzw. seltener als monatlich (2 %) auf den eigenen Pkw zurück. Auf Basis der angemeldeten Pkw im Bezirk ergibt sich daraus ein Potenzial von rd. 133 Pkw, die nur 1–3-mal monatlich bzw. weniger regelmäßig genutzt werden.

Besonders Personen, die ihren PKW nicht täglich oder wöchentlich nutzen, können durch attraktive Angebote, die ein sicheres Abstellen des Pkw für längere Zeiten, wie eine Quartiersgarage, motiviert werden ihren Pkw nicht im Straßenraum abzustellen. Alternativen zum Straßenraumparken könnten allerdings im Quartier selbst verfügbar sein. Überwiegend im Westen befinden sich private Stellplatzanlagen in der Hand verschiedener Händler und Unternehmen. Im Austausch mit den Eigentümern könnten hier unterschiedliche Betreibermodelle

umgesetzt werden, um die Stellplatzflächen für die Anwohnenden zugänglich zu machen (vgl. Parkraumgutachten für die Stadt Aachen). Je nach Auslastung, also dem Überhang des Angebots oder Nutzung des Parkplatzes, können hier besonders Stellplätze bedarfsorientiert, das heißt zur dauerhaften oder tageszeitabhängigen Standzeit, vermietet werden. Anzumerken sind dabei jedoch die längeren Fußwegentfernungen zu den Wohnungen. Vor allem der westliche Bereich der Wohngebiete kann hier durch die fußläufige Erreichbarkeit entlastet werden. Auch hier ist die Kommunikation mit der Öffentlichkeit von besonderer Bedeutung, um diese alternative Parkmöglichkeit zu etablieren. Der theoretische Bedarf von mind. 20-230 Parkplätzen zur Aufwertung des öffentlichen Raums kann durch den Überhang von nicht genutzten Parkplätzen (rd. 85-95, vgl. Kapitel 5.5.2) sowie der Verlagerung der Langzeitparkenden (rd. 133) auf Stellplatzanlagen oder Quartiersgaragen erreicht werden.

Auch ein erweitertes Angebot von alternativen Mobilitätsformen, wie Carsharing kann zu einer allgemeinen Reduktion der Anzahl von eigenen Pkws führen und so den Bedarf des ruhenden Verkehrs senken. Durch die in West-Ost-Richtung verlaufende Rad-Vorrang-Route werden auch radverkehrsfördernde Maßnahmen (Stellplatzanlagen, Bike-Sharing, Lastenradsharing) zu einer Reduktion des MIV im Viertel beitragen.

Ein besonderes Potenzial könnten zudem auch in diesem Quartier die derzeit fehlgenutzten Privatparkplätze und Garagen darstellen, wodurch theoretisch bis zu rd. 100 weitere Straßenparkplätze in den privaten Raum verlagert werden könnten. Potenziale in ungenutzten Parkierungsanlagen oder wirksame Möglichkeiten zur Aktivierung privater Parkplätze und -bauten bestehen in diesem Quartier ggf. im Westen in Form der dortigen Kundenparkplätze. Sofern sich Betriebsmodelle unter Einbezug der Besitzenden entwickeln lassen, könnten sich dort (insbesondere nach Ladenschluss) neue Kapazitäten und Ausweichflächen ergeben.

Es ist zu prüfen, inwieweit Bewohnende rund um den Park jedoch gewillt wären, ihre Fahrzeuge auf den Flächen im Westen abzustellen und einen Fußweg von etwa 500-900 m bis zur Wohnung in Kauf zu nehmen.

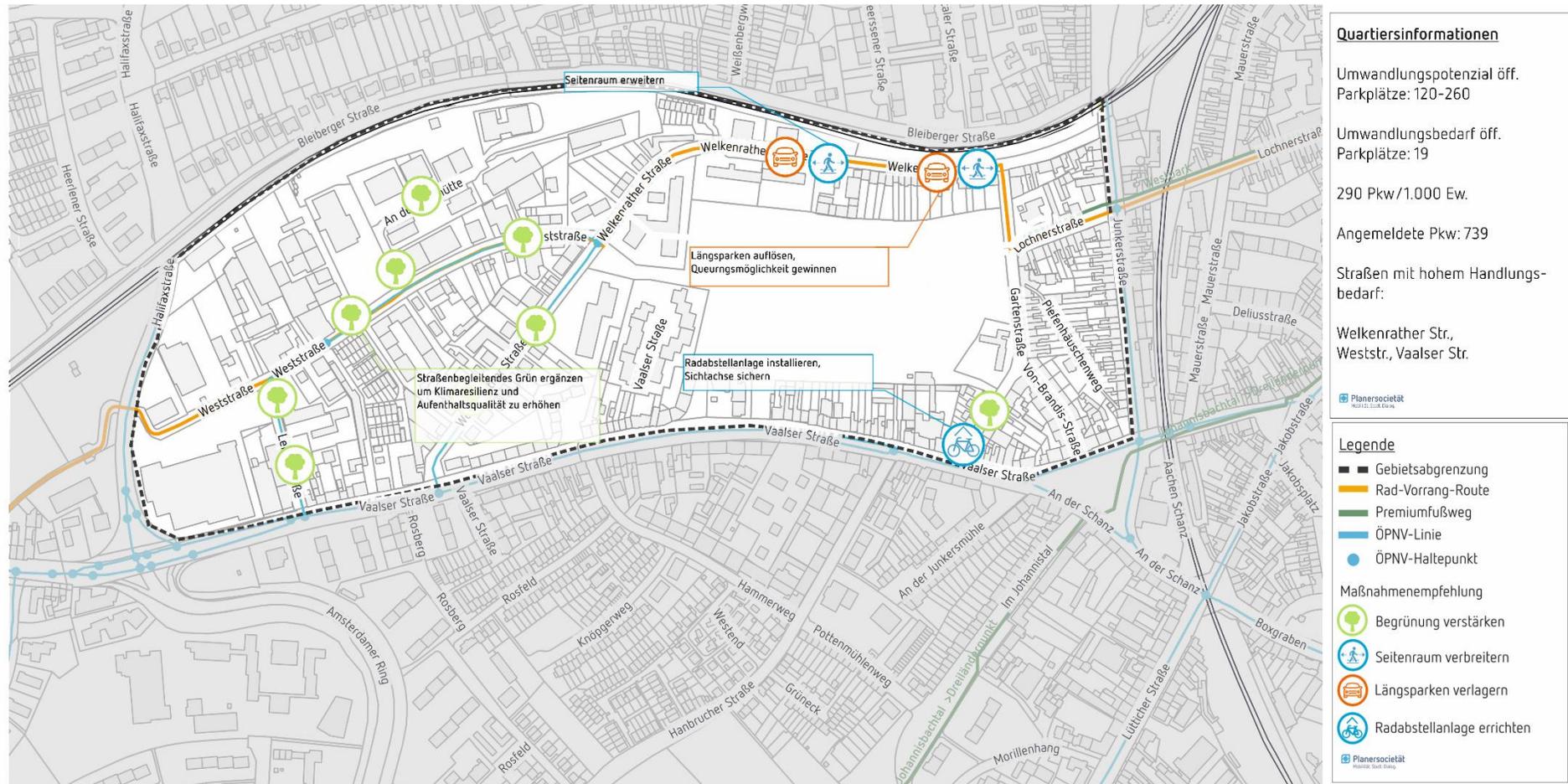
Weitere mögliche Ansätze bestehen rund um den Westpark auch in der Verlagerung auf den Umweltverbund (v. a. Rad- und Busangebote) und in der Stärkung von Carsharing, um hier weniger den externen Verkehr zu verlagern, als vielmehr den privaten Pkw-Besitz der Bewohnende weiter zu reduzieren. Wichtig ist auch hierbei, ganzheitliche, attraktive Angebote zu schaffen, die es den Bewohnenden erlauben, langfristig komplett auf den eigenen Pkw verzichten zu können.

In der nachfolgenden Abbildung 47 sind die einzelnen Maßnahmenvorschläge dargestellt. Diese ergeben sich aus den Vor-Ort-Analysen und den Straßenraumbewertungen (siehe Kap. 5.5). Es sind vor allem Maßnahmen zur Begrünung, zur Verbreiterung des Seitenraums oder zur Verlagerung des Längsparkens sowie die Anlage von zusätzlichen Radabstellanlagen, die an den jeweiligen Straßen vorgeschlagen werden.

Die von hoher Dominanz des ruhenden Verkehrs geprägten Straßenräume sind insbesondere auch von einer mangelnden Straßenbegrünung geprägt. Die fußläufigen Verbindungen zwischen dem Gewerbegebiet und den Wohnquartieren können mit dem Entfall von öffentlichen Straßenrandparken gestärkt und attraktiver gestaltet werden. Diese Maßnahmen erstrecken sich im gesamten Gebiet. Hingegen sind in den östlichen Straßenzügen nur vereinzelte, punktuelle Maßnahmen erforderlich, wie der Bau von barrierefreien Querungen (in der nördlichen Welkenrather Straße) oder die Förderung des Fahrradparkens in Kombination mit der Sicherung von Sichtachsen (z.B. Gartenstraße).

Neben den Ansätzen der Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs sollten aber auch hier eine Optimierung der Fuß- und Radweegeanbindung des Quartiers an die Innenstadt stattfinden.

Abbildung 47: Maßnahmenvorschläge im Quartier „Am Westpark“



Quelle: Planersocietät

Die Erreichbarkeit zu Fuß aus dem Quartier könnte über die geplante Premiumfußwegeroute im Osten attraktiv gesichert werden und ein ausreichend komfortables Gehen durch die Reduktion des Längsparkens gefördert werden. Einige Parkmöglichkeiten könnten zukünftig für Bike-Sharing-Angebote genutzt werden, um die Nutzung der Rad-Vorrangroute zu stärken und leichter zugänglich zu machen.

Beispielhafte Straßengestaltungsmöglichkeiten

Beispielhaft betrachtet wurde der Abschnitt der **Welkenrather Straße** von der Vaalser Straße bis zur Weststraße. Dieser überwiegend von Wohnbebauung geprägte Straßenabschnitt ist rd. 330 m lang und weist 81 Parkplätze in Längsaufstellung in Parkbuchten auf beiden Straßenseiten auf, was mithin eine sehr hohe Dominanz des ruhenden Verkehrs bedeutet. Bei der Gesamtbewertung erhält der Straßenabschnitt die Punktzahl 2 (schlecht).

Um eine mittlere Dominanz des ruhenden Verkehrs zu erreichen, müssten 33 Parkplätze umgewandelt werden.

Die Kategorie Grün und Kleinklima wurde mit der Punktzahl 3 im mittleren Bereich bewertet. Am südlichen Ende, in unmittelbarer Nähe zu Vaalser Straße, befinden sich fünf Bäume, sonst ist der Abschnitt von vereinzelt Hecken und kleinen Bäumen geprägt. Um sich dem Wert von 15 Straßenbäumen auf 100 m pro Straßenseite anzunähern, sollten 15 weitere Bäume gepflanzt werden. Die übrigen 18 zu entnehmenden Parkplätze könnten für Multifunktionsflächen mit Sitzbänken und Radabstellanlagen sowie Müllsammelstellen genutzt werden.

Die Gehwegbreiten liegen unter der Mindestseitenraumbreite von 2,5 m, die ein komfortables Nutzen des Gehwegs für Personen mit Rollstuhl ermöglicht; es bietet sich somit kein Platz für weitere Nutzungen, ohne Nutzungskonflikte diesbezüglich zu verursachen.

Des Weiteren wird im Quartier „Am Westpark“ der Abschnitt der **Welkenrather Straße** von der Junkerstraße bis einschließlich der Hausnummer 63 betrachtet. Er ist auf der südlichen Seite überwiegend von Wohnbebauung geprägt. Im Norden befindet sich die Mauer des Bahndamms. Der Straßenabschnitt ist rd. 325 m lang und bietet derzeit 100 Parkplätze in Längsaufstellung in Parkbuchten auf der nördlichen Seite sowie als Fahrbahnparken auf der südlichen Seite, was zu einer sehr hohen Dominanz des ruhenden Verkehrs führt. Bei der Gesamtbewertung erhält der Straßenabschnitt die Punktzahl 2 (schlecht). Um eine mittlere Dominanz des ruhenden Verkehrs zu erreichen, müssten 52 dieser Parkplätze entfallen.

Die Kategorie Grün und Kleinklima wurde mit der Punktzahl 4 (gut) bewertet. Denn die Mauer auf Höhe der Bahntrasse ist durchgehend begrünt. Um eine sehr gute Bewertung in dieser Kategorie zu erreichen, könnten im Abstand von ca. 30 m auf der südlichen Seite elf weitere Straßenbäume gepflanzt werden.

In diesem Straßenabschnitt wurde die Kategorie Barrierefreiheit mit der Punktzahl 3 im mittleren Bereich bewertet. Der nördliche Gehweg wird stellenweise zu schmal, um ihn zu nutzen. Daher sollte an den Stellen mit einer Gehwegbreite unter 1,50 m (und somit ohne Barrierefreiheit) zumindest barrierearme Querungsmöglichkeiten (im Sinne von abgesenkten Bordsteinen) eingerichtet werden, um auf die jeweilig breitere Seite wechseln zu können. Dies würde an etwa 3-4 Stellen notwendig sein und somit etwa 6-10 Parkplätze in Anspruch nehmen. Aufgrund des nicht durchgehend nutzbaren nördlichen Gehwegs ist die hindernisfreie Nutzung des südlichen Gehwegs jedoch essenzieller. Die innere Leitlinie ist allerdings oft durch Mülltonnen sowie Fahrräder blockiert und die äußere Leitlinie aufgrund von Laternen, Verkehrsschildern sowie Blumenkübeln nicht hindernisfrei nutzbar. Daher bietet es sich an, auf der Fläche von weiteren Parkplätzen multifunktionale Flächen, Radabstellanlagen und Müllsammelstellen anzulegen.

Zudem könnte an der Einmündung zur Junkerstraße der erste Parkplatz entfallen, um die Sichtbeziehungen in diesem Bereich zu verbessern.

6.4.3 Maßnahmenvorschläge für das Quartier „Untere Lintertstraße“

Das Quartier „Untere Lintertstraße“ ist gegenüber den anderen beiden Quartieren peripherer gelegen und von der Bebauung offener strukturiert, so dass im Straßenraum auch weniger Überlastungserscheinungen oder Nutzungskonflikte auftreten. Sofern bei Neubauten Quartiersgaragen umgesetzt werden sollen, bieten sich Modelle für geringe Stellplatzkapazitäten an, die reine Bewohnersammelgaragen oder eine zusätzliche Anbindung mit Mobilitätszentrale verfügen. Betreiber sollten die direkte Eigentümergemeinschaft oder durch Betreuung der Hausverwaltung erfolgen.

Die Nutzungshäufigkeiten Anwohner-Pkw im Quartier der Unteren Lintertstraße unterscheiden sich stark zu den anderen beiden Vierteln, hier nutzen rd. 64 % der Personen, die über keine private Stellplatzmöglichkeit verfügen, ihren Pkw täglich sowie 30 % mehrmals die Woche. Straßenzüge mit besonders dominierendem ruhendem Verkehr sind in diesem Viertel auch seltener vorhanden. Lediglich die Neuhausstraße und die Schopenhauer Straße weisen eine hohe Pkw-Dominanz auf. Verlagerungen aus diesen Straßenzügen bzw. Umgestaltungen können durch die benachbarten Straßenzüge aufgefangen werden.

Wie die Befragungen zeigten, besteht in diesem Viertel jedoch in vielen weiteren Bereichen kein übermäßiger Parkdruck, so dass die dortigen Privatgaragen z. T. für andere Dinge genutzt werden und teils aus Bequemlichkeit und räumlicher Nähe der Straßenraum zum Parken bevorzugt wird. Das Potenzial der ggf. zu aktivierenden Fehlnutzung, könnte theoretisch zusätzlich bis zu 240 Straßenparkplätze in den privaten Raum verlagern und Platz für andere öffentliche Nutzungen schaffen.

Potenziale in ungenutzten Parkierungsanlagen oder zur Aktivierung privater Parkplätze und -bauten bestehen in diesem Quartier kaum. Gegebenenfalls ließen sich im Einzelfall veraltete Garagenhöfe zu moderneren Parkierungsanlagen aufstocken. Allerdings deuten die Befragungsergebnisse darauf hin, dass solche Angebote gegen Gebühr wohl nur sehr schwach nachgefragt werden würden.

Weitere mögliche Ansätze bestehen auch in diesem Quartier in der Verlagerung auf den Umweltverbund und vor allem der Verbesserung des ÖPNV- und Radwege-Angebots. Die Stärkung von Carsharing, um den privaten Pkw-Besitz zu reduzieren, wird sicherlich auch hier auf Nachfrage stoßen, es besteht jedoch ein geringerer Handlungsdruck auf die Bewohnenden, da die privaten Pkw zumeist ohne längere Parkplatzsuche abgestellt werden können. Auch aufgrund der periphereren Lage wird die Wirkung und der Nutzen von Carsharing eher begrenzt sein.

In der nachfolgenden Abbildung 48 sind die einzelnen Maßnahmenvorschläge dargestellt. Diese ergeben sich aus den Vor-Ort-Analysen und den Straßenraumbewertungen (siehe Kap. 5.6). Es sind vor allem Maßnahmen zur Begrünung, zur Verbreiterung des Seitenraums oder zur Verlagerung des Längsparkens sowie die Anlage von zusätzlichen Radabstellanlagen, die an den jeweiligen Straßen vorgeschlagen werden.

Abbildung 48: Maßnahmenvorschläge im Quartier „Untere Lintertstraße“



Quelle: Planersocietät

Jedoch sollte auch hier die Eigentümerschaft hinsichtlich der Fehlnutzung von Garagen sensibilisiert werden, wodurch rein rechnerisch bis zu 240 Parkmöglichkeiten aktiviert werden könnten. Auch hier lassen sich durch die bessere Ausnutzung der Flächen vor den Garagen noch weitere Abstellmöglichkeiten im privaten Raum schaffen und der öffentliche Raum könnte an den entsprechenden Stellen entlastet werden. Das Lintertstraßenviertel ist besonders durch enge Wohnstraßen geprägt, die über geringe Straßenraumquerschnitte verfügen. Jedoch führt die lockere Bebauungsstruktur und die damit verbundene Begrünung zu wenig Nutzungsdruck und die vergleichsweise geringe Dominanz des ruhenden Verkehrs nur zu punktuellen Handlungserfordernisse, wie die Umnutzung von Längsparken für Straßenbäume sowie der Erweiterung von Gehwegbreiten durch Reduktion des Parkens. Punktuelle Maßnahmen betreffen insbesondere die Schaffung von barrierefreien Querungsmöglichkeiten entlang der Hauptstraßen (Lintertstraße) sowie Verbreiterung des Seitenraums durch Aufheben des Schrägparkens am Kreuzungspunkt Kirchstraße/Goldberg bzw. der Umwandlung zum Längsparkens an der Schönforstraße. Auch hier sollten Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität verstärkt werden. Beispielhaft kann hier das DHL-Zentrum mit angrenzendem Gewerbe genannt werden, welches derzeit über keine Radabstellanlagen verfügt.

Beispielhafte Straßengestaltungsmöglichkeiten

Im Quartier wird der Abschnitt der **Ambrosiusstraße** betrachtet, eine von Wohnbebauung geprägte Tempo-30-Zone. Der Straßenabschnitt ist ca. 370 m lang und hat 82 Parkplätze in Längsaufstellung als Fahrbahnparken auf der westlichen und südlichen Straßenseite sowie Queraufstellung auf der östlichen Straßenseite, was zu einer hohen Dominanz des ruhenden Verkehrs führt. Bei der Gesamtbewertung erhält der Straßenabschnitt die Punktzahl 2 (schlecht). Um eine mittlere Dominanz des ruhenden Verkehrs zu erreichen, müssten rechnerisch 31 Parkplätze entnommen werden.

Die Kategorie Grün und Kleinklima wurde mit der Punktzahl 3 im mittleren Bereich bewertet, da Hecken und Sträucher sowie auch vereinzelte Bäume im Straßenraum vorhanden sind. Um eine klimaresiliente Umgebung zu erreichen, die auch besonders in Wohngebieten von Bedeutung ist, kann bereits durch die Neupflanzung von 20-30 weiteren Bäumen ein regelmäßig begrünter Straßenraum erreicht werden.

Abbildung 49: Ambrosiusstraße



Foto: Planersocietät

In diesem Straßenabschnitt wurde das Thema Barrierefreiheit schlecht bewertet. Die Gehwegbreiten liegen unter den 2,50 m Mindestseitenraumbreite, die ein komfortables Nutzen des Gehwegs für Personen mit Rollstuhl

ermöglicht. Daher empfiehlt es sich - spätestens bei zukünftigen Straßensanierungen - die nutzbare Gehwegbreite zu verbreitern und Parken auf der Fahrbahn zu markieren. Sofern die verbleibende Fahrbahnbreite dieses nicht zulässt, sollte dort auf Parken verzichtet werden.

Neben der Ambrosiusstraße wurde im Quartier „Untere Lintertstraße“ der Abschnitt der **Schönforststraße** von der Lintertstraße im Süden bis zur Kantstraße im Norden untersucht.

Dieser Abschnitt ist ebenfalls durch Wohnbebauung geprägt. Der rd. 210 m lange Straßenzug verfügt über 66 Parkplätze in Schräg- und Längsaufstellung verteilt auf der Fahrbahn und im Seitenraum. Mit knapp 31 Parkplätzen auf 100 m Straßenraum prägt der ruhende Verkehr das Straßenbild stark. Abgestellte Pkw ragen teilweise über die Markierung auf den Gehweg.

Um sich der durchschnittlichen Anzahl von Parkplätzen in Straßenräumen anzunähern, müssten 34 Parkplätze entnommen werden. Durch fehlende Flächen für Grünelemente fällt die Bewertung in dieser Kategorie neutral aus. Auf dem Straßenabschnitt befinden sich bereits kleinteilige Grünstrukturen sowie vereinzelt Bäume. Durch weitere Begrünungen kann dieser Straßenraum wesentlich verbessert werden. Hierfür wird ein Platzbedarf von umgerechnet 25 Parkplätzen benötigt.

Die Kategorie Barrierefreiheit wurde in diesem Straßenabschnitt mit der Punktzahl 3 im mittleren Bereich bewertet. Die Gehwegbreiten liegen hier unter 2,50 m. Eine barrierefreie Nutzung des Gehwegs ist ebenfalls nur eingeschränkt möglich. Weitere Nutzungen schränken den Seitenraum zusätzlich ein. Prioritär sollten umgewandelte Parkplätze dem Längsverkehr von zu Fuß Gehenden zugutekommen, was hier u. a. durch die Umwandlung von Schräg- in Längsparken erreicht werden kann. Zusätzlich können auch z. B. multifunktionale Flächen und Fahrradabstellanlagen angelegt werden, um die nutzbare Gehwegbreite zu erhalten und gegen Falschparken zu schützen. An der Einmündung zur Lintertstraße wurden bereits Radabstellanlagen auf der Fahrbahn so platziert, dass die Sichtbeziehungen an der Ampel gegeben sind.

Abbildung 50: Schönforststraße



Quelle: Planersocietät

7 Fazit

Die Nutzung des öffentlichen Raums durch den ruhenden Verkehr trägt wesentlich zu dessen Gestaltung und Wahrnehmung bei. Besonders für Anwohnende eines Quartiers ohne private Parkmöglichkeiten spielt diese Raumnutzung aber eine wichtige Rolle. Parken im öffentlichen Raum können Mängel in der privaten Stellplatzausstattung auffangen; sie ermöglicht den Anwohnenden auch eine gewisse Flexibilität. Neben der subjektiven Nutzung durch Anwohnende, ist der Bedarf durch weitere vielfältige Ansprüche unterschiedlichster Nutzergruppen in der Regel schwer abzuschätzen. Ziel ist es, dass Pkw-Parken zukünftig stärker im halb-öffentlichen oder privaten Raum erfolgen soll. Im öffentlichen Raum soll eine Flächenneuaufteilung zugunsten der Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität in den Quartieren, der Verkehrssicherheit sowie zugunsten von Maßnahmen der Stärkung der aktiven Mobilität sowie zur Klimaanpassung vorgenommen werden.

Mit dem Gesamtkonzept Quartiersparken steht auch **auf Quartiersebene ein Instrument** für eine differenzierte Betrachtung des Themas Parken zur Verfügung. Die Vor-Ort- Erhebungen der drei Quartiere sowie die Befragung der Anwohnenden zeigen auf, dass je nach Quartierstyp unterschiedliche Gegebenheiten und Anforderungen im Rahmen des Parkens und des öffentlichen Raums vorliegen. Mit der Nähe zur Innenstadt und dem älterem Gebäudebestand steigt der Druck des Parkens im öffentlichen Raum, da weniger Potenziale zur Abwicklung des Parkens im privaten Raum bestehen. Ortsteile außerhalb der Kernstadt mit jüngerer und offener Bebauungsstruktur weisen hohe Potenziale bzw. Nutzung von privaten Stellplätzen auf, ein vermehrtes Parken im Straßenraum ist auf wenigen Straßen erforderlich. Eine Neustrukturierung oder Umstrukturierung des Parkens erfordert jedoch nicht nur den Blickwinkel aus Sicht der Bewohnenden eines Viertels, sondern vielmehr auch die Betrachtung von anderen Nutzungsansprüchen, die einen außerquartierlichen Parkbedarf generieren. Anhand des entwickelten Tools, mit Hilfe von Strukturdaten/Pkw-Zahlen sowie ergänzenden Daten ist eine erste **Einschätzung des qualifizierten Parkraumbedarfs** in einem Quartier möglich.

Dabei müssen die individuellen Strategien durch Maßnahmen und Hinweise, die im Rahmen des **gesamstädtischen Schwester-Konzeptes „Parkraumgutachten für die Stadt Aachen“** erarbeitet wurden, ergänzt werden.

Zusammen mit den **lokalen Analysen der Straßenraumqualität, der Nutzungsansprüche und der verschiedenen Belange**, die sich aus der

- Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Sicherstellung einer angemessenen, ausreichend nutzbaren und barrierearmen Gehwegbreite,
- Schaffung korrekt dimensionierter oder bisher fehlender Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen und Hauptrouten des Radverkehrs,
- Bereitstellung von Mobilstationen, Sharing-Angeboten, Radabstellanlagen etc. sowie
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch z. B. Bäume, Stadtmobiliar und Außengastronomie

ergeben, muss jeweils **eine quartiersspezifische Strategie zum Umgang mit Quartiersparken** und zur **Aktivierung von privaten Stellplatzanlagen** für die Anwohnenden erarbeitet werden. Private Parkmöglichkeiten sollten viel effizienter genutzt werden, als heute. Dazu sind teils neue Wege zu gehen, um nicht dauerhaft ausgelastete Anlagen, z. B. Discounter- oder Betriebsparkplätze, für Bewohnerparken oder andere Nutzergruppen zu öffnen.

Auch im Rahmen der **Bauordnung und Stellplatzsatzung** sind private Parkmöglichkeiten und auch die erforderlichen **Stellplatznachweise** effizienter und aus einer übergeordneten Quartierssicht flexibler zu behandeln, um entsprechende **rechtliche Grundlagen** zu schaffen. Bei der Entwicklung von **Neubauprojekten** sind nicht

nur Parkmöglichkeiten für das Vorhaben, sondern bestenfalls **für das gesamte Quartier** zur Entlastung des öffentlichen Raums zu planen. Entsprechende Möglichkeiten, dies rechtsicher umzusetzen müssen entwickelt werden.

Der **Bau von Quartiersgaragen** stellt ebenfalls eine Möglichkeit dar, um Alternativen zum Parken im Straßenraum zu schaffen und Möglichkeiten zur Umgestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raums zu generieren. Dazu wird es zukünftig auch Fördermittel geben. Trotzdem ist die Realisierung und der Betrieb solcher Anlagen in der Regel schwieriger als zunächst vermutet. Neben der Verfügbarkeit von geeigneten Grundstücken (was sich insbesondere in dichten Quartieren schwierig darstellt) muss ein geeignetes Betreiberkonzept und ein Investor bzw. Betreiber gefunden werden. Diese sind in der Regel an die Bedingung der Wirtschaftlichkeit gebunden. Wie u. a. in Gesprächen mit Parkhausbetreibern festgestellt wurde, gibt es zahlreiche, individuelle und sehr standortbezogene Detailfragen, die im Vorfeld zu klären sind (u. a. Zufahrtmöglichkeiten und Kontrollen, Öffnungszeiten, Vertragsbedingungen, Gebühren, Abrechnung, soziale Sicherheit, Versicherungs- und Haftungsfragen). Es ist vorab zu klären, welche Bedürfnisse im Quartier an die Garagen bestehen und was dort konkret angeboten werden soll. Grundsätzlich bestünde jedoch die Möglichkeit und der Wille, Quartiersgaragen zu bauen und zu betreiben.

Aachen verfügt bereits über ein großes Angebot an **öffentlichen Parkieranlagen**. Auch hier bieten sich noch große Potenziale, um den Straßenraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Mit Hilfe durchdachter **Gebühren und Bewirtschaftungskonzepte**, vernetzter und verständlicher **Lenkungssysteme**, sozial-verträglicher und durchschaubarer **Tarifmodelle**, intuitiver **Zugangs- und Bezahlmöglichkeiten** sowie zusätzlicher **Service- und Mobilitätsangebote** sind die Parkieranlagen weiter gegenüber dem Straßenparken zu attraktiveren und in ihrer Nutzungsintensität und Effizienz zu steigern.

Nicht immer ist es möglich, den ruhenden Verkehr gänzlich im Privaten abzuwickeln; auch zukünftig wird es **Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum** geben. Dies ist wichtig für die **Erreichbarkeit** der Stadt, insbesondere für **mobilitätseingeschränkte Nutzergruppen**. Es sollte jedoch ein allgemeiner **Sinneswandel** eingeläutet werden, der bewusst macht, dass der kostbare und auch so schon stark begrenzte öffentliche Raum nicht nur zum Parken in Anspruch zu nehmen ist.

Bedeutsam ist es – gerade bei diesem Thema – den Wandel durch eine **positive Kommunikation** zu begleiten. Nicht die Wegnahme von Parkplätzen steht im Vordergrund, sondern die **Schaffung von neuen Qualitäten**. Dann kann es auch gelingen, wiederstrebende Interessen mit den Gemeinwohlinteressen zusammenzuführen. Bedarfe und Sorgen der Bewohnerschaft und anderer Nutzergruppen sind jeweils aufzunehmen und ernst zu nehmen. Akteure in der Stadt und in den Quartieren sind bei den Prozessen zudem mitzunehmen, zu informieren und durch gute, funktionierende Projekte zu überzeugen. Denn besonders in einem so vielfach diskutierten Thema wie dem Parken kann eine Lösung nur durch den **Austausch und die Zusammenarbeit aller Akteure** erreicht werden.

Literaturverzeichnis

DTV Verkehrsconsult GmbH (2017): Nacherhebung in der Bewohnerparkzone Z und V Frankenger Viertel; Aachen 2017

Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Köln 2005

Haushaltsbefragung 2022; unv. Papier der Planersocietät zur Anwohnendenbefragung in den drei Quartieren

Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“ (Hrsg.), Köln, 2011:

Parkraumgutachten für die Stadt Aachen, Bearbeiter: Planersocietät; Herausgeber: Stadt Aachen, Aachen 2023

Programm Ver_Bau: Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dr. Ing. D. Bosserhoff HSVV, Gustavsburg, 2010

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin (2018): Studie zum Umgang mit ruhendem Verkehr in den neuen Stadtquartieren, Berlin 2018

Verkehrsmodell der Stadt Aachen, Verkehrsplanung und Mobilität (FB 61/300) (Hrsg.), Stand 03/2023