

22. Juni 2021

Die Stellplatzsatzung und die Aachener Hochschulen

Die Stadt Aachen verfolgt ehrgeizige Ziele für die Verkehrswende. Zugleich steigt das Bewusstsein für eine nachhaltige Nutzung der Flächen, die in der Stadt zur Verfügung stehen. Für den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsarten ist nicht nur die Aufteilung der Verkehrswege entscheidend, sondern auch das Parkplatzangebot vor Ort.

Im Umfeld der Hochschulen ist bereits davon auszugehen, dass die Anreise deutlich häufiger mit ÖPNV, Rad oder zu Fuß stattfindet als im gesamtstädtischen Vergleich. Hieraus entstehen entsprechende Ansprüchen an die Infrastruktur, denen tangierende Planungen gerecht werden müssen.

Ein wichtiges Steuerungsinstrument für das Parkraumangebot ist die Stellplatzsatzung; längst ist sie nicht mehr nur für die Förderung des Kfz-Verkehrs bestimmt, sondern soll gesamtstädtische Ziele durch Beeinflussung der Modalwahl verfolgen.

Eben diese Lenkungswirkung sehen wir mit der aktuellen Fassung der Stellplatzsatzung nicht gegeben. Zum einen werden durch zu hoch angesetzte Zahl der Kfz-Stellplätze enorme Überkapazitäten geschaffen, die zu einem hohen Flächenverbrauch führen, da diese anderen Nutzungen nicht mehr zur Verfügung stehen. Zum anderen finden die umwelt- und stadtverträglichen Verkehrsmittel nur unzureichend Berücksichtigung.

Bestandsaufnahme

- **Überdimensionierte Parkhäuser und -plätze**

Die Stellplatzsatzung hat zu einem massiven Überangebot an Parkraum an den Hochschulen (insbesondere RWTH) geführt - als prominentes Beispiel sei das Parkhaus an der Professor-Pirlet-Straße genannt, aber auch Parkhäuser auf dem Campus Melaten sowie Parkplätze an der Kopernikusstraße und am Informatikzentrum sind kaum ausgelastet.

- **Hohe Flächeninanspruchnahme**

Die großen Parkhäuser reichen alleine nicht aus, um die Stellplatznachweise zu decken. Insbesondere werden hierfür Stellplätze auf wertvollen Flächen im Campus Mitte - an der Schinkelstraße, am Augustinerbach, in den Innenhöfen, am Malteserplatz - für Parkplätze bereit gehalten. Hierunter fällt auch der ehemalige Sportplatz des Hochschulsportzentrums, der in der Mitte des letzten Jahrhunderts zum Talbot-Parkplatz wurde. Diese Stellplätze sind allerdings verzichtbar, da das Parkhaus an der Professor-Pirlet-Straße in unter 800m Fußweg erreichbar ist und genügend freie Stellplätze aufweist.

Die Flächen, auf denen sich derzeit Stellplätze befinden, tragen zu einem hohen Versiegelungsgrad bei und können nicht für andere Zwecke verwendet werden. Entsprechend könnte sich eine Umgestaltung positiv auf Lebensqualität, Klimaresilienz und Gesundheit auswirken.

- **Führung von Verkehr in sensible innerstädtische Bereiche**

Innerhalb des Alleenrings sind nach städtischem Verkehrsstraßennetz keine Hauptverkehrsstraßen vorgesehen, um die weitere Entwicklung der sensiblen innerstädtischen Bereiche zu fördern und aufzuwerten. Auch die Umgestaltung des Grabenrings zum Radverteillerring erfordert eine Vermeidung von Kfz-Verkehren in diesem Bereich.

Eine nachhaltige Abwicklung der aus den Parkieranlagen innerhalb des Alleen- oder sogar Grabenrings resultierenden Kfz-Verkehre ist daher nicht möglich; eine solche Kfz-Verkehrserzeugung innerhalb des Alleenrings widerspricht den städtischen Zielen.

Insbesondere der Campus Mitte ist sehr gut zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV erreichbar, sodass der Großteil des Verkehrs über diese Verkehrsarten abgebildet werden kann.

- **Hemmnisse bei Nutzungsänderungen von Gebäuden**

Die Stellplatzsatzung kann bei Sanierungen, Umbauten oder Nutzungsänderungen dazu führen, dass zusätzliche Kfz-Stellplätze geschaffen werden müssen. Dies kann in dicht bebauten Bereichen zu Problemen führen und eine flexible Nutzung bestehender Räumlichkeiten verhindern.

- **Reduktionsmöglichkeiten berücksichtigen die besonderen Anforderungen der Hochschulen nicht**

Um Kfz-Stellplätze durch eine überdurchschnittlich gute ÖPNV-Anbindung abzulösen, muss montags bis samstags zwischen 6 und 19 Uhr alle 20 Minuten eine Buslinie in weniger als 300m Lauflinie verkehren.

Diese Regel lässt sich beispielsweise nicht auf den Campus Melaten anwenden, da samstags mangels Nachfrage dort kein entsprechendes Angebot besteht. Des Weiteren findet keine Unterscheidung zwischen einer Bushaltestelle und Bahnhöfen statt; es ist jedoch davon auszugehen, dass bei Bahnhöfen eine höhere Bereitschaft besteht, eine weitere Wegstrecke fußläufig zurückzulegen. Zudem ist die Bahn auch attraktiv für Pendelnde mit längerem Arbeitsweg, sodass diese seltener das Kfz nutzen.

- **Geringe Zahl der herzustellenden Radabstellanlagen**

Die Zahl der notwendig herzustellenden Radabstellanlagen ist im Allgemeinen zu gering angesetzt. So müssen beispielsweise auf dem Campus Hörn vor Anwendung der Reduktionsmöglichkeiten pro Hörsaal mehr Kfz-Stellplätze als Fahrradstellplätze nachgewiesen werden.

- **Mangelnde Qualität der Radabstellanlagen**

Auf den Campus wurden zwar Radabstellanlagen in Form von Fahrradbügeln geschaffen, die aber nur einen Teil der Nachfrage decken können. Deutlich wird dies insbesondere auf dem Campus Melaten, wo zwar Fahrradbügel geschaffen wurden, diese aber den Bedarf nach diebstahlgeschützten Anlagen nicht adressieren.

- **Fehlende Flexibilität**

Bei Bestandsgebäuden müssen Kfz-Stellplätze dauerhaft nachgewiesen werden; teilweise werden alte Versionen der Stellplatzsatzung angewandt. Dies erschwert die Einrichtung von Radabstellanlagen, da die Flächen für Kfz-Stellplätze vorgehalten werden müssen.

- **Belastung anliegender Bereiche**

Trotz des geschaffenen Überangebots an zentralen Stellflächen wird durch Hochschulangehörige ein hoher Parkdruck auf umliegende Gebiete ausgeübt, wenn öffentliche Flächen nicht bewirtschaftet werden. Dies gilt insbesondere für den Campus Hörn. Weiterhin führt eine mangelnde Bewirtschaftung der öffentlichen Flächen im Campus Melaten dazu, dass eine Bewirtschaftung der Parkhäuser keine Lenkungswirkung entfalten kann.

Unsere Vorschläge

- **Zahl der Kfz-Stellplätze an verkehrspolitischen Zielen ausrichten**

Die Zahl der nach Stellplatzsatzung nachzuweisenden Kfz-Stellplätze soll an den Zielen der Verkehrswende und insbesondere den in 2030 benötigten Stellplätzen ausgerichtet werden, sodass sukzessive Stellplätze abgebaut, umgenutzt oder anderen Nutzergruppen zugeschlagen werden können. Das innerstädtische Parken soll in bestehende Parkhäuser verlagert werden; der maximale Laufweg von 800m in der aktuellen Fassung der Stellplatzsatzung trägt diesem Ziel bereits bei, reicht aber allein nicht aus.

Hierzu sollte eine Obergrenze für die hergestellten Parkplätze eingeführt werden, vgl [1].

Effektiv sollten keine neuen Stellplätze geschaffen werden, bevor nahestehendes Kfz-Parkraumangebot nicht ausgeschöpft ist.

- **Berücksichtigung des Mobilitätsverhaltens an Hochschulen**

Studierende und Hochschulangehörige nutzen im Allgemeinen seltener das Kfz und häufiger den Umweltverbund und insbesondere das Fahrrad zur Anreise. Dies ist bei der Festsetzung der nachzuweisenden Kfz- und Radstellplätze zu berücksichtigen.

Grundsätzlich sollten daher beispielsweise für die Anlagen des Hochschulsports andere Werte als für sonstige Sportanlagen festgesetzt werden.

- **Abminderungsfaktoren weiterentwickeln**

Zur Differenzierung des festgestellten Kfz-Stellplatzbedarfs soll das Instrument der Abminderungsfaktoren sinnvoll überarbeitet werden. So soll das Kriterium für eine überdurchschnittlich gute ÖPNV-Anbindung an Hochschulen auf Wochentags (montags bis freitags) angepasst werden. Weiterhin soll eine Abminderung in Abhängigkeit des Laufwegs und der Gebietszone geschehen, anstatt ein binäres Kriterium für die Qualität ÖV-Anbindung zu Grunde zu legen. Der bestmögliche Laufweg zu Bahnhöfen soll gemäß den Zielen des Nahverkehrsplans der StädteRegion Aachen [5] (vgl Tab. 8) entsprechend auf 800m erhöht werden.

Weiterhin soll die Ablöse durch ÖPNV additiv geschehen, da durch Bus- und Bahn jeweils verschiedene Nutzergruppen angesprochen werden.

- **Zahl der Radstellplätze zukunftsgerichtet ansetzen**

Die Zahl der Fahrradstellplätze im Uni-Umfeld und an Hörsälen sollte angehoben werden und nicht auf die Gebäudefläche, sondern auf die Zahl der Sitzplätze bemessen werden. Hierzu verweisen wir auf die Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs [2], und als Beispiele auf die Stellplatzsatzungen der Stadt Münster [3] und der Stadt Leipzig [4].

Für die Gebietszone Ia soll die Zahl der herzustellenden Radabstellanlagen im Vergleich zur Gebietszone I nicht pauschal reduziert werden.

- **Qualität der Radabstellanlagen differenzieren**

Die Stellplatzsatzung sollte zwischen herzustellenden Radbügeln und diebstahlgeschütztem (zum Beispiel zugangsbeschränkt oder überwacht) Radparken unterscheiden. Beide Formen sind notwendig und sollten daher getrennt betrachtet und in der Stellplatzsatzung gefordert werden.

- **Flexible Nutzung der Stellflächen ermöglichen**

Die Nutzung der Parkhäuser durch die Hochschulen ist stark wochentag- und tageszeitabhängig, ohnehin sind hohe Überkapazitäten vorhanden. Daher bietet die Nutzung der Stellplätze durch Anwohnende und Besuchende der Stadt eine Chance, Parkraum effizienter zu nutzen und Flächen im öffentlichen Raum anderen Nutzungen zuzuführen. Die Stellplatzsatzung sollte dies ermöglichen.

Hierzu sollten Stellplätze überwiegend nur während der tatsächliche Nutzungszeit nachgewiesen werden müssen. Zudem sollte eine „Doppelanrechnung“ der Stellplätze mit Bauvorhaben (wie Wohngebäude) in der Nähe der Uni ermöglicht werden.

- **Nachbesserungen im Bestand ermöglichen**

Für Bestandsgebäude muss die Möglichkeit geschaffen werden, auf eine aktuelle Fassung der Stellplatzsatzung umzusteigen, damit Flächen für Aufenthalt, Fußwege und Radstellplätze frei werden können.

Insbesondere sollen Kfz-Stellplätze nachträglich durch Radstellplätze ersetzt werden können. Weiterhin soll eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots, des Bike-Sharings oder die Einrichtung von Abstellzonen für weitere Zweiräder wie E-Tretroller eine nachträgliche Reduktion der erforderlichen Kfz-Stellplätze ermöglichen.

- **Parkraumbewirtschaftung koordinieren**

Damit die Parkraumbewirtschaftung eine Lenkungswirkung entfalten kann sowie die Belastung des öffentliche Raumes zu reduzieren und für Aufenthalt und umweltfreundliche Verkehrsarten frei zu machen, sollten Parkplätze im öffentlichen Raum im Umfeld der Hochschulen konsequent bewirtschaftet oder abgebaut werden.

Weiterhin sollten alle Kfz-Stellflächen wirksam bewirtschaftet werden.

[1] Kommunale Stellplatzsatzungen - Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW, <https://www.agfs-nrw.de/fachthemen/parken-und-abstellen/stellplatz-mustersatzung>

[2] Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/158847/>

[3] Stellplatzsatzung der Stadt Münster, <https://www.stadt-muenster.de/recht/ortsrecht/satzungen/detailansicht/satzungsnummer/63.13>

[4] Stellplatzsatzung der Stadt Leipzig, <https://www.leipzig.de/buergerservice-und-verwaltung/aemter-und-behoerdengaenge/satzungen/>

[5] Nahverkehrsplan 2016-2020 der StädteRegion Aachen <https://www.staedtereion-aachen.de/de/navigation/aemter/umweltamt-a-70/mobilitaet/nahverkehrsplan/>