

Aktualisierung des Parkraumkonzeptes Sankt Augustin



Endbericht
Dortmund, im November 2019

Auftraggeber:

Stadt Sankt Augustin

Technisches Rathaus

An der Post 19

53757 Sankt Augustin

Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34 • 44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0 • Fax: 0231/589696-18

www.planersocietaet.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Jan Diesfeld (Projektleitung)

Markus Bednarek M. Sc.

Christof Tielker M. Sc.

Bei allen Planungsprojekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	iii
Tabellenverzeichnis	iv
1 Aufgabenstellung und Zielsetzung	5
2 Ausgangssituation und Teilgebiete	6
3 Erhebung des ruhenden Verkehrs	9
4 Methodische Vorgehensweise	10
5 Gegenüberstellung der Ergebnisse der Erhebungen 2015/2019	12
5.1 Anzahl Parkmöglichkeiten	12
5.2 Auslastung der Parkflächen	15
5.3 Zwischenfazit Gegenüberstellung der Zählungen 2015 und 2019	19
6 Städtebauliche Entwicklungen im Untersuchungsgebiet	20
6.1 Anzahl Parkmöglichkeiten	23
6.2 Auslastung der Parkflächen	25
6.3 Zwischenfazit städtebauliche Entwicklungen im Untersuchungsgebiet	30
7 Maßnahmen der Parkraumkonzeption	31
7.1 Hauptmaßnahmen der Parkraumkonzeption	32
7.2 Flankierende Maßnahmen zur Parkraumkonzeption	36
7.3 Temporäre Maßnahmen	37
8 Zusammenfassendes Fazit	39
Anhang	41

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebiets & der Teilgebiete	6
Abbildung 2: Parkflächen im Jahr 2019	14
Abbildung 4: Auslastung der Parkflächen 2015.....	16
Abbildung 5: Auslastung der Parkflächen 2019.....	16
Abbildung 6: Städtebauliche Entwicklungen im Untersuchungsgebiet.....	20
Abbildung 7: Parkraum nach Entwicklung der Potenzialflächen	24
Abbildung 8: Auslastung der Parkflächen zukünftig/perspektivisch (ohne Parkdruck der wegfallenden Parkflächen).....	26
Abbildung 9: Theoretische Auslastung der Teilgebiete (unter Einbezug des ortsbezogenen Parkdrucks)	28
Abbildung 10: Verlagerungen aus den überlasteten Teilgebieten	29
Abbildung 11: grobe Parkraumkonzeption (Bezug Teilgebiete)	31
Abbildung 12: Parkraumkonzeption mit Unterteilung nach einzelnen Parkflächen	34
Abbildung 13: Beispielprinzip Beschilderung	35

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vergleich Anzahl der Parkmöglichkeiten 2015 & 2019	12
Tabelle 2: Vergleich Anzahl der Parkmöglichkeiten 2015 & 2019 (ohne HUMA-Parkhäuser)	14
Tabelle 3: Vergleich der Zugangsart der Parkmöglichkeiten 2015 & 2019	15
Tabelle 4: Vergleich der Auslastung in den Teilgebieten 2015 & 2019	15
Tabelle 5: Vergleich der Auslastungen in den Teilgebieten 2015 & 2019 (ohne HUMA-Parkhäuser)	18
Tabelle 6: Vergleich der Zugangsart der Parkmöglichkeiten und deren Auslastung 2015 & 2019	18
Tabelle 7: Vergleich Anzahl der Parkmöglichkeiten 2019 & zukünftig/perspektivisch	23
Tabelle 8: Vergleich Anzahl der Parkmöglichkeiten 2019 & zukünftig/perspektivisch (ohne HUMA-Parkhäuser)	24
Tabelle 9: Vergleich Zugangsart der Parkmöglichkeiten 2019 & zukünftig/perspektivisch	25
Tabelle 10: Vergleich der Auslastung in den Teilgebieten zukünftig/perspektivisch (ohne Parkdruck der entfallenen Parkflächen)	27
Tabelle 11: Vergleich der Auslastung in den Teilgebieten zukünftig/perspektivisch (unter Einbezug des ortsbezogenen Parkdrucks)	28
Tabelle 12: Zuordnung der Parkmöglichkeiten im bewirtschafteten Bereich	32
Tabelle 13: Anzahl Parkmöglichkeiten in Bereichen mit Bewohnerparkregelung	33

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum unterliegen vor allem in innerstädtischen Lagen einem sehr hohen Nachfragedruck. Anwohner als auch Beschäftigte und Kunden bzw. Besucher wollen möglichst einen zielnahen Parkplatz bekommen. Zugleich unterliegt der öffentliche Raum in dicht bebauten Bereichen einem besonderen Konkurrenzdruck unterschiedlicher Nutzungsanforderungen – insbesondere dann, wenn Nutzungen hinzukommen oder sich erweitern. Um günstiger oder kostenlos zu parken, weichen Besucher und Beschäftigte oftmals auf kostenlose Parkplätze in der Umgebung aus. Dort treten sie allerdings in Konkurrenz zum dem ruhenden Verkehr der anliegenden Nutzungen.

Die Stadt Sankt Augustin hat im Jahr 2015 ein Parkraumkonzept aufgestellt. Hintergrund war die fortschreitende Zentrumsentwicklung mit unterschiedlichen städtebaulichen Vorhaben. Einige wurden bis heute umgesetzt (z. B. HUMA-Umbau inkl. Parkhaus-Neubau, Umsetzung der Wohn- und Einzelhandelsnutzung auf der Fläche „Tacke“, Erweiterungen an der Hochschule) und andere sind in der Realisierungsphase (B-Plan 117 an der Rathausallee). Darüber hinaus sind weitere Entwicklungen für einige Flächen möglich bzw. in Planung (insbesondere für die städtischen Baufelder „MI1“, „MI2“, „MI3“ und die Klösterhöfe), während für andere Flächen die angestrebte städtebauliche Nutzung bisher noch unklar ist (z.B. Potenzialfläche „Auf dem Butterberg“).

Die vielfältigen Entwicklungen seit dem Jahr 2015 sowie die möglichen weiteren Entwicklungen und teilweise neuen Ausgangslagen erfordern eine Aktualisierung des Parkraumkonzeptes. Kernfrage ist, wie nach Abschluss der Zentrumsentwicklung der Parkraumbedarf gedeckt und organisatorisch abgewickelt werden kann. Die Beantwortung dieser Frage ist Zielsetzung des vorliegenden Berichtes, der dazu die Ergebnisse einer Aktualisierung der Parkraumerhebung, die Auswirkungen der zukünftigen städtebaulichen Entwicklungen sowie die - in Abstimmung mit der Verwaltung entwickelten – Lösungsansätze zur effizienteren Lenkung des Parkdrucks im Untersuchungsgebiet darlegt.

Untersucht wurde das Gebiet hinsichtlich des Parkraumangebotes, der Parkraumauslastung, des Falschparkeranteils sowie der bereits fertiggestellten baulichen Änderungen und der in Zukunft anstehenden baulichen Veränderungen. Dadurch lassen sich Schlussfolgerungen über das aktuelle und zukünftige Nachfrageverhalten ziehen, die der Entwicklung zielgerichteter Maßnahmen dienen und u.a. als Entscheidungsgrundlage bei weiteren anstehenden städtebaulichen Planungs- und Gestaltungsprozessen hilfreich sind.

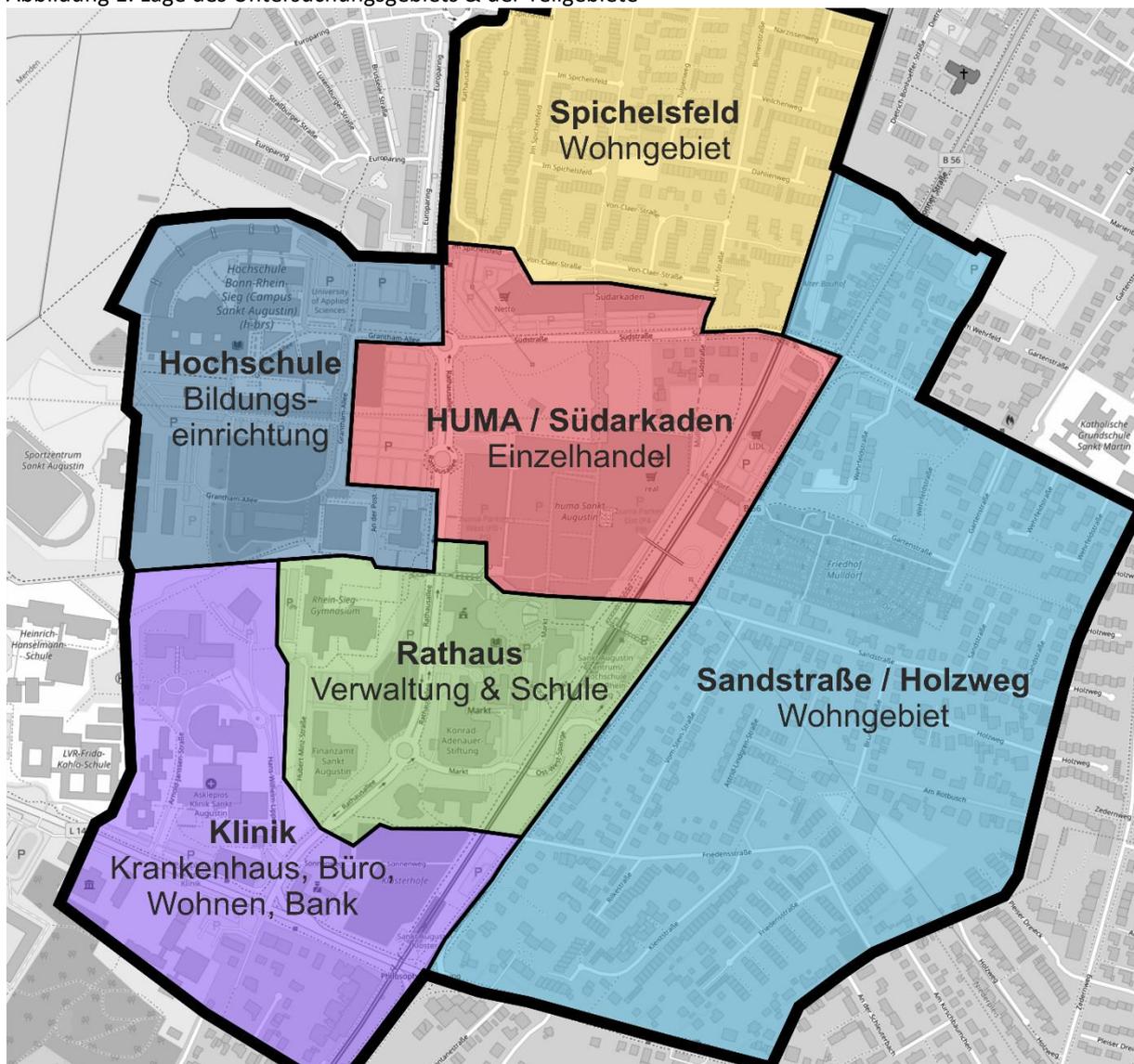
Die im Konzept formulierten Handlungsempfehlungen stellen eine Empfehlung dar, um das Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet zukünftig für alle Nutzergruppen effizienter nutzbar zu machen, gerechtere Regelungen zu etablieren und die Nachfrage nach Parkraum effektiver zu lenken.

2 Ausgangssituation und Teilgebiete

Das Untersuchungsgebiet ist das im Rahmen der 1969 durchgeführten kommunalen Neugliederung entstandene Zentrum von Sankt Augustin. Durch die Schaffung eines neuen Zentrums mit den wichtigsten Gemeinbedarfs- und Infrastruktureinrichtungen (Stadtverwaltung, Einzelhandel, Dienstleistungen, Bildung, Gastronomie etc.) sollte das Zusammenwachsen vormals eigenständiger Ortsteile gefördert und beschleunigt werden.

Das Untersuchungsgebiet liegt zwischen den Stadtteilen Mülldorf im Norden, Niederpleis im Osten, Hangelar und Sankt Augustin Ort im Süden sowie Menden im Westen. Zwischen dem Untersuchungsgebiet und dem Stadtteil Menden befindet sich eine landwirtschaftlich genutzte Fläche. Für das Gebiet wurde 2016 ein „Integriertes Handlungskonzept Zentrum“ aufgestellt, welches die zukünftigen Entwicklungen des Gebietes skizziert und als Grundlage in die Weiterentwicklung des 2015 erarbeiteten Parkraumkonzeptes einfließt.

Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebiets & der Teilgebiete



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Für die Analyse des Untersuchungsgebietes wurden die sechs Teilgebiete aus dem Parkraumkonzept 2015 übernommen. Dadurch lassen sich die Ergebnisse miteinander vergleichen und die Entwicklung von 2015 bis heute sowie die zukünftigen können stringent zueinander dargestellt werden.

Teilgebiet Spichelsfeld

Das Teilgebiet Spichelsfeld liegt im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes und ist überwiegend durch Wohnnutzung geprägt. Größtenteils sind hier private Stellplätze auf den Grundstücken vorzufinden, die nicht Gegenstand dieser Parkraumuntersuchung sind. Darüber hinaus gibt es einige Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Diese sind zumeist kleinteilig dimensioniert. Die größte zusammenhängende Parkfläche besteht im Tulpenweg, wo insgesamt 20 Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Alle Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum sind unbewirtschaftet. Im Teilgebiet Spichelsfeld sind hinsichtlich städtebaulicher Entwicklungen zukünftig keine Veränderungen zu erwarten.

Das Teilgebiet Sandstraße/Holzweg

Das Teilgebiet Sandstraße/Holzweg liegt im östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes und zeichnet sich ebenfalls durch überwiegende Wohnnutzung und größtenteils kleinteiligen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum aus. Im Vergleich zum Teilgebiet Spichelsfeld gibt es in diesem Gebiet einige größere zusammenhängende Parkflächen wie z.B. 60 Parkmöglichkeiten östlich der Bonner Straße, 66 Parkmöglichkeiten westlich der Bonner Straße bzw. nördlich der Südstraße und 31 Parkmöglichkeiten an der Sandstraße. Die Fläche „Alter Bauhof“, auf der letztgenannte 66 Parkmöglichkeiten liegen, soll in naher Zukunft bebaut werden. Dort sollen Wohnraum geschaffen und diverse Dienstleistungsbetriebe angesiedelt werden.

Das Teilgebiet HUMA/Südarkaden

Das Teilgebiet HUMA/Südarkaden stellt das Einzelhandelszentrum von Sank Augustin dar. Zentral gelegen befindet sich das HUMA Einkaufszentrum. Dies ist ein 2017 umgebautes und vergrößertes Einkaufszentrum, welches auf ca. 40.000 qm etwa 80 Einzelhändlern, Dienstleistern und Gastronomen Platz bietet. Im nördlichen Bereich des Teilgebietes befinden sich zusätzlich die Südarkaden und im östlichen Bereich das „Tacke“-Gelände, wo weitere Einzelhändler, Dienstleister und Gastronomen angesiedelt sind. Zu dem Gebiet gehören die beiden Parkhäuser HUMA West (neu erbaut) und HUMA Ost. Das Parkhaus Ost bietet den Besuchern 700 und das Parkhaus West 1.600 Parkmöglichkeiten. Das Parken ist in beiden Parkhäusern die ersten zwei Stunden gebührenfrei und kostet ab der dritten Stunde sowie für jede weitere Stunde 1,50 €. Darüber hinaus befindet sich nordwestlich vom Parkhaus West eine Fläche, die derzeit zum Parken genutzt wird. Hier bestehen bis zur Umsetzung des rechtskräftigen Baubauungsplans 113, 3. Änderung, Teil A 390 gebührenfreie öffentliche Parkmöglichkeiten.

Das Teilgebiet Hochschule

Im Teilgebiet Hochschule ist die Hochschule Bonn-Rhein-Sieg (H-BRS) angesiedelt. Die Hochschule hat insgesamt drei Standorte in mehreren Kommunen (Sankt Augustin, Hennef, Rheinbach), wobei der Standort Sankt Augustin der größte ist. Dieser umfasst mehrere Fachbereiche mit ca. 6.000 Studierenden sowie über 400 Mitarbeitern. Des Weiteren befinden sich in diesem Teilgebiet vier Studentenwohnheime und die Kreishandwerkerschaft Bonn/Rhein-Sieg. Durch den von der Städtebauförderung unterstützten Bau der neben der Grantham-Allee liegenden Fuß- und Radwegeverbindung „Campus Magistrale“ entfielen 120 Parkflächen im Zuge der Einrichtung eines Parkverbots. Das Teil-

gebiet ist mit einigen größeren Parkflächen ausgestattet. Im nördlichen Bereich an der Kreishandwerkerschaft befinden sich ca. 250 Parkmöglichkeiten und im südlichen Bereich, in direkter Nähe zur Hochschule, liegen über 300 Parkmöglichkeiten. Durch eine neu erbaute direkte Zufahrtsmöglichkeit für die Wohnheime entstanden weitere 55 Parkflächen. Zusätzlich steht den Bewohnern und den Nutzern der Hochschule eine neue private Parkpalette zur Verfügung, wo Parkmöglichkeiten angemietet werden können. Im Teilgebiet sind weitere Ausbauvorhaben der Hochschule angedacht. Diese werden die Parkraumnachfrage im Teilgebiet zukünftig voraussichtlich erhöhen.

Das Teilgebiet Rathaus

Mittig im Untersuchungsgebiet liegt das Teilgebiet Rathaus, in dem insbesondere Einrichtungen der Stadtverwaltung angesiedelt sind. Neben dem daraus resultierenden Parkraumbedarf erhöhen weitere Bildungs- und Arbeitseinrichtungen wie das Rhein-Sieg-Gymnasium, die Konrad-Adenauer-Stiftung und das Ärztehaus den Parkdruck.

Eine wesentliche Veränderung ergab sich durch die Bebauung der Fläche des B-Plan 117, auf der mittlerweile ein Seniorenzentrum entstanden ist. Diese Fläche wurde vormals zu Parkzwecken genutzt und verfügte insgesamt über 240 Parkmöglichkeiten. Durch die Bebauung sind zunächst 195 Parkmöglichkeiten entfallen. Die restlichen 45 Parkmöglichkeiten¹ werden durch die Umsetzung des B-Plan 117 zukünftig bebaut bzw. nicht mehr allgemein nutzbar sein. Eine weitere Veränderung in diesem Teilgebiet steht hinsichtlich der Umgestaltung des Karl-Gatzweiler-Platzes an, zu der auch die Modernisierung des Parkhauses Markt zählt. Somit wird sich der Parkdruck im Teilgebiet Rathaus verändern.

Das Teilgebiet Klinik

Das Teilgebiet Klinik definiert sich neben der Asklepios-Klinik im nördlichen Teil durch einen mit Wohnbebauung geprägten Teil im Südosten, einige Dienstleistungseinrichtungen im östlichen Teil sowie das Sankt Augustiner Kloster und einige Hotelgewerbenutzungen im Südwesten des Teilgebietes. Prägende Veränderung für den Parkraum im Teilgebiet Klinik war der Bau des Parkhauses der Asklepios-Klinik, welches die dortige Parkplatzkapazität um 59 Parkmöglichkeiten erhöht hat². Die Nutzung der Parkmöglichkeiten im Bereich der Asklepios-Klinik ist zugangsbeschränkt, bietet allerdings eine freie Parkzeit in Höhe von 30 Minuten an. Jede angefangene Stunde kostet 1,00 €. Der Tageshöchstsatz beträgt Montag bis Freitag 6,00 €, Samstag und Sonntag 3,00 €. Der Erweiterung der Parkmöglichkeiten der Asklepios-Klinik steht der Wegfall der Parkmöglichkeiten auf der Potenzialfläche Klosterhöfe gegenüber. In diesem Bereich waren ca. 74 öffentliche Parkmöglichkeiten vorhanden, die durch die derzeitige Nutzung als Lagerfläche komplett entfallen sind.

¹ Zum Zeitpunkt der Erhebung im Februar 2019 waren diese Parkmöglichkeiten noch vorhanden. Die weiteren Berechnungen dieses Gutachtens beziehen den Wegfall dieser Parkmöglichkeiten mit ein.

² Auf der Fläche des Parkhauses befand sich zuvor ein ebenerdiger Parkplatz (116), dessen Kapazität durch den Bau des Parkhauses abgenommen hat (heute noch 31). Dementsprechend ist der Zugewinn an Parkmöglichkeiten mit +59 geringer als die eigentliche Kapazität des Parkhauses (144).

3 Erhebung des ruhenden Verkehrs

Kern der Analyse und Grundlage zur Aktualisierung des Parkraumkonzeptes war eine Nachfragerhebung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum des Untersuchungsgebietes im Zeitraum zwischen 11:00 und 13:00 Uhr. Dieser Zeitraum deckt die Spitzenauslastung des Parkraumes ab. Anhand der Ergebnisse lassen sich räumliche sowie nutzergruppenspezifische Rückschlüsse auf das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage ziehen. Die Ergebnisse wurden mit jenen des Parkraumkonzeptes aus dem Jahr 2015 verglichen und Änderungen der Parkraumnachfrage identifiziert.

Die Auslastung im öffentlichen Straßenraum wurde am 07. Februar 2019³ an einem Normalwerktag durch geschultes Personal erfasst. Das Parkbild im Straßenraum wurde erhoben, indem von jedem Erheber eine festgelegte Route abgegangen und die Anzahl sowie die Auslastung der vorhandenen Parkmöglichkeiten aufgenommen wurden. Da die Erhebung kleinteilig und detailliert für jeden einzelnen Parkstand/Parkplatz/Stellplatz erfolgte, konnten auch ebenso detaillierte und mit den Erhebungen 2015 vergleichbare Analysen zur Auslastung des Parkraums in der Spitzenzeit mittags (11-13 Uhr) erfolgen.

Die Erhebung fand außerhalb der Ferien bzw. üblichen Urlaubszeiten und in Wochen ohne lange Wochenenden oder Feiertage statt. Es gab zum Zeitpunkt der Erhebungen keine besonderen Ereignisse (z. B. Markt, Volksfeste, etc.), welche das Parkverhalten im Untersuchungsgebiet beeinflussen könnten. Es gab keine größeren Baustellen oder Sperrungen im Untersuchungsgebiet. Der Erhebungstag war niederschlagsfrei und ohne besonderen Wettereinfluss.

Gemäß den „Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 (EVE)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2012 und angepasst an die Einteilung der Parkraumerhebung aus dem Jahr 2015, wurde der festgestellte Parkdruck folgendermaßen klassifiziert:

< 40 % kein Parkdruck	< 60 %: kaum Parkdruck	60 - 70 %: geringer Parkdruck
70 - 80 %: mittlerer Parkdruck	80 - 90 %: hoher Parkdruck	> 90 %: sehr hoher Parkdruck

Zur Einordnung der Auslastung kann allgemein angelegt werden, dass ab etwa 85 % Belegung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum selbiger als „voll“ empfunden wird. Der Parksuchverkehr nimmt dann spürbar zu.

Da die Parkdauer nicht erhoben wurde, lassen sich die parkenden Kfz nicht eindeutig den unterschiedlichen Nachfragegruppen (insbesondere Bewohner, Beschäftigte, Hochschulnutzer sowie City-Besucher) zuordnen. Die räumliche Verortung des erhobenen Parkdrucks sowie die Ergebnisse aus dem Jahr 2015 lassen aber Rückschlüsse auf die einzelnen Nutzergruppen zu.

³ Am Erhebungstag (07. Februar 2019) standen Semesterferien bevor, was dazu geführt haben könnte, dass einige Hochschulangehörige bereits nicht mehr anwesend waren. Im Sinne einer worst-case-Betrachtung wurde daher z.T. die höhere Auslastung der Hochschulparkplätze angesetzt, die in der Parkraumanalyse aus dem Jahr 2015 festgestellt wurde.

4 Methodische Vorgehensweise

Dieses Kapitel gibt Aufschluss über die zur Aktualisierung des Parkraumkonzeptes der Stadt Sankt Augustin unternommenen methodischen Schritte. Diese sind nachfolgend ersichtlich und wurden aufeinander aufbauend abgearbeitet.

Zunächst wurde ein Vergleich der Auslastungszählung aus dem Jahr 2015 mit den aktuellen Erhebungen aus 2019 vorgenommen. Dabei wurden die bisherigen sowie z.T. die bereits laufenden städtebaulichen Entwicklungen im Untersuchungsgebiet einbezogen. Die folgenden Aspekte wurden überprüft:

- Anzahl der Parkmöglichkeiten im Gesamtgebiet und aufgeteilt nach den Teilgebieten
 - o Darstellung der Veränderungen (absolute Zahlen und anteilig)
 - o Betrachtung ohne die HUMA-Parkhäuser bzw. der vor dem Bau der HUMA-Parkhäuser dem HUMA-Einkaufscenter zugeordneten Parkfläche 95
 - o Betrachtung nach der Zugangsart der Parkflächen
- Auslastung der Parkmöglichkeiten im Gesamtgebiet und aufgeteilt nach den Teilgebieten
 - o Darstellung der Auslastungsveränderungen (absolute Zahlen und anteilig)
 - o Betrachtung der Auslastung ohne die HUMA-Parkhäuser bzw. der vor dem Bau der HUMA-Parkhäuser dem HUMA-Einkaufscenter zugeordneten Parkfläche 95
 - o Betrachtung der Auslastung nach der Zugangsart der Parkflächen
- Formulierung eines Zwischenfazits zum Vergleich der Parkraumerhebungen der Jahre 2015 und 2019 mit Herausstellung der wichtigsten Vergleichsdaten

Anschließend wurden die aktuell laufenden sowie zukünftigen städtebaulichen Entwicklungen im Untersuchungsgebiet untersucht und daraus ein Vergleich zwischen der Parkraumsituation im Jahr 2019 und dem Jahr der kompletten Bebauung der Potenzialflächen im Untersuchungsgebiet erstellt. Die folgenden Aspekte wurden überprüft:

- Anzahl der Parkmöglichkeiten im Gesamtgebiet und aufgeteilt nach den Teilgebieten
 - o Darstellung der Veränderung (absolute Zahlen und anteilig)
 - o Betrachtung ohne die HUMA-Parkhäuser
 - o Betrachtung nach der Zugangsart der Parkflächen
- Auslastung der Parkmöglichkeiten im Gesamtgebiet und aufgeteilt nach den Teilgebieten (dieser Schritt ist in mehrere Teilschritte gegliedert auf die in Kapitel 6.2 näher eingegangen wird)
 - o Darstellung der Auslastungsveränderungen (absolute Zahlen und anteilig)
 - o Betrachtung ohne die HUMA-Parkhäuser
 - o Betrachtung nach der Zugangsart der Parkflächen
- Formulierung eines Zwischenfazits zum Einfluss der städtebaulichen Entwicklungen mit Herausstellung der wichtigsten Vergleichsdaten

Als Grundlage für die Entwicklung der Parkraumkonzeption wurden die herausgearbeiteten Vergleichsdaten herangezogen und aufbauend auf diesen sowohl Hauptmaßnahmen, flankierende Maßnahmen sowie temporäre Maßnahmen entwickelt.

5 Gegenüberstellung der Ergebnisse der Erhebungen 2015/2019

Das 2015 erstellte Parkraumkonzept und die damit einhergegangenen Erhebungen stellen die Basis für die Stichprobenzählung zur Spitzenstunde aus dem Jahr 2019 dar. Dazu wurden aus Vergleichbarkeitsgründen die sechs Teilgebiete sowie die einzelnen gebildeten Parkflächen aus der Erhebung von 2015 übernommen. Neben der Auslastung wurde im Zuge der stichprobenartigen Zählung auch die derzeitige Anzahl der öffentlichen bzw. halböffentlichen Parkmöglichkeiten erhoben. So können Veränderungen des Parkdrucks sowie der Anzahl der Parkmöglichkeiten analysiert werden und die aktuellen Erhebungen denen aus dem Jahr 2019 gegenübergestellt werden. Da im Februar 2019 eine Auslastungserhebung Spitzenstunde (11:00 Uhr und 13:00 Uhr) vorgenommen wurde, werden die erhobenen Auslastungsdaten mit denen der Erhebung von 2015 verglichen, die um 12:00 Uhr erhoben wurden.

5.1 Anzahl Parkmöglichkeiten

Die nachfolgende Tabelle 1 zeigt die Anzahl der Parkflächen im Gesamtgebiet sowie für die einzelnen Teilgebiete in den Jahren 2015 und 2019. Darüber hinaus sind die absoluten und anteiligen Veränderungen für das gesamte Untersuchungsgebiet sowie für die einzelnen Teilgebiete aufgeführt.

Tabelle 1: Vergleich Anzahl der Parkmöglichkeiten 2015 & 2019⁴

Gebiet	Spichelsfeld	Sandstraße / Holzweg	HUMA / Südarkaden	Hochschule	Rathaus	Klinik	Gesamt
Anzahl 2015	299	624	1.325	691	658	362	3.959
Anteil 2015	8%	16%	33%	17%	17%	9%	100%
Anzahl 2019	260	654	2.993	725	451	408	5.491
Anteil 2019	5%	12%	55%	14%	9%	7%	100%
Veränderung	-39	+30	+1.668	+34	-207	+46	+1.532
Veränderung in %	-13%	+5%	+125%	+5%	-31%	+13%	+39%

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Gevas Gutachten & eigener Erhebungen

Insgesamt ist eine deutliche Zunahme der Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet zu verzeichnen. Deren Anzahl ist von 3.959 um ca. 39% auf 5.491 angestiegen. Die Entwicklung stellt sich innerhalb der Teilgebiete allerdings durchaus differenziert dar (siehe Abbildung 2 im Vergleich zur Situation 2015, siehe Anhang I):

- Die bedeutendste Veränderung ist durch die HUMA-Parkhäuser eingetreten, deren Bau die Anzahl der Parkmöglichkeiten im Teilgebiet HUMA / Südarkaden hauptverantwortlich um 1.668 vergrößert hat.

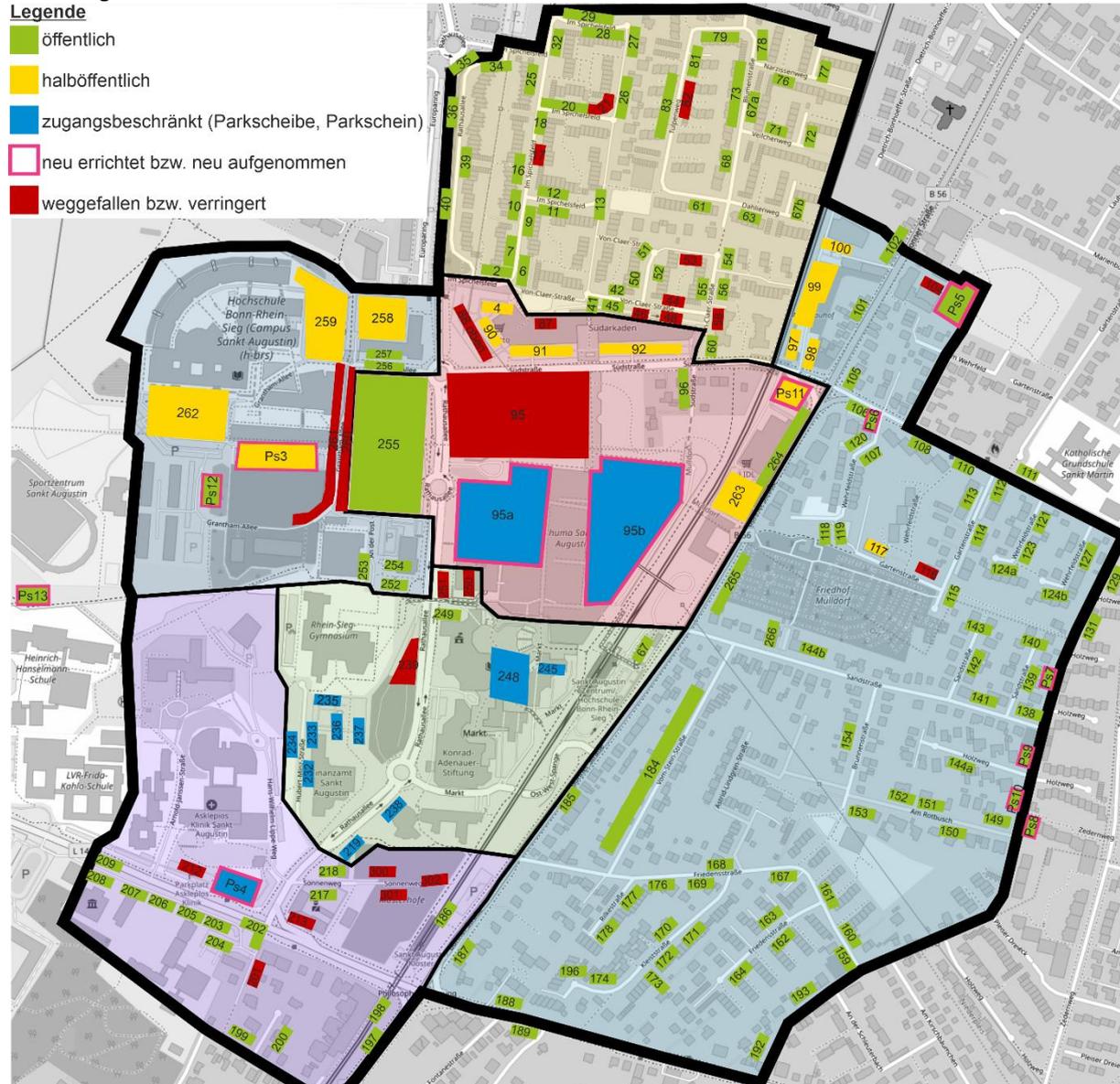
⁴ Generell ist anzumerken, dass kleinere Abweichungen (z.B. Sandstraße/Holzweg) daraus resultieren, dass die Parkmöglichkeiten nur in wenigen Fällen abmarkiert sind. Je nach dem jeweiligen Parkverhalten und unterschiedlichen Pkw-Größen (z.B. Kleinwagen vs. SUV) variiert daher die Anzahl der Fahrzeuge, die im Straßenraum stehen. Beispielsweise parken auf einer Fläche, auf der 3 SUVs stehen, an anderen Tagen 5 Kleinwagen.

- Im Teilgebiet Rathaus ist es in Verbindung mit dem Neubau eines Seniorenzentrums zu einem Rückgang der Parkmöglichkeiten gekommen (im Vergleich zum Jahr 2015 sind 195 Parkmöglichkeiten entfallen). Darüber hinaus führt die temporäre, baustellenbedingte Sperrung einiger Parkmöglichkeiten im öffentlichen Parkhaus zu weiteren Reduzierungen.
- Im Teilgebiet Klinik hat der Bau des Parkhauses der Asklepios-Klinik die Anzahl der Parkmöglichkeiten erweitert.⁵
- Im Teilgebiet Spichelsfeld wurden insbesondere im Nahbereich der Südarkaden einige Veränderungen der Parkregelungen durch das Ordnungsamt durchgeführt. Des Weiteren wurden kleinteilig einige zuvor bestehende Parkmöglichkeiten umgenutzt. Insgesamt hat sich die Anzahl um 39 Parkmöglichkeiten verringert.
- Im Teilgebiet der Hochschule haben zum einen die Umgestaltung der Grantham-Allee mit Anordnung eines Parkverbots und zum anderen die Erschließung der neuen Studentenwohnheime im Westen einen Einfluss auf die Anzahl der Parkmöglichkeiten. Erstere führte zum Entfall von ca. 120 bislang tolerierten Parkmöglichkeiten an der Baustraße, wohingegen im Zuge der Errichtung der Studentenwohnheime 118 Parkmöglichkeiten hinzugekommen sind. Diese sind allerdings im Gegensatz zu den entfallenen Parkmöglichkeiten der Hochschule zugeordnet und somit halböffentlich. In die Erhebungen für das Jahr 2019 wurde auch die Straße „Auf dem Butterberg“ (mit ca. 32 Parkmöglichkeiten) einbezogen⁶. In der Bilanz sind somit 34 Parkmöglichkeiten hinzugekommen.
- Im flächenmäßig größten Teilgebiet Sandstraße / Holzweg ist die Veränderung der Anzahl der Parkmöglichkeiten insbesondere dadurch entstanden, dass im östlichen Bereich des Teilgebiets entlang des Holzwegs insgesamt 12 abmarkierte Parkmöglichkeiten sowie eine Parkfläche östlich der Bonner Straße mit 60 Parkmöglichkeiten miteinbezogen wurden.

⁵ Auf der heutigen Fläche des Parkhauses befand sich bereits zuvor ein ebenerdiger Parkplatz. Dementsprechend ist der Zugewinn an Parkmöglichkeiten geringer als die Kapazität des Parkhauses.

⁶ Diese Freifläche wird von Hochschulangehörigen zum Parken benutzt. Sollten diese Parkmöglichkeiten zukünftig durch städtebauliche Entwicklungen oder ähnliches entfallen, wird sich der Parkdruck in das Untersuchungsgebiet verlagern. Daher ist die Fläche auf dem Butterberg einbezogen worden, obwohl sie nicht im Untersuchungsgebiet liegt.

Abbildung 2: Parkflächen im Jahr 2019



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Bleiben die HUMA-Parkhäuser als bedeutendste Veränderung sowie die im Jahr 2015 dem Einkaufszentrum zugeordnete Parkfläche 95 aus der Betrachtung heraus, zeigt sich, dass die Zahl der Parkmöglichkeiten im Gesamtgebiet um 5% und damit um 164 zurückgegangen ist.

Tabelle 2: Vergleich Anzahl der Parkmöglichkeiten 2015 & 2019 (ohne HUMA-Parkhäuser)

Gebiet	Spichelsfeld	Sandstraße / Holzweg	HUMA / Südarkaden	Hochschule	Rathaus	Klinik	Gesamt
Anzahl 2015	299	624	721	691	658	362	3.355
Anteil 2015	9%	19%	21%	20%	20%	11%	100%
Anzahl 2019	260	654	693	725	451	408	3.191
Anteil 2019	8%	20%	22%	23%	14%	13%	100%
Veränderung	-39	+30	-28	+34	-207	+46	-164
Veränderung in %	-13%	+5%	-4%	+5%	-31%	+13%	-5%

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Gevas Gutachten & eigener Erhebungen

Ebenfalls von Bedeutung ist Betrachtung der Zugänglichkeit⁷ der Parkmöglichkeiten (siehe Tabelle 3). Hier ist die Gesamtanzahl der Parkmöglichkeiten zwar durch die HUMA-Parkhäuser deutlich gestiegen, demgegenüber steht allerdings ein Rückgang der öffentlichen und halböffentlichen Parkmöglichkeiten.

Tabelle 3: Vergleich der Zugangsart der Parkmöglichkeiten 2015 & 2019

	2015	Anteil 2015	2019	Anteil 2019	Veränderung	Veränderung in %
Öffentlich	1.871	47%	1.563	29%	-308	-16%
Halböffentlich	1.621	41%	1.066	19%	-555	-34%
Zugangsbeschränkt	467	12%	2.881	52%	+2.414	+517%
Gesamt	3.959	100%	5.510	100%	+1.551	+39%

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Gevas Gutachten & eigener Erhebungen

5.2 Auslastung der Parkflächen

Die Auslastung des Untersuchungsgebietes, der jeweiligen Teilgebiete sowie der Parkflächen auf kleinteiligerer Ebene geht aus der nachfolgenden Tabelle 4 und den beiden kartographischen Darstellungen (Abbildung 3 & Abbildung 4) hervor. Grundlegend zeigt die tabellarische Übersicht eine um 10 Prozentpunkte abnehmende Auslastung innerhalb des gesamten Untersuchungsgebietes, die sich allerdings unterschiedlich auf die verschiedenen Teilgebiete verteilt.

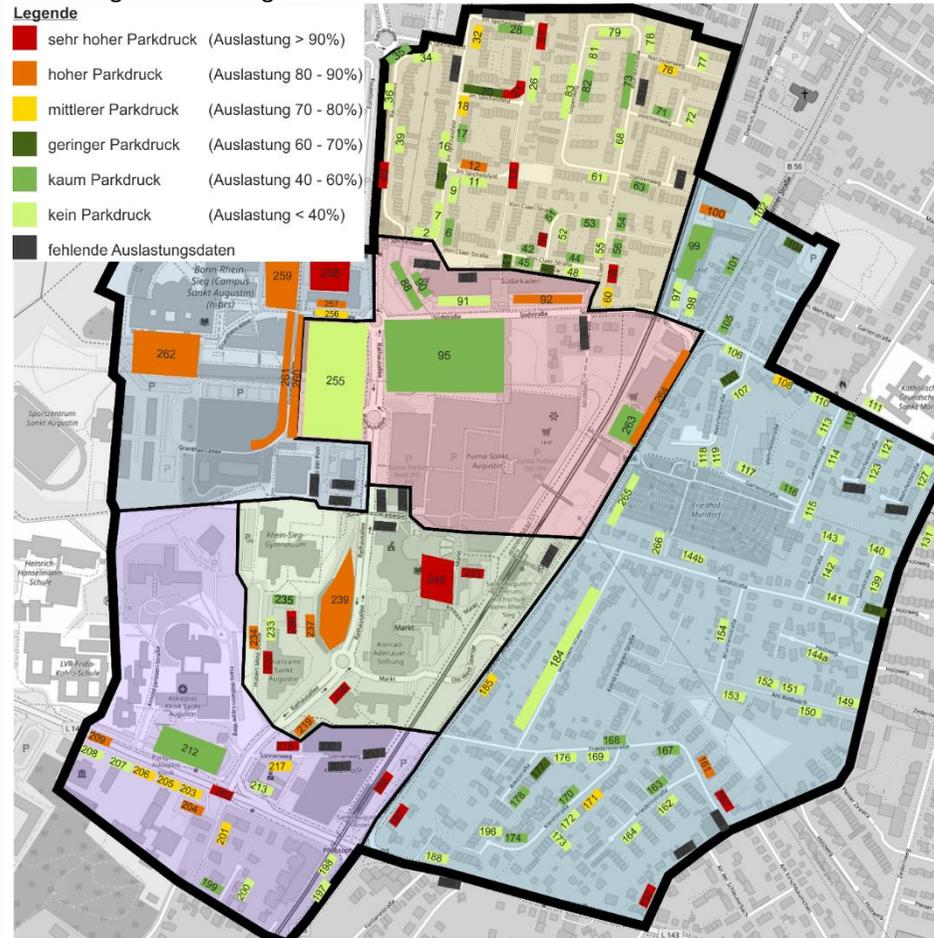
Tabelle 4: Vergleich der Auslastung in den Teilgebieten 2015 & 2019

Teilgebiet	Spichelsfeld	Sandstraße / Holzweg	HUMA / Südarkaden	Hochschule	Rathaus	Klinik	Gesamt
Parkende Kfz 2015	136	228	658	614	592	221	2.449
Auslastung 2015	45%	37%	50%	89%	90%	61%	62%
Parkende Kfz 2019	177	362	1.035	597	435	281	2.887
Auslastung 2019	68%	55%	35%	82%	96%	69%	52%
Veränderung parkende Kfz	+41	+134	+377	-17	-157	+60	+438
Veränderung Auslastung in Prozentpunkten	+23	+19	-15	-7	+6	+8	-10

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Gevas Gutachten & eigener Erhebungen
nicht zueinander passende Veränderungswerte sind rundungsbedingt

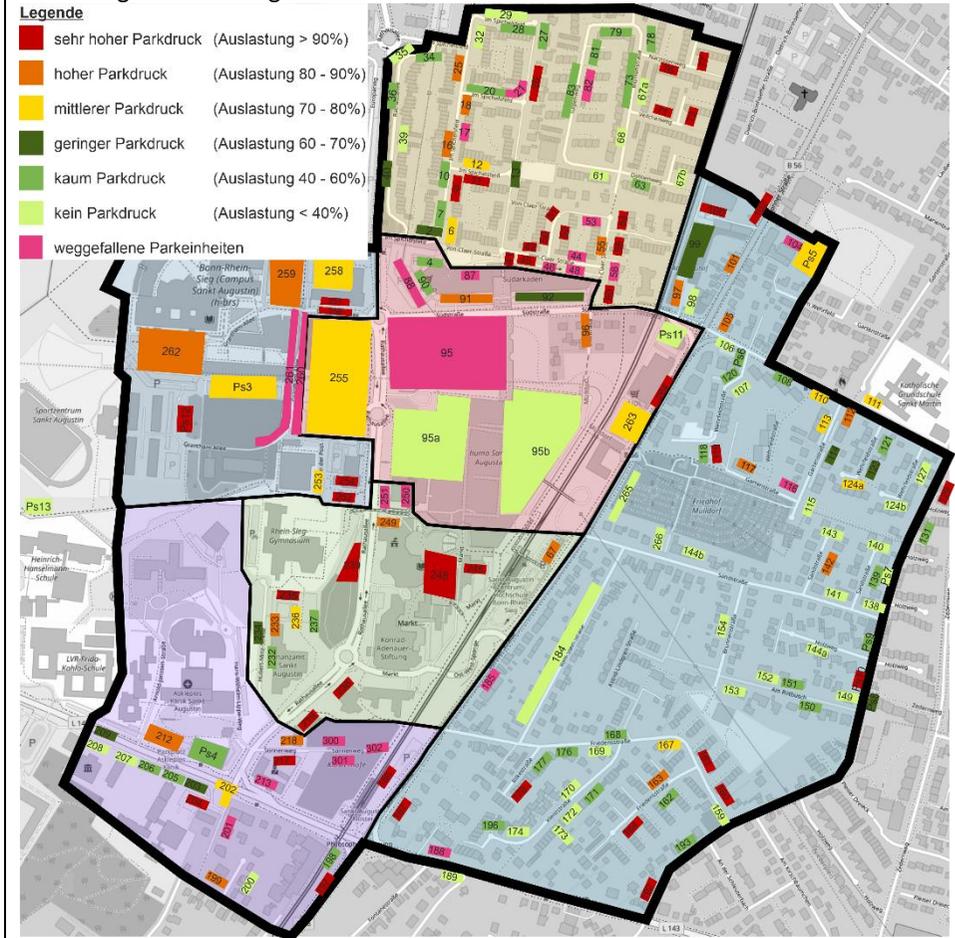
⁷ Öffentliche Parkmöglichkeiten stehen in diesem Zusammenhang allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung, wohingegen halböffentliche Parkmöglichkeiten i.d.R. einer bestimmten Nutzung zugehörig sind (z.B. einem Supermarkt), die über die Parkregeln selbst entscheiden kann (z.B. nur nutzungsbezogenes Parken). Als zugangsbeschränkt sind Parkmöglichkeiten zu verstehen auf denen eine Bewirtschaftung eingerichtet ist (z.B. Parkscheibe, Parkgebühr)

Abbildung 3: Auslastung der Parkflächen 2015



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 4: Auslastung der Parkflächen 2019



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Im Teilgebiet **Spichelsfeld** ist mit 23 Prozentpunkten die größte Auslastungszunahme im Untersuchungsgebiet festzustellen. Diese ist zum einen auf den Rückgang der Parkmöglichkeiten zurückführbar, zum anderen ist anzunehmen, dass Beschäftigte und Besucher des Teilgebiets HUMA / Südarkaden im südlichen Bereich des Teilgebiets Spichelsfeld parken, der auch am höchsten ausgelastet ist (siehe Abbildung 4).

Im Teilgebiet **Sandstraße / Holzweg** ist die Auslastung um 19% auf 55% gestiegen. Diese Parkraumauslastung ist eher niedrig. Insgesamt sind auch in der Spitzenstunde noch viele freie Parkmöglichkeiten zu finden.

Im Teilgebiet **Hochschule** ist die Auslastung um 7 Prozentpunkte zurückgegangen. Gegenüber 2015 sind 34 Parkmöglichkeiten hinzugekommen, was den Auslastungsrückgang alleine nicht erklärt. Die dem Teilgebiet HUMA / Südarkaden zugeordnete Parkfläche 255 zeigt allerdings einen signifikanten Auslastungszuwachs von unter 40% auf 70-80%. Durch den Umbau der Grantham-Allee und den damit verbundenen Entfall der dortigen Parkmöglichkeiten könnten Parkende auf die Parkmöglichkeiten von Parkfläche 255 verlagert worden sein. Da die angesprochene Parkfläche 255 außerhalb des Teilgebiets Hochschule liegt, sind diese Verlagerungen ein Erklärungsansatz für den Rückgang im Teilgebiet Hochschule.

Teilgebiet **HUMA / Südarkaden** ist die Auslastung um 15 Prozentpunkte auf 35% zurückgegangen. Verantwortlich hierfür sind insbesondere der Bau der HUMA-Parkhäuser und der damit verbundene immense Anstieg der Parkmöglichkeiten. Die Veränderungen der weiteren Auslastungen der verschiedenen Parkflächen sind, bis auf die Zunahme der Auslastung der Parkfläche 255, unwesentlich.

Im Teilgebiet **Klinik** hat die Auslastung um 8 Prozentpunkte auf 69% zugenommen.

Im Teilgebiet **Rathaus** hat die Parkraumauslastung um 6 Prozentpunkte auf 96% zugenommen. Es stehend damit praktisch keine freien Parkmöglichkeiten mehr zur Verfügung. Zu begründen ist dies mit dem Entfall von insgesamt 207 Parkmöglichkeiten. Hierzu ist insbesondere der Bau des Seniorenheims zu nennen, durch den bis jetzt 195 Parkmöglichkeiten weggefallen sind. Die Auslastung der damit in Verbindung stehende Parkfläche 239 ist außerdem von 80-90% auf >90% gestiegen.

Bleiben die HUMA-Parkhäuser als bedeutendste Veränderung sowie die im Jahr 2015 dem Einkaufszentrum zugeordnete Parkfläche 95 aus der Betrachtung heraus, steigt die Auslastung im Gesamtgebiet um 11 Prozentpunkte und insbesondere im Teilgebiet HUMA / Südarkaden um 27 Prozentpunkte (siehe Tabelle 5). Im öffentlichen Raum (Straßenraum und oberirdische Parkplätze) hat die Auslastung also spürbar zugenommen.

Tabelle 5: Vergleich der Auslastungen in den Teilgebieten 2015 & 2019 (ohne HUMA-Parkhäuser)

	Spichelsfeld	Sandstraße / Holzweg	HUMA / Südarkaden	Hochschule	Rathaus	Klinik	Gesamt
Parkende Kfz 2015	136	228	326	614	592	221	2.117
Auslastung 2015	45%	37%	45%	89%	90%	61%	63%
Parkende Kfz 2019	177	362	503	597	435	281	2.299
Auslastung 2019	68%	55%	73%	82%	96%	69%	74%
Veränderung parkende Kfz	+41	+134	+177	-17	-157	+60	+245
Veränderung Auslastung in Prozentpunkten	+23	+19	+27	-7	+6	+8	+11

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Gevas Gutachten & eigener Erhebungen

Bei Betrachtung der Zugänglichkeit der jeweiligen Parkflächen (siehe Tabelle 6) ist besonders auffällig, dass die absolute Anzahl an Kfz, die auf zugangsbeschränkten Parkmöglichkeiten parkt, zwar deutlich zugenommen (+147%), die Auslastung dieser allerdings um mehr als die Hälfte (-60%) abgenommen hat. Dies ist auf das starke Angebotswachstum durch die HUMA-Parkhäuser zu erklären. Die größten negativen Veränderungen sind auf halböffentlichen Parkmöglichkeiten zu beobachten. Hier parken im Jahr 2019 rund 24% bzw. 260 Kfz weniger als noch im Jahr 2015. Das geht prozentual mit dem Rückgang der halböffentlichen Parkmöglichkeiten einher, die bei -34% bzw. -555 in absoluten Zahlen liegen.

Tabelle 6: Vergleich der Zugangsart der Parkmöglichkeiten und deren Auslastung 2015 & 2019

	2015	2019	Veränderung absolut bzw. Prozentpunkte	Veränderung in %
Öffentliche Parkmöglichkeiten	1.871	1.563	-308	-16%
Parkende Kfz	981	1.091	+110	+11%
Auslastung	52%	70%	+18 Prozentpunkte	+26%
Halböffentliche Parkmöglichkeiten	1.621	1.066	-555	-34%
Parkende Kfz	1.067	807	-260	-24%
Auslastung	66%	76%	+10 Prozentpunkte	+15%
Zugangsbeschränkt	467	2.881	+2.414	+517%
Parkende Kfz	401	989	+588	+147%
Auslastung	86%	34%	-52 Prozentpunkte	-60%
Gesamt	3.959	5.510	+1.551	+39%
Parkende Kfz	2.449	2.887	+438	+15%
Auslastung	62%	52%	-10 Prozentpunkte	-16%

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Gevas Gutachten & eigener Erhebungen

5.3 Zwischenfazit Gegenüberstellung der Zählungen 2015 und 2019

Insgesamt zeigt die Gegenüberstellung der Anzahl der Parkmöglichkeiten zwischen den Jahren 2015 und 2019, dass

- insgesamt deutlich mehr Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet (+1551) vorhanden sind,
- es insbesondere in den Teilgebieten HUMA / Südarkaden (+125%) und Rathaus (-31%) große Veränderungen bei den vorhandenen Parkmöglichkeiten gab,
- es ohne den Einbezug der HUMA-Parkhäuser sowie der 2015 in diesem Zusammenhang genutzten Fläche 2019 weniger Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet (-164) geben würde als 2015,
- es vor allem bei zugangsbeschränkten Parkmöglichkeiten einen starken Zuwachs gibt (öffentlich -16%; halböffentlich -34%; zugangsbeschränkt +517%).

In Verbindung mit der Auslastung der zu Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten ist festzuhalten, dass

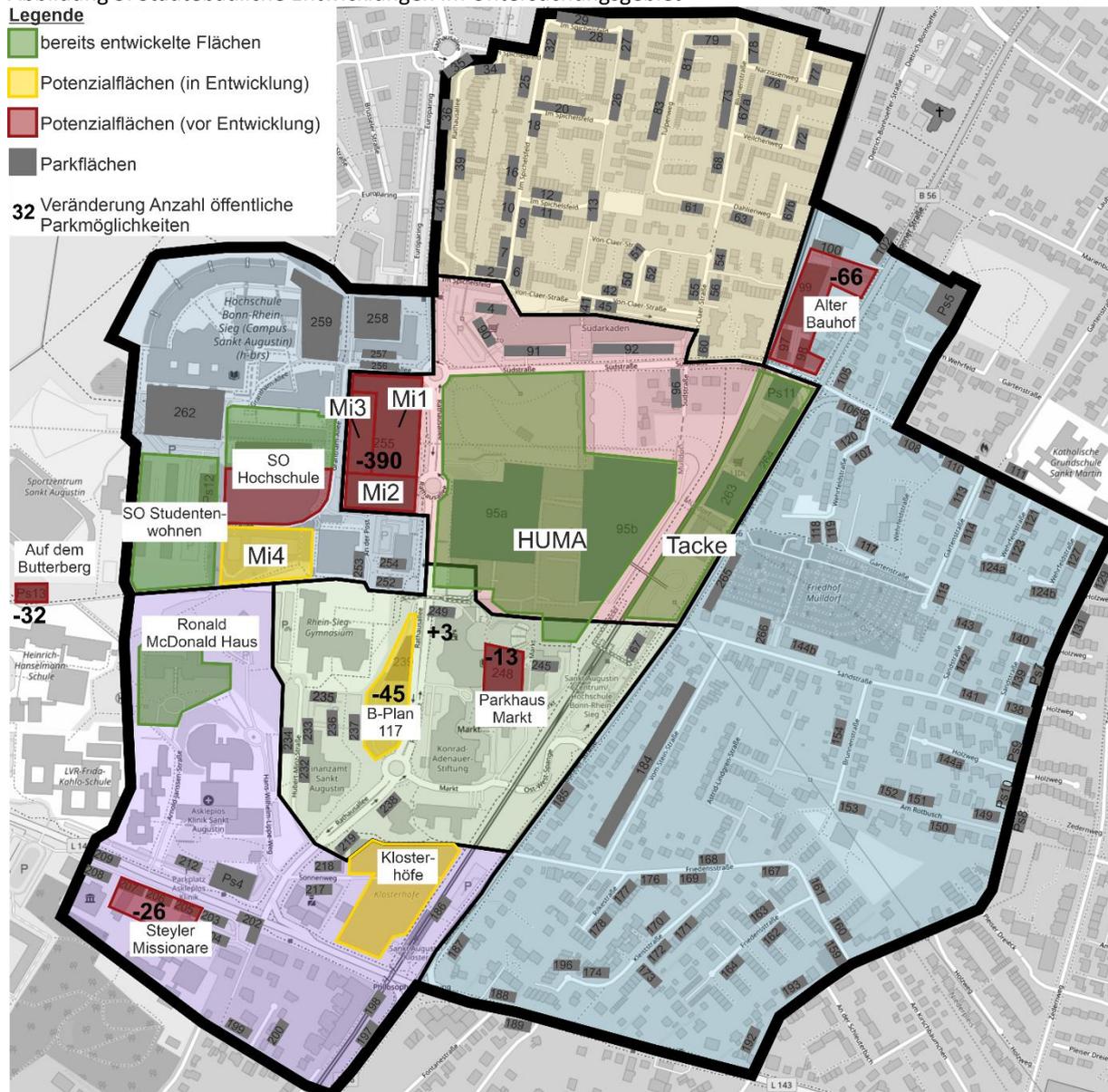
- insgesamt mehr Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet parken (+438),
- die Gesamtauslastung aufgrund der vergrößerten Anzahl der Parkmöglichkeiten deutlich zurückgegangen ist (62% → 52%),
- sich die Auslastungen in den verschiedenen Teilgebieten z.T. deutlich verändert haben (z.B. Teilgebiet Spichelsfeld 45% → 68%),
- ohne den Einbezug der HUMA-Parkhäuser sowie der 2015 in diesem Zusammenhang genutzten Fläche 2019 ein Anstieg der Parkraumauslastung im Gesamtgebiet zu verzeichnen wäre (63% → 74%),
- Falsch bzw. zusätzlich parkende Fahrzeuge sowohl 2015 als auch 2019 kein auffallendes Problem darstellen.

Insgesamt zeigt sich zwar eine zunehmende Anzahl von parkenden Kfz im Untersuchungsgebiet, welche in der Gesamtbetrachtung der Auslastung jedoch vom starken Parkraum-Zuwachs durch die HUMA-Parkhäuser überdeckt wird. Problematisch ist, dass die Parkmöglichkeiten der HUMA-Parkhäuser nicht ausreichend genutzt werden und sich der Parkdruck auf die öffentlichen Parkflächen daher erhöht hat. Ein steigender Parkdruck erhöht hier tendenziell den Parksuchverkehr im öffentlichen Straßenraum und kann perspektivisch zu unerwünschten Verlagerungen in die Wohngebiete sowie vermehrtes Falschparken führen. Die bestehenden Kapazitäten sind insbesondere im Zusammenhang mit den zukünftigen Herausforderungen durch städtebauliche Entwicklungen (siehe Kapitel 6) in die Parkraumkonzeption einzubeziehen.

6 Städtebauliche Entwicklungen im Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet ist das innerstädtische Zentrum von Sankt Augustin. Zumeist fehlen in solchen Räumen Flächen mit Entwicklungspotenzial. Wie die nachfolgende kartographische Darstellung (Abbildung 5) zeigt, gibt es demgegenüber in Sankt Augustin eine erhebliche Anzahl von Entwicklungspotenzialen und -flächen. Einige sind bereits in der baulichen Entwicklung bzw. entwickelt, so dass zusätzlicher Parkdruck im Vergleich zur Situation des Jahres 2015 festzustellen ist. Weitere Flächen sind derzeit in Entwicklung oder könnten sich perspektivisch entwickeln

Abbildung 5: Städtebauliche Entwicklungen im Untersuchungsgebiet



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Einige der aufgeführten Potenzialflächen bzw. Flächen, auf denen Bebauungsmaßnahmen durchgeführt werden sollen, werden zurzeit als Flächen für öffentliche Parkmöglichkeiten genutzt. Dementsprechend wird nachfolgend die städtebauliche Entwicklung der kommenden Jahre in Zusammen-

hang mit der Entwicklung der Parkraumsituation gestellt. Nachfolgend wird zunächst ein Überblick über die oben dargestellten Potenzialflächen bzw. Flächen mit bereits veranlassten baulichen Veränderungen gegeben:

Fläche HUMA (bereits entwickelt)

Die Potenzialfläche HUMA liegt im Teilgebiet HUMA / Südarkaden und ist zum jetzigen Zeitpunkt bereits vollständig entwickelt. Die ehemals vorgelagerte Parkfläche (604 Parkmöglichkeiten) wurde in eine öffentliche Erholungsfläche umgewandelt, während im Zuge der Entwicklung bzw. des Ausbaus des HUMA Einkaufszentrums die beiden Parkhäuser HUMA West (1.600 Parkmöglichkeiten) und HUMA Ost (700 Parkmöglichkeiten) gebaut wurden.

Fläche Tacke (bereits entwickelt)

Die städtebaulichen Entwicklungen im Bereich der Potenzialfläche Tacke, die im Bereich HUMA / Südarkaden liegt, sind ebenfalls bereits abgeschlossen. Dieser Bereich wurde als Geschäfts- und Wohnbereich entwickelt, ohne, dass im Vergleich zum Parkraumkonzept aus dem Jahr 2015 Veränderungen der Anzahl allgemein nutzbarer Parkmöglichkeiten erfolgten.

Fläche SO Studentenwohnen (bereits entwickelt)

Auf der im Teilgebiet Hochschule liegenden Fläche MK5 wurde ein Studierendenwohnheim entwickelt. Die Bauphase ist zum jetzigen Zeitpunkt bereits abgeschlossen. Im Zuge dieser Bebauung wurde eine Parkpalette mit 23 Parkmöglichkeiten errichtet. Die Parkmöglichkeiten sind von jedermann mietbar.

Fläche Ronald-McDonald-Haus (bereits entwickelt)

Die im Teilgebiet Klinik liegende Fläche nördlich der Asklepios Klinik wurde für den Bau des Ronald-McDonald-Hauses genutzt, in dem Familien von schwer kranken Kindern ein Zuhause auf Zeit finden. Die Entwicklung der Potenzialfläche ist abgeschlossen und im Zusammenhang mit dieser sind keine weiteren allgemein nutzbaren Parkmöglichkeiten entstanden.

Fläche SO Hochschule (Nord) (bereits entwickelt)

Im nördlichen Bereich der Potenzialfläche SO Hochschule (Nord), die im Teilgebiet Hochschule liegt, wurde neben einer Hochschuleinrichtung eine allgemein nutzbare Parkfläche (75 Parkmöglichkeiten) geschaffen. Die Entwicklungen in diesem Bereich sind zum jetzigen Zeitpunkt abgeschlossen.

Potenzialfläche B-Plan 117

Die Potenzialfläche B-Plan 117 befand sich zum Zeitpunkt der Erhebungen noch in der Entwicklung. Durch den Bau eines Seniorenheims sind in diesem Bereich im Vergleich zum Jahr 2015 195 von 240 Parkmöglichkeiten entfallen. Im Zuge der endgültigen Fertigstellung und der beginnenden Nutzung des Seniorenheims ist absehbar, dass die verbliebenen Parkmöglichkeiten ebenfalls nicht mehr zur Verfügung stehen werden.

Potenzialfläche Klosterhöfe

Der Bereich der Potenzialfläche Klosterhöfe wird derzeit teilweise als Lagerfläche genutzt. Hier soll nach dem integrierten Handlungskonzept für den Zentrumsbereich der Stadt Sankt Augustin ein Nutzungsmix aus Dienstleistungsnutzungen und Wohnen, ggf. in Verbindung mit sozialem Wohnungsbau, entstehen. Bisher ist nicht absehbar, welche Auswirkungen diese Überlegungen auf die Situation der Parkmöglichkeiten haben wird. Im Sinne einer „worst-case“-Betrachtung wird für die nachfol-

genden Berechnungen davon ausgegangen, dass keine allgemein nutzbaren Parkmöglichkeiten fortbestehen.

Potenzialfläche MI4

Die Potenzialfläche MI4 wird derzeit durch ein Jugendzentrum zwischengenutzt. Nach bisherigen Planungen wird das Jugendzentrum zum Ende des Jahres 2020 in den Neubau an der Bonner Straße zurückkehren. Die Folgenutzung ist noch nicht geklärt, weshalb zum jetzigen Stand keine Aussage zu möglichen Veränderungen der verfügbaren Parkmöglichkeiten getätigt werden kann. Dementsprechend bringt die Potenzialfläche MI4 zunächst keine Veränderung in Bezug auf die allgemein nutzbaren Parkmöglichkeiten mit sich.

Potenzialflächen MI1 – MI3

Für die Potenzialflächen MI1 – MI3 steht das städtebauliche Konzept noch nicht fest. Die sehr zentrale Lage („Filetstück der Stadt“) und das damit einhergehende Interesse von Investoren legt ein Konzept mit hochwertigem Nutzen für die innerstädtischen Bereiche nahe. Erste Nutzungskriterien für dieses Areal liegen vor und werden konkretisiert.

Da die beiden Flächen derzeit als öffentliche Parkmöglichkeiten genutzt werden, hätte eine Entwicklung und Bebauung spürbare Auswirkungen für die zur Verfügung stehende Anzahl allgemein nutzbarer Parkmöglichkeiten. Insgesamt würden zunächst die bestehenden 390 Parkmöglichkeiten entfallen. In wieweit mit Neunutzungen Ersatzkapazitäten, ggf. auch allgemein nutzbar, geschaffen werden, ist noch nicht absehbar. Im Sinne einer worst-case-Betrachtung wird davon ausgegangen, dass keine allgemein nutzbaren Parkmöglichkeiten entstehen werden.

Potenzialfläche SO Hochschule (Süd)

Die Potenzialfläche SO Hochschule (Süd) ist für die mögliche Erweiterung der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg reserviert. Die Planungen hierzu sind bislang noch unklar, aber die steigenden Studierendenzahlen lassen eine baldige Nutzung der Fläche vermuten. Vor dem Hintergrund der angespannten Parksituation ist vorgesehen, dass nachzuweisende Stellplätze auf der Fläche selbst oder auf dem Gebiet der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg errichtet werden. Den ungünstigen Fall, dass wider Erwarten keine Parkmöglichkeiten geschaffen werden, berücksichtigt dieses Gutachten im Sinne einer worst-case-Betrachtung. In den weiteren Berechnungen ist deshalb davon ausgegangen worden, dass keine zusätzlichen allgemein nutzbaren Parkmöglichkeiten geschaffen wurden. Die Entwicklung der Fläche ohne ausreichende Parkmöglichkeiten stellt ausdrücklich nicht den Planungswillen der Stadt Sankt Augustin dar.

Potenzialfläche Alter Bauhof

Im Bereich der Potenzialfläche „Alter Bauhof“ bestehen bereits Planungen für eine weitergehende Nutzung, die sowohl Wohnnutzung als auch Dienstleistungselemente vorsehen. Bei Realisierung dieser Planungen würden die derzeit informellen Parkmöglichkeiten im Bereich der Potenzialfläche entfallen. Im Sinne einer worst-case-Betrachtung wird auch in diesem Fall von keinen neu entstehenden allgemein nutzbaren Parkmöglichkeiten ausgegangen.

Potenzialfläche Auf dem Butterberg

Für den Bereich der Potenzialfläche „Auf dem Butterberg“ besteht nach bisherigem Stand kein Bebauungsplan, allerdings soll die Fläche als Sonderbaufläche für Gebäude aus dem Bereich Gesund-

heit, Wissenschaft und Forschung vorgehalten werden. Zurzeit wird der Bereich der Erschließungsstichstraße als informeller Parkplatz mit ca. 32 Parkmöglichkeiten genutzt, die nach einer Entwicklung und Bebauung der Fläche nicht mehr zur Verfügung stünden. Im Sinne einer worst-case-Betrachtung wird davon ausgegangen, dass keine allgemein nutzbaren Parkmöglichkeiten entstehen werden.

Potenzialfläche Steyler Missionare

Im Bereich des Steyler Klosters besteht innenstadtnahes Verdichtungspotenzial, zu dem allerdings bisher keine konkreten Planungen vorhanden sind. Dementsprechend ist die Abschätzung der Auswirkungen einer Nachverdichtung auf die allgemein nutzbaren Parkmöglichkeiten, von denen es im Bereich des Steyler Klosters ca. 26 gibt, schwierig. Im Sinne einer worst-case-Betrachtung wird von keinen neu entstehenden öffentlichen Parkmöglichkeiten ausgegangen.

Parkhaus Markt

Im Zuge der Umgestaltung des Karl-Gatzweiler-Platzes, für den die Stadt Sankt Augustin eine Förderzusage des Landes erhalten hat, werden auch die öffentlich zugänglichen Parkflächen modernisiert. Neben neuem Anstrich und mehr Beleuchtung, soll eine Neuordnung der Stellplätze erfolgen. Es wird angenommen, dass hierbei auch, soweit dies möglich ist (ggf. auch nur für einzelne Stellplätze), eine Verbreiterung erfolgt. Dadurch würde sich die Gesamtanzahl an Parkmöglichkeiten etwas verringern. Das Gutachten geht in diesem Zusammenhang von einer Verringerung von ca. 10% aus.

6.1 Anzahl Parkmöglichkeiten

Davon ausgehend, dass die allgemein nutzbaren Parkmöglichkeiten auf den im vorangegangenen Kapitel dargestellten Potenzialflächen entfallen und neue Parkmöglichkeiten nur im Rahmen des Stellplatznachweises errichtet werden, verändert sich neben der Gesamtanzahl an Parkmöglichkeiten auch die Auslastung der Verbleibenden (siehe Kapitel 6.2). Der nach Entwicklung aller aufgeführten Potenzialflächen zur Verfügung stehende Parkraum sowie die Verteilung auf die einzelnen Teilgebiete ist in der nachfolgenden Tabelle 7 sowie in Abbildung 6 zusammengefasst:

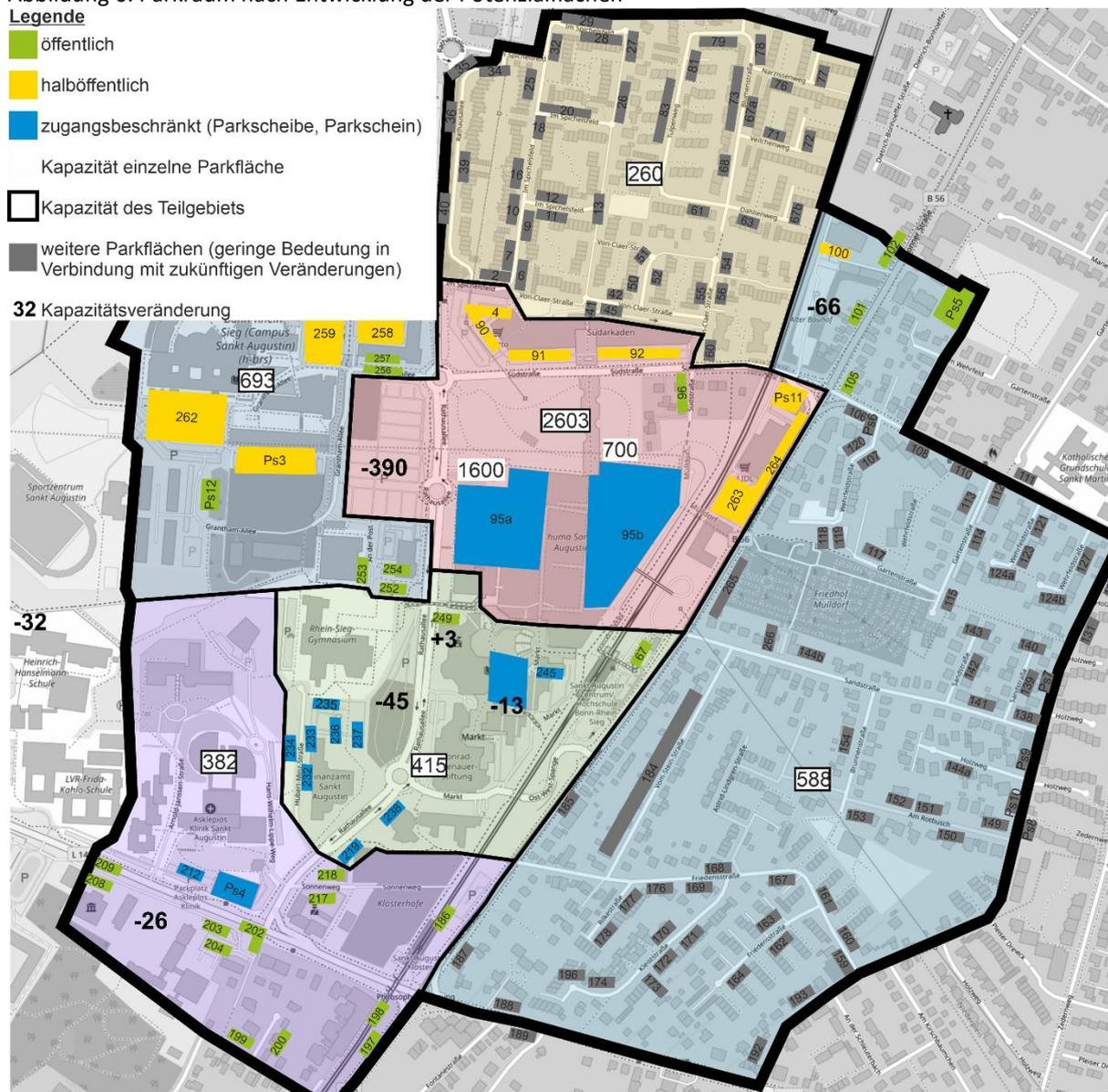
Tabelle 7: Vergleich Anzahl der Parkmöglichkeiten 2019 & zukünftig/perspektivisch

Gebiet	Spichelsfeld	Sandstraße / Holzweg	HUMA / Südarkaden	Hochschule	Rathaus	Klinik	Gesamt
Anzahl 2019	260	654	2.993	725	470	408	5.510
Anteil 2019	5%	12%	55%	14%	9%	7%	100%
zukünftig/perspektivisch	260	588	2.603	693	403	382	4.941
zukünftig/perspektivisch (Anteil)	5%	12%	53%	14%	8%	8%	100%
Veränderung ab 2019	0	-66	-390	-32	-55	-26	-569
Veränderung ab 2019 in %	0%	-10%	-13%	-4%	-12%	-6%	-10%

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage eigener Erhebungen

Aus den städtebaulichen Entwicklungen entsteht ein Rückgang der Parkmöglichkeiten im Gesamtgebiet von 5.510 um ca. 10% auf 4.941. Erheblich wird sich insbesondere die Entwicklung der Potenzialflächen MI1 – MI3 (-390 Parkmöglichkeiten) auswirken. Tabelle 8 & Tabelle 9 zeigen die jeweiligen Entwicklungen bei Betrachtung ohne die HUMA-Parkhäuser bzw. nach Zugänglichkeit der Parkflächen. Der Rückgang der Parkmöglichkeiten ist in diesem Fall deutlicher (-18%) und es zeigt sich, dass insbesondere die allgemein nutzbaren (öffentlichen) Parkmöglichkeiten stark zurückgehen (-30%).

Abbildung 6: Parkraum nach Entwicklung der Potenzialflächen



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Tabelle 8: Vergleich Anzahl der Parkmöglichkeiten 2019 & zukünftig/perspektivisch (ohne HUMA-Parkhäuser)

Gebiet	Spichelsfeld	Sandstraße / Holzweg	HUMA Südarkaden	Hochschule	Rathaus	Klinik	Gesamt
Anzahl 2019	260	654	693	725	470	408	3.210
Anteil 2019	8%	20%	22%	23%	14%	13%	100%
Zukünftig-	260	588	303	693	403	382	2.641

zig/perspektivisch							
Zukünftig/perspektivisch (Anteil)	10%	22%	12%	26%	15%	15%	100%
Veränderung ab 2019	0	-66	-390	-32	-55	-26	-569
Veränderung ab 2019 in %	0%	-10%	-56%	-4%	-12%	-6%	-18%

Tabelle 9: Vergleich Zugangsart der Parkmöglichkeiten 2019 & zukünftig/perspektivisch

	2019	Anteil 2019	Zukünftig / perspektivisch	Anteil zukünftig / perspektivisch	Veränderung ab 2019	Veränderung ab 2019 in %
Öffentlich	1.563	28%	1.070	22%	-493	-32%
Halböffentlich	1.066	20%	1.000	20%	-66	-6%
Zugangsbeschränkt	2.881	52%	2.871	58%	-10	0%
Gesamt	5.510	100%	4.941	100%	-569	-10%

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage eigener Erhebungen

6.2 Auslastung der Parkflächen

Durch die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten städtebaulichen Entwicklungen entfallen nicht nur Parkmöglichkeiten. Autofahrer, die derzeit auf den Potenzialflächen parken, werden sich zukünftig andere Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet suchen müssen. Daher wird es innerhalb des Untersuchungsgebietes zu Umverteilungen des Parkdrucks kommen. Darüber hinaus sind die durch das Entwicklungsvorhaben der Hochschule zusätzlich parkenden Kfz (248⁸) einbezogen worden (siehe Abbildung 7).

Um darzustellen, wie sich der Parkdruck zukünftig verändert und verschiebt, wird mehrstufig vorgegangen:

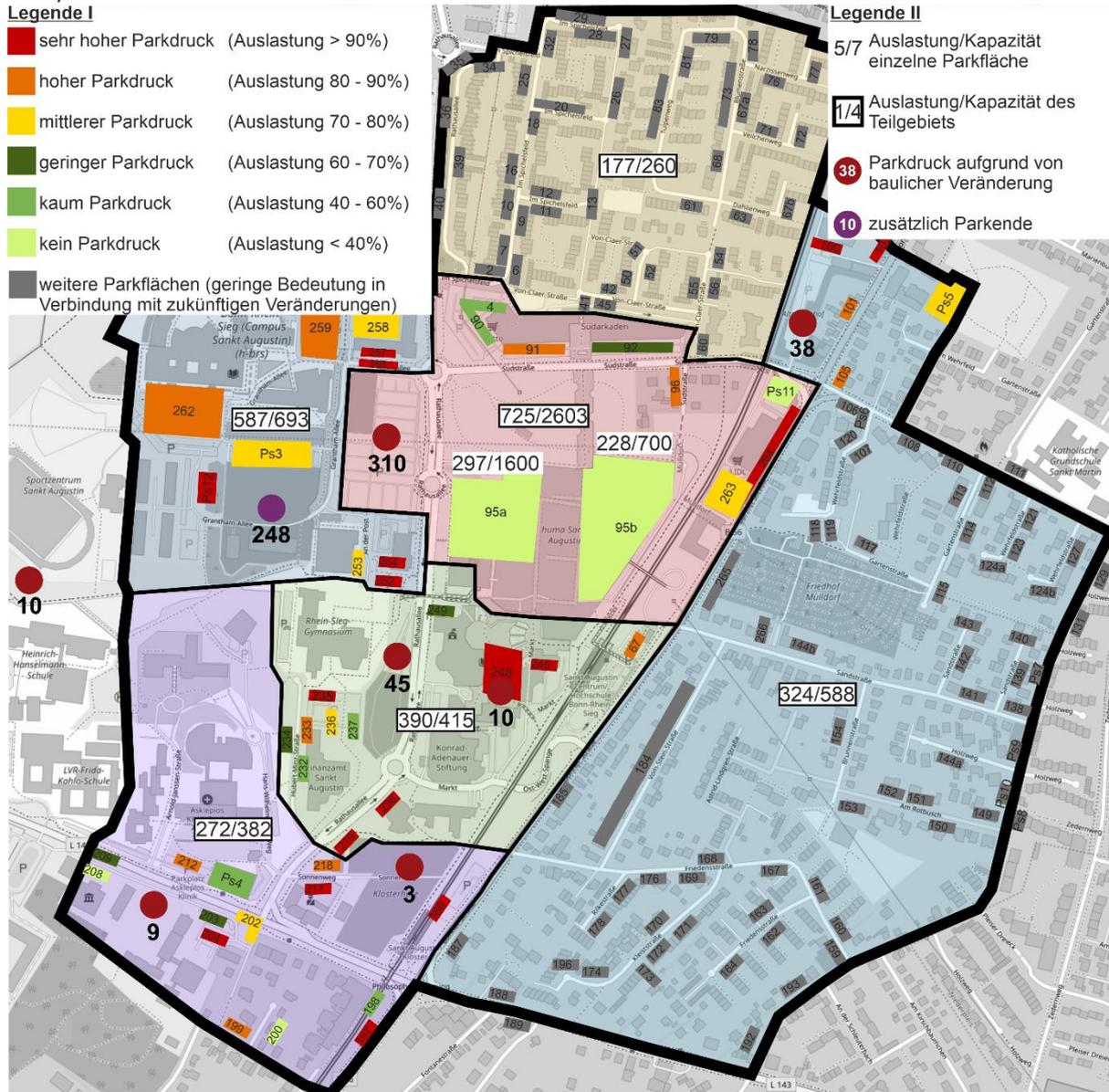
- In einem ersten Schritt werden die Parkmöglichkeiten aus der Betrachtung herausgenommen, die durch eine Entwicklung entfallen (können). Fahrzeuge, die derzeit auf entfallenden Parkmöglichkeiten parken sowie der zusätzliche Parkdruck, der aus städtebaulichen Entwicklungen resultiert, werden als Parkdruck dargestellt, aber noch nicht auf umliegende Parkplätze verteilt. Sie wirken sich daher noch nicht auf die Auslastungsgrade der Parkplätze aus. Dieser Schritt ist in Abbildung 7 dargestellt.
- In einem zweiten Schritt wird der Parkdruck (verlagerte Fahrzeuge sowie neuer Parkdruck durch städtebauliche Entwicklungen) auf die Parkmöglichkeiten zunächst nur im jeweiligen Teilgebiet umgelegt. Die Auslastungsgrade geben die zu erwartende Inanspruchnahme der Parkplätze an.

⁸ Die Anzahl der zusätzlich parkenden Kfz wurde unter Einbezug der angestrebten Entwicklungsszenarien der Hochschule, daraus resultierenden neuen Studierenden- und Mitarbeiterzahlen sowie der abgeschätzten Verkehrsmittelwahl überschlägig berechnet.

- In einem dritten Schritt wird überprüft und dargestellt, ob über die Teilgebietsgrenzen, ggf. in benachbarte (Wohn-)gebiete, Verlagerungen zu erwarten sind (zum Beispiel, weil ein Teilgebiet überlastet ist und Autofahrer auf benachbarte Bereiche ausweichen).

Schritt 1:

Abbildung 7: Auslastung der Parkflächen zukünftig/perspektivisch (ohne Parkdruck der wegfallenden Parkflächen)



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Tabelle 10 macht deutlich, dass es durch die Veränderung der Anzahl der Parkmöglichkeiten zu kleineren Verschiebungen in den Auslastungen kommt. Hierbei ist insbesondere das Teilgebiet HUMA / Südarkaden zu nennen, in dem – durch diesen Zwischenschritt – die Auslastung um sieben Prozentpunkte zurückgeht.

Tabelle 10: Vergleich der Auslastung in den Teilgebieten zukünftig/perspektivisch (ohne Parkdruck der entfallenen Parkflächen)

Teilgebiet	Spichelsfeld	Sandstraße / Holzweg	HUMA / Südarkaden	Hochschule	Rathaus	Klinik	Gesamt
Parkende Kfz 2019	177	362	1.035	597	435	281	2.806
Auslastung 2019	68%	55%	35%	82%	93%	69%	52%
Parkende Kfz zukünftig	177	324	725	587	390	272	2.394
Auslastung zukünftig	68%	55%	28%	85%	94%	71%	50%
Veränderung parkende Kfz	0	-38	-310	-10	-45	-9	-412
Veränderung Auslastung in Prozentpunkten ab 2019	0	0	-7	+3	+1	+2	-2

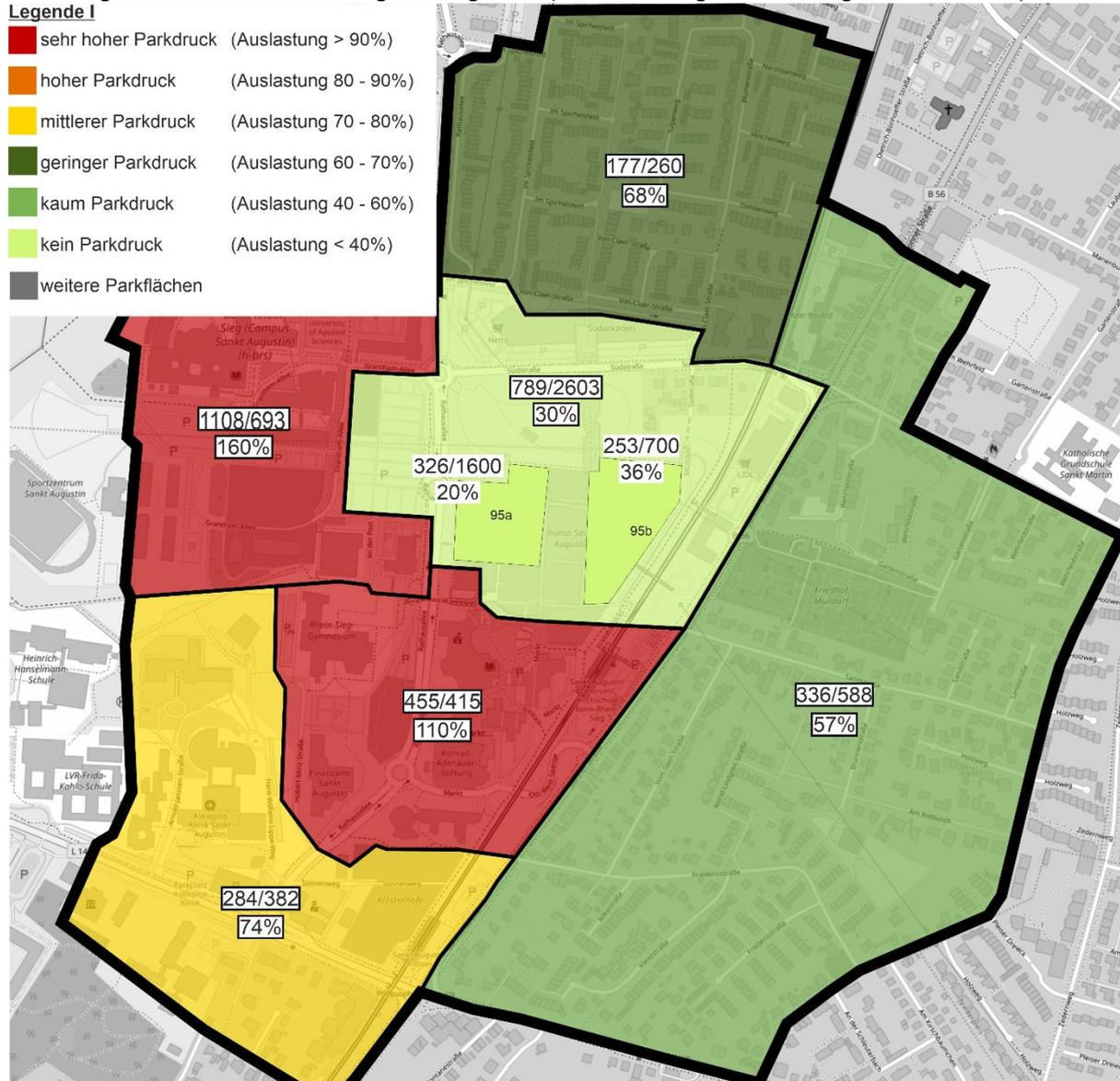
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage eigener Erhebungen

Im nachfolgenden Schritt ist der bisher noch nicht berücksichtigte Parkdruck im jeweiligen Gebiet verteilt und zusätzlich der durch städtebauliche Entwicklung entstehende einbezogen. Dies zeigt Abbildung 8.

Schritt 2:

Für die Verteilung dieses Parkdrucks werden neben der Nähe zu freien Parkmöglichkeiten der wahrscheinliche Parkzweck (z.B. Besuch der Hochschule) sowie die Zugangsart der Parkmöglichkeiten (öffentlich, halböffentlich, zugangsbeschränkt) einbezogen. Die neu entstandene, theoretische Auslastung ist in der nachfolgenden Darstellung sowie Tabelle 11 ersichtlich. Anhand dieser wird deutlich, dass in den Teilgebieten Hochschule und Rathaus deutliche Überlastungen der Parkmöglichkeiten eintreten.

Abbildung 8: Theoretische Auslastung der Teilgebiete (unter Einbezug des ortsbezogenen Parkdrucks)



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Tabelle 11: Vergleich der Auslastung in den Teilgebieten zukünftig/perspektivisch (unter Einbezug des ortsbezogenen Parkdrucks)

Teilgebiet	Spichelsfeld	Sandstraße / Holzweg	HUMA / Südarkaden	Hochschule	Rathaus	Klinik	Gesamt
Parkende Kfz 2019	177	362	1.035	597	435	281	2.887
Auslastung 2019	68%	55%	35%	82%	93%	69%	52%
Parkende Kfz zukünftig / perspektivisch	177	336	789	1108	455	284	3.148
Auslastung zukünftig / perspektivisch	68%	57%	30%	160%	110%	74%	64%
Veränderung parkende Kfz ab 2019	0	-26	-246	+511	+20	+3	+261
Veränderung Auslastung in Prozentpunkten ab 2019	0	+2	-5	+78	+17	+5	+12

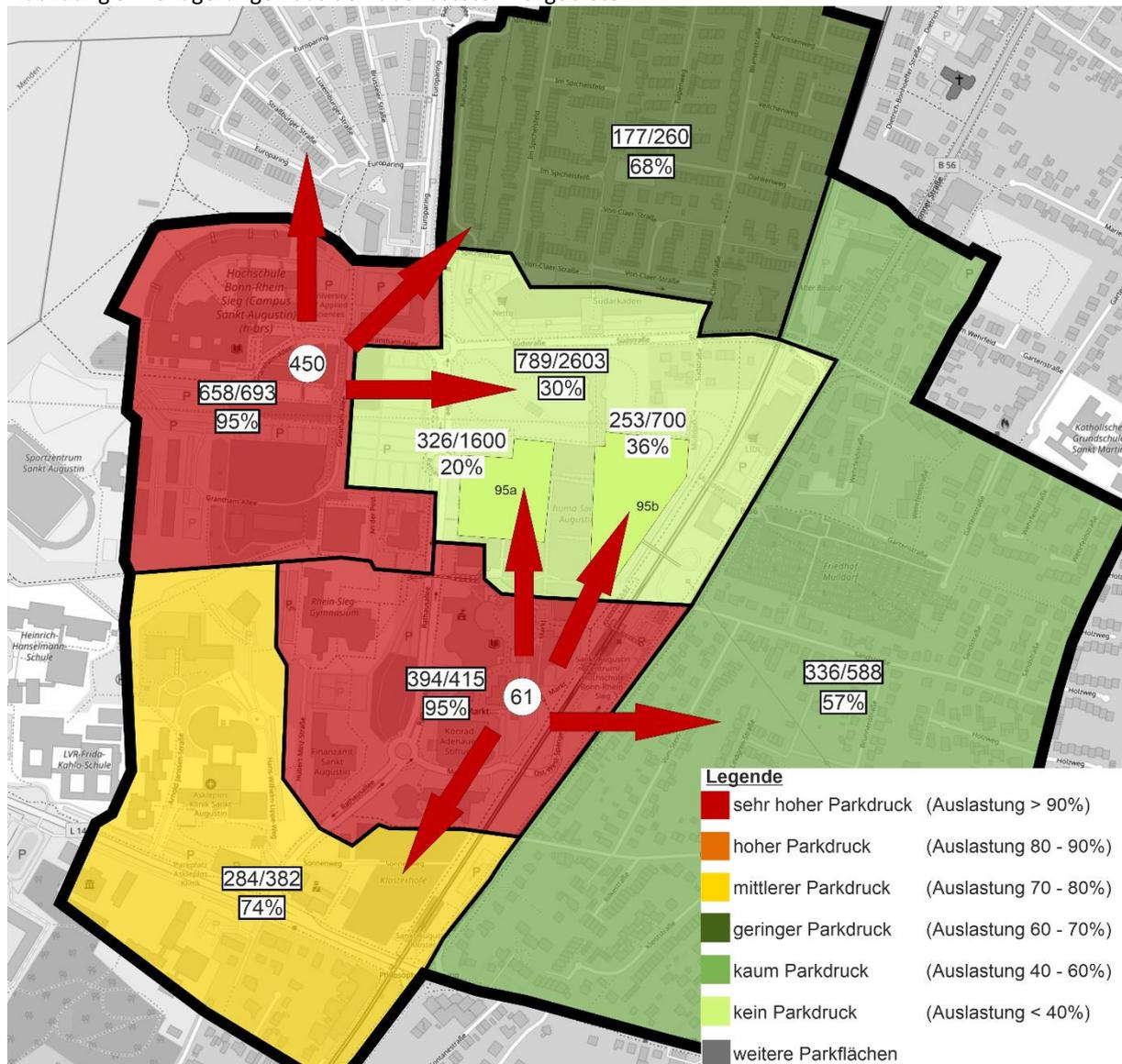
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage eigener Erhebungen

Schritt 3:

In den Teilgebieten Hochschule und Rathaus gehen die Auslastungswerte deutlich über 100 % hinaus. Werden 95 % als Kapazitätsgrenze der Auslastung angesetzt (d. h., geringe Kapazitäten bleiben aufgrund des über den Tag verteilten Parkraumumschlages frei), resultieren daraus Verlagerungen in Richtung des geringsten Widerstands aus den Teilgebieten Hochschule und Rathaus in die umliegenden Nahbereiche. Diese sind im Fall des Teilgebiets Hochschule die Teilgebiete Spichelsfeld und HUMA / Südarkaden sowie das nicht zum Untersuchungsgebiet gehörende Europaviertel, das unmittelbar nördlich der Hochschule liegt. Im Fall des Teilgebietes Rathaus sind es die Teilgebiete Klinik, Sandstr. / Holzweg und HUMA / Südarkaden.

Weiterer Effekt der Überlastungen ist, dass es vermehrt zu falsch parkenden Fahrzeugen kommt, die ggf. andere Verkehrsteilnehmer und -arten behindern oder die eigentlich vorgesehene Nutzung des öffentlichen Raums beeinträchtigen. Diese zu erwartenden (unerwünschten) Verlagerungseffekte sind in der folgenden Abbildung 10 mit Hinterlegung der sich verlagernden Anzahl an Fahrzeugen dargestellt.

Abbildung 9: Verlagerungen aus den überlasteten Teilgebieten



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

6.3 Zwischenfazit städtebauliche Entwicklungen im Untersuchungsgebiet

Es ist festzustellen, dass die städtebaulichen Entwicklungen

- insgesamt zu einer deutlichen Abnahme der allgemein nutzbaren Parkmöglichkeiten (-569) führen werden und 425 Kfz einen neuen Parkplatz brauchen,
- insbesondere in den Teilgebieten HUMA / Südarkaden (-390 bzw. -13%), Rathaus (-55 bzw. -12%) und Sandstr. / Holzweg (-66 bzw. -10%) zu deutlichen Verschiebungen in der absoluten sowie relativen Anzahl der allgemein nutzbaren Parkmöglichkeiten führen werden,
- dazu führen werden, dass ohne Einbezug der HUMA-Parkhäuser insgesamt 2.622 (-569) allgemein nutzbare Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet zur Verfügung stehen würden,
- zu einer weiteren Verschiebung im Bereich der Zugangsart der allgemein nutzbaren Parkmöglichkeiten führen werden (öffentlich 29% → 23%, halböffentlich 19% → 19%, zugangsbeschränkt 52% → 58%).

In Verbindung mit der theoretischen, zukünftigen Auslastung der zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten führen die städtebaulichen Entwicklungen dazu, dass

- durch das Ausbauvorhaben der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg insgesamt mehr Kfz (+248) im Untersuchungsgebiet parken werden
- die Gesamtauslastung im Untersuchungsgebiet steigen wird (51% → 64%),
- ohne den Einbezug der HUMA-Parkhäuser die Gesamtauslastung im Untersuchungsgebiet erheblich steigen wird (74% → 100%),
- sich die Auslastungen in den verschiedenen Teilgebieten z.T. deutlich verändern werden (Hochschule 82% → 160%, Rathaus 93% → 110%; HUMA / Südarkaden 35% → 30%),
- in den beiden Teilgebieten Hochschule (160%) und Rathaus (110%) mit deutlichen Überlastungen umgegangen werden muss,
- sich aus den überlasteten Teilgebieten (Hochschule & Rathaus), ausgehend von einer maximal möglichen Auslastung von 95%, insgesamt 511 Kfz in Richtung des geringsten Widerstands verlagern werden.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass sich durch die städtebaulichen Entwicklungen zunächst ein Wegfall allgemein nutzbarer Parkmöglichkeiten und damit verbunden die Verlagerung des Parkdrucks der bisher dort parkenden Kfz ergeben wird. Zusätzlich wird durch den Hochschulausbau neuer Parkdruck entstehen. Die verbliebenen Parkmöglichkeiten in den besonders betroffenen Teilgebieten (Hochschule & Rathaus) werden den zusätzlichen Parkdruck (Verlagerungen durch Wegfall & Hochschulausbau) nicht abwickeln können, wodurch Verlagerungen des Parkdrucks in Richtung des geringsten Widerstands entstehen werden.

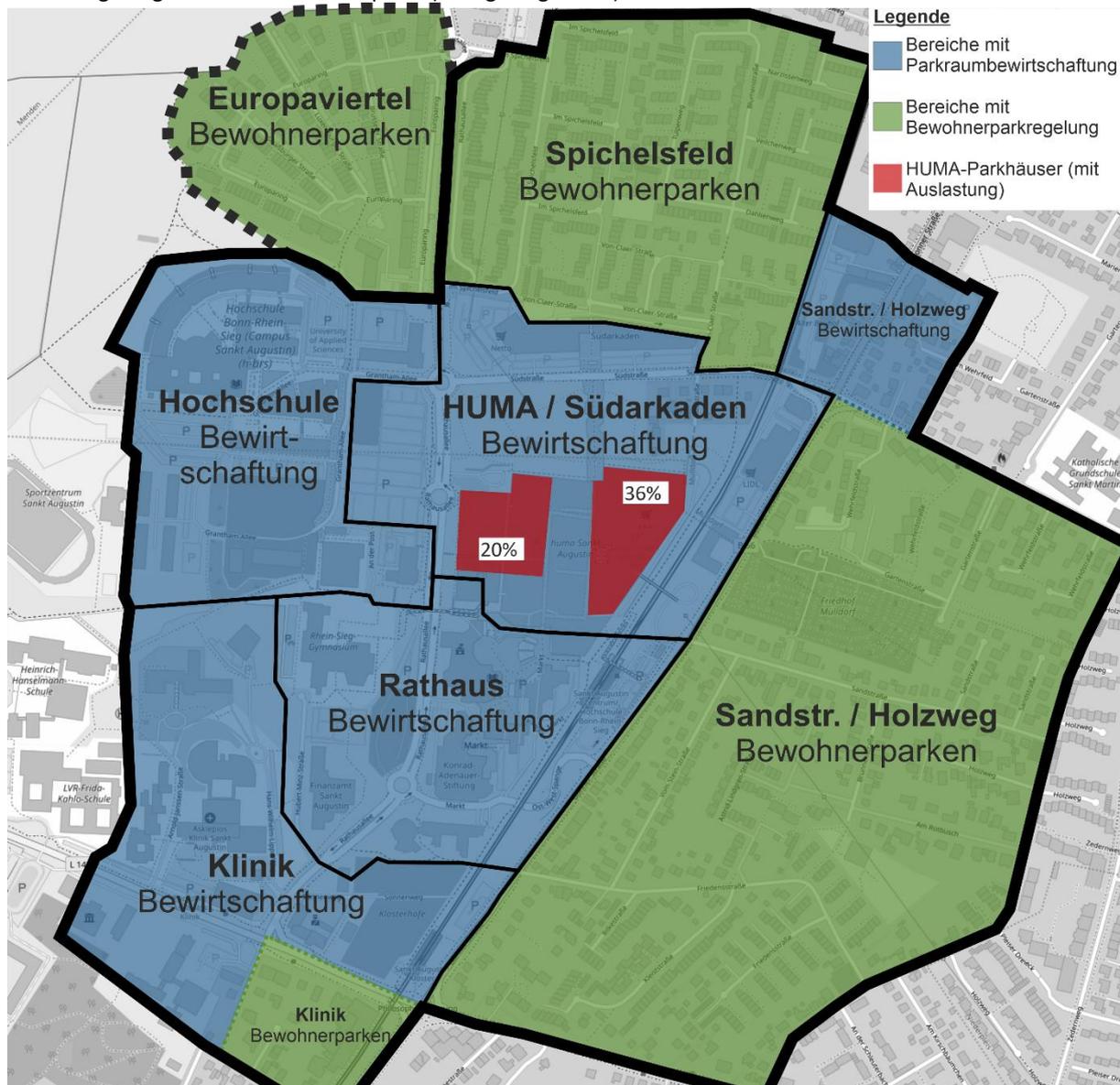
Hier wird deutlich, dass vor dem Hintergrund der städtebaulichen Entwicklungen eine Steuerung des Parkdrucks erforderlich wird, um die sensiblen Wohngebiete (Spichelsfeld, Sandstr. / Holzweg, Europaviertel) vor gebietsfremden Parkdruck zu schützen. Weitere Aspekte, die eine Steuerung des Parkdrucks erfordern, sind die Verhinderung von illegalem Parken, unnötigem Parksuchverkehr und eine grundsätzlich effizientere Verteilung des Parkdrucks. Im nachfolgenden Kapitel sind die dazu notwendigen und gutachterlich empfohlenen Handlungsansätze aufgeführt und erläutert.

7 Maßnahmen der Parkraumkonzeption

Die gutachterlich vorgeschlagenen Maßnahmen der Parkraumkonzeption unterteilen sich grundlegend in zwei Maßnahmenebenen. Zum einen bestehen Hauptmaßnahmen, deren Umsetzung für eine effektive Steuerung des Parkdrucks im Untersuchungsgebiet unabdingbar ist. Zum anderen werden flankierende Maßnahmen genannt, die den Prozess der Maßnahmeneinführung pro-aktiv mitgestalten, die Effektivität der Hauptmaßnahmen erhöhen und die Akzeptanz dieser fördern sollen. Darüber hinaus werden auch temporäre Maßnahmen dargestellt, welche die Zeiträume der städtebaulichen Entwicklungen adressieren. Überschlägige Kostenschätzungen sind im Anhang V ersichtlich.

Es ist zu beachten, dass zwischen den einzelnen Maßnahmen vielfältige Wirkungsbeziehungen bestehen und die Umsetzung einer Einzelmaßnahme, ohne Berücksichtigung des Gesamtkonzepts, unerwünschte Verlagerungseffekte und Parksuchverkehr nach sich ziehen kann.

Abbildung 10: grobe Parkraumkonzeption (Bezug Teilgebiete)



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

7.1 Hauptmaßnahmen der Parkraumkonzeption

Parkraumbewirtschaftung mit Parkraumgebühren

Die Erhebung von Parkraumgebühren ist ein entscheidendes Instrument zur Lenkung des Parkdrucks. Während gebührenfreie Parkplätze tendenziell Parkdruck anziehen, kann über die Erhebung von Gebühren der Nutzungsdruck gesenkt und auf bestimmte Parkbereiche gelenkt werden. Die Erhebung von Parkgebühren trägt auch dazu bei, Wege vom Auto auf den Umweltverbund zu verlagern, indem zum Beispiel den obligatorischen Kosten der ÖPNV-Nutzung Komplementärkosten entgegengesetzt werden. Zudem wird der öffentliche, in Innenbereichen knappe und entsprechend wertvolle Raum, gerecht eingepreist.

Ausgangspunkt der Maßnahmenkonzeption ist die gebührenpflichtige Bewirtschaftung der Parkflächen einschließlich einer Höchstparkdauer. Darin einzuschließen sind (siehe Abbildung 10)

- die Teilgebiete HUMA/Südarkaden
- das Teilgebiet Hochschule,
- das Teilgebiet Rathaus sowie
- der nördliche Bereich des Teilgebietes Sandstr./Holzweg (aufgrund der räumlichen Nähe zu HUMA/Südarkaden und zu erwartenden Verlagerungswirkungen)

Ziel der Gebührenerhebung ist es, die Nutzung der HUMA-Parkhäuser zu fördern und dadurch eine Überlastung des öffentlichen Raumes und Verlagerungseffekte in Wohngebiete zu verhindern. Grundsatz einer effektiven Parkraumplanung ist, dass die Gebühren im öffentlichen Straßenraum mindestens so hoch liegen müssen, wie in Parkbauten und das Parken im öffentlichen Raum mit einer Höchstparkdauer belegt werden sollte.

An den Gebühren der HUMA-Parkhäuser orientiert ist daher folgendes zu empfehlen:

- Anordnung von gebührenpflichtigem Parken in o.g. Teilgebieten mit mind. 1,50€/Stunde
- Anordnung einer Höchstparkdauer von max. 2 Stunden

Durch die Maßnahmen wird das Parken in den HUMA-Parkhäusern deutlich attraktiver gestaltet, ohne dass der Betreiber des HUMA-Einkaufcenters Anpassungen vornehmen muss.

Die Einführung der oben dargelegten Parkraumbewirtschaftung würde, wie aus Tabelle 12 hervorgeht, nur für einen geringen Teil der Parkmöglichkeiten gelten. Dementsprechend müssen für eine wirksame Konzeption der Parkraumbewirtschaftung in den vorgeschlagenen Bereichen vor allem die halböffentlichen Parkflächen (siehe Abbildung 11) und die jeweils zuständigen Akteure einbezogen werden. Besonders wichtige Akteure sind hier die Hochschule Bonn-Rhein-Sieg, die Kreishandwerkerschaft, die Südarkaden und der Bereich „Tacke“.

Tabelle 12: Zuordnung der Parkmöglichkeiten im bewirtschafteten Bereich

Teilgebiet	öffentlich	halböffentlich	privat	temporär	Gesamt 2019	Gesamt zukünftig
Hochschule	33	637	23	32	725	693
HUMA / Südarkaden	12	291	2.300	390	2.993	2.603
Rathaus	348	67	0	55	470	415

Klinik	47	102	175	26	350	324
Sandstraße / Holzweg	19	97	0	66	182	116
Summe	459	1.194	2.498	569	4.720	4.151

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage eigener Erhebungen

Tabelle 12 und Abbildung 11 zeigen zudem Parkmöglichkeiten, die nur (noch) temporär zur Verfügung stehen, weil sie ggf. zukünftig bebaut werden. Für diese wurden ebenfalls Maßnahmen entwickelt (s. Kapitel 7.3).

Bewohnerparken in den Bereichen mit überwiegender Wohnnutzung

Um zu verhindern, dass die Parkraumbewirtschaftung in den oben genannten Teilgebieten zu einer Verlagerung des Parkdrucks in die Wohngebiete führt, ist für angrenzende Wohngebiete (Spichelsfeld, Sandstr. / Holzweg) eine Bewohnerparkregelung zu empfehlen. Die Bewohnerparkregelung ist über die genannten Teilgebiete des Untersuchungsgebiets hinaus in das Europaviertel, nordwestlich des Untersuchungsgebiets, auszuweiten, da aufgrund der Nähe zur Hochschule ansonsten Verlagerungen in diesen Bereich erfolgen würden.

Für das Teilgebiet Klinik ist in dessen südöstlichen Bereich ebenfalls eine Bewohnerparkregelung sinnvoll. Das Teilgebiet Sandstraße / Holzweg muss aufgrund seiner Größe in Verbindung mit den Vorgaben der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) in zwei Bereiche (Sandstraße / Holzweg I & Sandstraße / Holzweg II) geteilt werden⁹.

Die Anzahl der Parkmöglichkeiten, für die entsprechend der Rahmenbedingungen der Verwaltungsvorschrift eine Bewohnerparkregelung zu empfehlen ist, ist in Tabelle 13 dargestellt. Darüber hinaus sind die nach VwV-StVO maximal für Bewohner zu reservierenden Parkmöglichkeiten an Werktagen zwischen 09 und 18 Uhr sowie in den sonstigen Zeiträumen angegeben.

Tabelle 13: Anzahl Parkmöglichkeiten in Bereichen mit Bewohnerparkregelung

Teilgebiet	Parkmöglichkeiten	max. zu reservierende Bewohnerparkplätze werktags (09-18 Uhr)	max. zu reservierende Bewohnerparkplätze sonstige Zeiträume
Spichelsfeld	260	130 (50%)	195 (75%)
Sandstraße / Holzweg I	270	135 (50%)	203 (75%)
Sandstraße / Holzweg II	202	101 (50%)	152 (75%)
Klinik	58	29 (50%)	44 (75%)
Summe	790	395 (50%)	593 (75%)

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage eigener Erhebungen

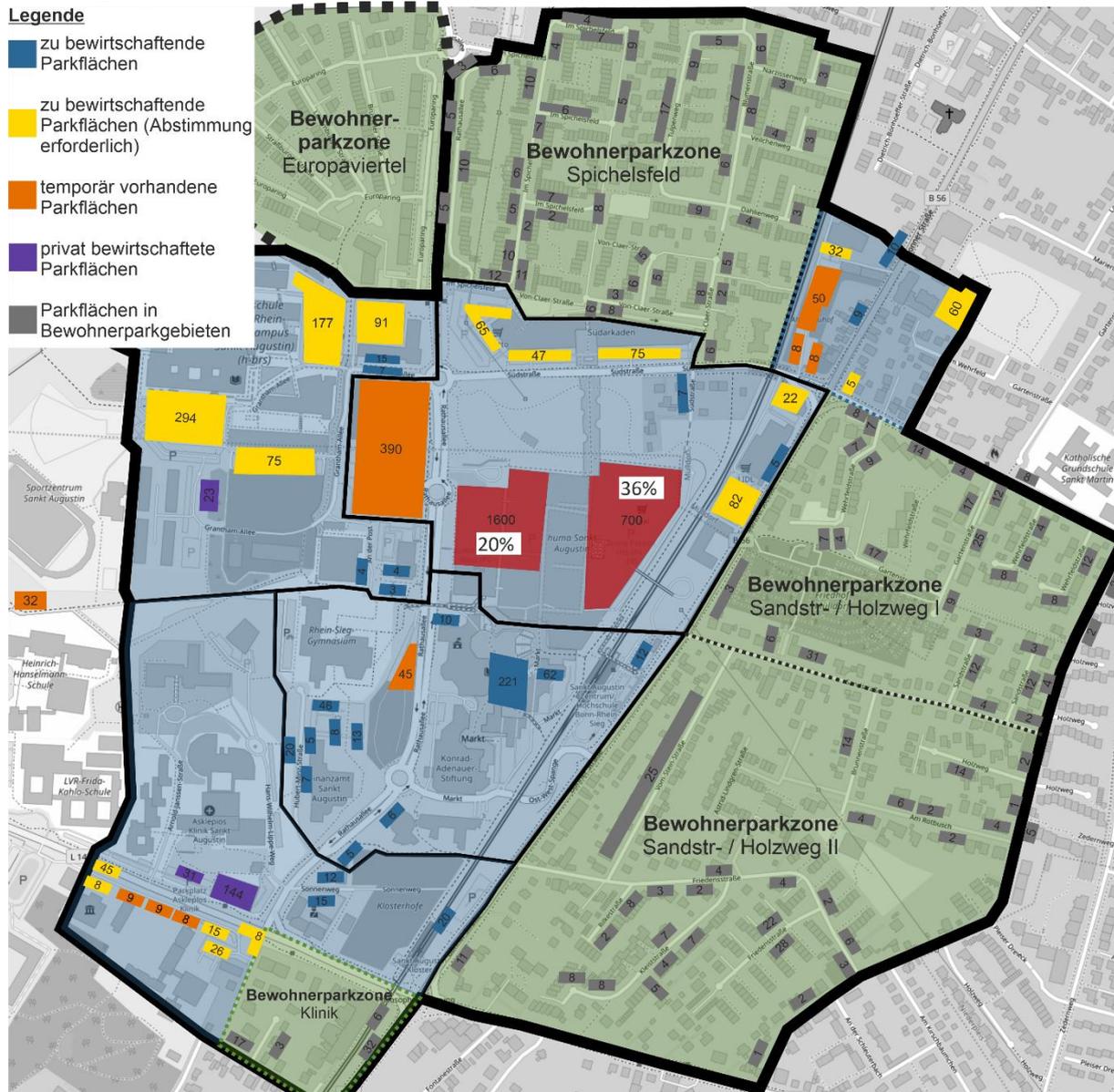
Die Voraussetzungen für die Ausstellung eines Bewohnerparkausweises sind in Anhang IV dargestellt.

⁹ „Die maximale Ausdehnung eines Bereiches [mit Bewohnerparkvorrechten] darf [...] 1000 m nicht übersteigen.“ (VwV-StVO). Ist allerdings eine größere Ausdehnung eines Bereiches gegeben, so kann dieser in mehrere Bereiche mit unterschiedlicher Nummerierung aufgeteilt werden. (vgl. VwV-StVO)

Abbildung 11: Parkraumkonzeption mit Unterteilung nach einzelnen Parkflächen

Legende

- zu bewirtschaftende Parkflächen
- zu bewirtschaftende Parkflächen (Abstimmung erforderlich)
- temporär vorhandene Parkflächen
- privat bewirtschaftete Parkflächen
- Parkflächen in Bewohnerparkgebieten



Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Langzeitparken im HUMA-Parkhaus West

In Folge der bereits beschriebenen Maßnahmen wird sich die Situation für Dauer- und Langzeitparker im Untersuchungsgebiet verändern. Für diese Nutzergruppen wird weniger unbewirtschafteter Parkraum zur Verfügung stehen.

Die verfügbaren Kapazitäten der HUMA-Parkhäuser sollten, in Form einer Kooperation zwischen Hochschule und dem HUMA-Einkaufszentrum, dazu genutzt werden, dauer- und langzeitparkende Kfz von Beschäftigten und Studenten der Hochschule im HUMA-Parkhaus West unterzubringen. Dazu ist ein kostenoptimierter Dauerparkausweis für Hochschulangehörige zwischen den Betreibern des HUMA-Einkaufszentrums und der Hochschule zu verhandeln – optimalerweise gebührenabgestuft nach Mitarbeitenden und Studierenden. Berechtigungsdauern können monatlich, Semester-angepasst oder jährlich abgestuft werden.

Die Langzeitnutzung des HUMA-Parkhauses West sollte neben Angehörigen der Hochschule auch den Mitarbeitenden des HUMA-Einkaufszentrums zur Verfügung gestellt werden.

Die drei bisher genannten Maßnahmen stehen in einem engen Wirkzusammenhang zueinander und erzielen nur bei integrierter und abgestimmter Umsetzung die gewünschte Wirkung. Im Fall einer (teilweisen) Umsetzung einzelner Maßnahmen würden unerwünschte Verlagerungseffekte und Parksuchverkehr entstehen. Essenzieller Baustein ist zudem die Parkraumüberwachung:

Ausweitung der Parkraumüberwachung

Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung werden dann effizient funktionieren, wenn die Parkregelungen überwacht werden.

Derzeit bestehen für das Gesamtgebiet der Stadt Sankt Augustin sechs halbe Planstellen für die Überwachung des ruhenden Verkehrs. Die Kontrollen in den Überwachungszeiträumen¹⁰ werden jeweils zu zweit durchgeführt. Für den Haushalt 2021 sind zwei weitere halbe Stellen angemeldet, um sowohl Sonderkontrollen (Veranstaltungen, Hinweise aus Bevölkerung/Politik) an Werktagen sowie an Sonn- und Feiertagen durchzuführen, als auch generell gestiegene Kontrollbedarfe aufzufangen.

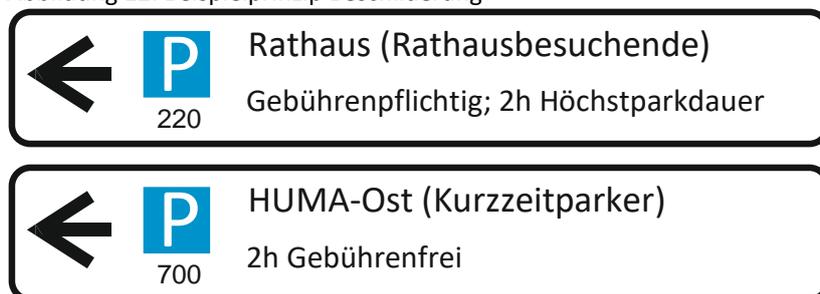
Durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsbereich würde der Kontrollaufwand weiter erhöht. Es ist eine weitere Aufstockung des Personals um mindestens zwei ganze Planstellen zu empfehlen.

Es ist davon auszugehen, dass nicht alle Autofahrer- trotz intensiver Öffentlichkeitsarbeit – von der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung informiert sind und unwissentlich falsch parken. Daher ist es sinnvoll, in einer Übergangsphase (ca. eine bis zwei Wochen) anstatt des Bußgeldes nur einen offiziellen Hinweiszettel an die Windschutzscheibe heften.

Beschildeungskonzept für das Gesamtgebiet Sankt Augustiner Zentrum

Zur weiteren Reduzierung des Parksuchverkehrs ist außerdem eine Aktualisierung der Parkraumschilderung für das Gesamtgebiet sinnvoll. Bestandteile dieser Beschilderung sollten insbesondere eine schematische Verortung der wichtigen Parkplätze, deren Kapazitäten sowie die wichtigsten Informationen (Bewirtschaftungsform, Zweck des Parkens wie z.B. Rathaus-Besuchende o.ä.) zum Parken im Zentrumsbereich von Sankt Augustin sein.

Abbildung 12: Beispielprinzip Beschilderung



Quelle: eigene Darstellung

¹⁰ (Mo-Fr zwischen 07:00 – 11:00 Uhr, 12:00 – 16:00 Uhr & 15:00 – 19:00 Uhr; Sa 08:00 – 12:00 Uhr & 14:00 – 18:00 Uhr)

7.2 Flankierende Maßnahmen zur Parkraumkonzeption

Service und Komfort: Handyparken und „Smartparking“

Flankierend zur gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung ist das Handyparken und dessen Weiterentwicklung zum „Smartparking“ zu empfehlen, um den Komfort für die Nutzer zu erhöhen. Das Handyparken ermöglicht, ein Parkticket mit dem Handy zu buchen - der Weg zum Parkscheinautomaten entfällt.

Eine Weiterentwicklung des Handyparkens ist das „Smartparking“. Verschiedene Anbieter positionieren sich mittlerweile auf dem Markt und bieten App-gestützte Systeme an, die durch gekoppelte Sensoren auf den Parkplätzen die Reservierung von Parkplätzen vor dem Fahrtantritt bzw. während der Fahrt ermöglichen und den Autofahrer zum jeweiligen Standort navigieren. Neben dem Komfortgewinn kann so Parksuchverkehr reduziert werden.

Kommunikationsstrategie zum Thema Parken

Maßnahmen, die den Bereich des ruhenden Verkehrs tangieren, werden i.d.R. von den verschiedenen Nutzergruppen sehr unterschiedlich bewertet und oftmals kritisch wahrgenommen. Umso wichtiger ist eine handlungsleitende Kommunikations- und Beteiligungsstrategie für die Konzeption und Umsetzung der Maßnahmen. Dementsprechend müssen neben der Politik und den Bewohnern auch die ansässigen Akteure (HUMA-Einkaufszentrum, Hochschule, weitere Institutionen, Einzelhändler, Entwickler/Investoren der Potenzialflächen) stetig in den Prozess einbezogen werden. Die Analyseergebnisse des vorliegenden Gutachtens können in diesem Zusammenhang als Argumentationsgrundlage für die Notwendigkeit der Maßnahmen genutzt werden.

Grundlagenermittlung & Mobilitätskonzept Hochschule Bonn-Rhein-Sieg

Die Ausbaupläne der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg haben, wie die Analysen dieses Gutachtens zeigen, einen enormen Einfluss auf die Parkraumsituation im Sankt Augustiner Zentrum und insbesondere im Teilgebiet Hochschule. Dementsprechend muss einerseits bei Ausbauvorhaben der Hochschule von Seiten der Stadt darauf bestanden werden, dass durch Aus- und/oder Neubaufvorhaben ausgelöste Stellplatznachweise nicht über bestehende Stellplätze oder die Stellplatzablässe erbracht werden, damit der Parkraumbedarf von Nutzungserweiterungen/-änderungen möglichst auf dem Gelände der Hochschule abgewickelt wird.

Andererseits sollte die Hochschule eine mobilitätsbezogene Datengrundlage über die Mitarbeitenden und Studierenden anlegen (Anzahl der Fahrten pro Woche, Verkehrsmittelwahl, Gründe für die Verkehrsmittelwahl, Quell- und Zielorte, ...) und darauf aufbauend ein Mobilitätskonzept entwickeln. Auf dieser Basis sollten zielgerichtete Maßnahmen entwickelt werden, welche die Anreise mit dem Umweltverbund (insb. ÖPNV) fördern und den Parkdruck gleichermaßen senken.

Umsetzung von betrieblichem Mobilitätsmanagement

Die mit der Parkraumbewirtschaftung einhergehenden Veränderungen im Sankt Augustiner Zentrum stellen einen Ausgangspunkt für die Umsetzung von betrieblichen Mobilitätsmanagementmaßnahmen dar, da die Nutzenden des öffentlichen Parkraums alte Muster aufbrechen müssen und zum Nachdenken über Alternativen angeregt werden.

Die Möglichkeiten von betrieblichem Mobilitätsmanagement reichen von unternehmensindividueller Kommunikation und Information zum Thema Mobilität (z.B. in Form von Mobilitätspaketen für neue Mitarbeitende oder eine unternehmensinterne Mitfahrer Börse), über die Einbindung der Mitarbeitenden in die Entwicklung von Mobilitätsideen (z.B. durch einen Mobilitätsbeauftragten im Unternehmen), Anreize zur Nutzung von Alternativen zum Kfz (z.B. durch das Angebot von Jobtickets oder Möglichkeiten zum Fahrradleasing) bis hin zur Effizienzsteigerung des eigenen Fuhrparks (z.B. durch Fuhrparkmanagement und die Integration von Carsharing).

Betriebliches Mobilitätsmanagement eignet sich insbesondere für die Hochschule Bonn-Rhein-Sieg, das HUMA-Einkaufszentrum, die Kreishandwerkerschaft Bonn/Rhein-Sieg, die Stadtverwaltung, das Finanzamt, die Asklepios-Klinik sowie weitere Einzelhändler und Dienstleister. Diese sollten gezielt angesprochen und motiviert werden. Des Weiteren sind auch die Lehrkräfte der ansässigen Schulen einzubeziehen.

Nutzung bestehender Potenziale

Die Stadt Sankt Augustin hat mit der Eröffnung der Mobilstation im Jahr 2018 bereits den Weg für intermodale Wegeketten im Untersuchungsgebiet eröffnet. Dieses Potenzial kann ausgebaut werden.

Die Mobilstation ist im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Sankt Augustin Zentrum verortet, welche ca. 700m von der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg entfernt liegt. Möglich ist die Verbindung der Mobilstation mit der Hochschule über ein Leihfahrradsystem oder ggf. auch über E-Roller. Ein solches Angebot könnte z.B. an das ÖPNV-Ticket geknüpft sein oder durch eine halbstündig kostenfreie Nutzung realisiert werden. Dadurch könnten Hochschulmitarbeiter sowie Studenten dazu motiviert werden, auf den öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen.

7.3 Temporäre Maßnahmen

Da die in Kapitel 6 angesprochenen städtebaulichen Entwicklungen im Untersuchungsgebiet einer gewissen Entwicklungszeit unterliegen, müssen im Zuge der Parkraumkonzeption auch Übergangszeiträume betrachtet werden.

Einerseits würden die in Kapitel 7.1 und 7.2 empfohlenen Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung nicht ihre volle Wirkung entfalten, wenn auf den temporären Parkflächen keine Maßnahmen ergriffen werden würden. Andererseits wären mit einer Ausweitung der angeregten Maßnahmen auf temporäre Parkplätze aber auch Kosten verbunden, die angesichts des nur temporären Fortbestands der Parkplätze im Kosten-Nutzen-Verhältnis fragwürdig sind.

Im Folgenden sind daher temporäre Maßnahmen dargestellt, welche einerseits möglichst zeitnah sowie praktikabel umzusetzen sind und andererseits möglichst geringe Kosten bei der Stadt Sankt Augustin verursachen:

Parkflächen MI1 – MI3

Für die Parkmöglichkeiten auf den temporären Parkflächen MI1 – MI3 sollte über eine zeitlich begrenzte Parkraumbewirtschaftung nachgedacht werden. Diese soll dazu beitragen, dass weniger Langzeit- und Dauerparker die nur noch temporär zur Verfügung stehenden Parkflächen nutzen. Denkbar ist z.B. eine private Parkraumbewirtschaftung durch ein Dienstleistungsunternehmen.

Hier besteht die Möglichkeit, sowohl ein Angebot für Langzeitparkende, als auch ein Angebot für Kurzzeitparkende zu schaffen. So könnte etwa der südliche Teil für Dauernutzende zur Verfügung gestellt werden. Ein monatliches Parkticket für diesen Bereich könnte ca. 30,00 € kosten. Der restliche Bereich sollte über Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden, deren Bewirtschaftungsmodalitäten an denen der übrigen Parkraumbewirtschaftung (siehe Kapitel 7.1) angepasst sind. Die Überwachung des Parkplatzes wäre Gegenstand des privaten Dienstleistungsunternehmens, das bei Parkfehlverhalten eine Vertragsstrafe in einer gewissen Höhe geltend machen könnte. Einem Langzeit- und Dauerparken im öffentlichen Raum bzw. auf oberirdischen Parkplätzen würde dadurch entgegengewirkt und das Ziel, Parkdruck in die Parkbauten zu lenken, unterstützt.

Weitere kurz- bis mittelfristig wegfallende Parkflächen:

Bislang ist nicht absehbar, welchen Einfluss mögliche Entwicklungen im Bereich des Steyler Klosters auf die dortige Parkplatzanzahl haben könnten und ob überhaupt Parkflächen in Anspruch genommen werden müssten. Sie sollten daher zunächst an die umgebende Parkraumbewirtschaftung angepasst werden.

Im Bereich der Straße „Auf dem Butterberg“ sollte zum Umgang mit den dort parkenden Kfz die Einrichtung eines Parkverbots geprüft werden, um zu verhindern, dass dieser Bereich im Zug der Maßnahmen der Parkraumkonzeption stärker genutzt wird. Mit der Einrichtung eines Parkverbots geht die Einrichtung einer regelmäßigen Kontrolle, entsprechend den zuvor beschriebenen Ausführungen (siehe Kapitel 7.1) einher.

8 Zusammenfassendes Fazit

Bestandsanalyse durch bestehendes Gutachten & eigene Erhebungen

Die Aktualisierung des Parkraumkonzeptes für die Stadt Sankt Augustin hat, auf Grundlage des bestehenden Gevas Gutachtens aus dem Jahr 2015 und einer stichprobenartigen Auslastungszählung im Februar 2019, zunächst die Veränderungen der Anzahl an Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet sowie deren Auslastung untersucht. Diese Gegenüberstellung hat gezeigt, dass eine erhebliche Zunahme an Parkmöglichkeiten durch den Bau der HUMA-Parkhäuser stattgefunden hat. Diese Erhöhung der Parkmöglichkeiten hat eine deutliche Reduzierung der Auslastung im Gesamtgebiet bewirkt. In diesem Zusammenhang ist allerdings zu beachten, dass insgesamt mehr Kfz im Untersuchungsgebiet parken und die Auslastung der Parkmöglichkeiten, die sich außerhalb der HUMA-Parkhäuser befinden, zugenommen hat. Dieser gegenläufige Trend lässt darauf schließen, dass die außerhalb liegenden Parkmöglichkeiten den Nutzenden attraktiver erscheinen, als die Parkmöglichkeiten in den HUMA-Parkhäusern.

Einbezug städtebaulicher Entwicklungen in Sankt Augustin

Auf der Grundlage der Analyse von Anzahl und Auslastung der Parkmöglichkeiten sind anschließend die potenziellen städtebaulichen Entwicklungen im Sankt Augustiner Zentrum in die Untersuchung einbezogen worden. In diesem Zusammenhang wurde davon ausgegangen, dass die betreffenden Nutzungen den jeweiligen Stellplatzbedarf auf dem eigenen Grundstück nachweisen und somit keine weiteren allgemein nutzbaren Parkmöglichkeiten geschaffen werden und auch kein zusätzlicher Parkdruck auf bestehende Parkmöglichkeiten erzeugt wird. Ausnahme hierzu ist das Ausbauvorhaben der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg auf der Potenzialfläche SO Hochschule (Süd). Hier wurde in Kapitel 6 die Vorgehensweise zur worst-case-Betrachtung erläutert. Die Entstehung von zusätzlichem Parkdruck auf bestehende Parkmöglichkeiten wurde einbezogen, um zu veranschaulichen, welcher Parkdruck entsteht, wenn die Hochschule den Stellplatznachweis über bestehende Parkmöglichkeiten oder durch Stellplatzablöse erbringen darf.

Der Einbezug der städtebaulichen Entwicklungen zeigt, dass allgemein nutzbare Parkmöglichkeiten wegfallen und durch die dort abgestellten Kfz Parkdruck entsteht, der sich im Teil- bzw. Gesamtgebiet verlagern wird. Hinzu kommt neuer Parkdruck durch das potenzielle Ausbauvorhaben der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg. Die Verteilung des sich verlagernden sowie des neuen Parkdrucks auf die verbleibenden Parkmöglichkeiten zeigt erhebliche Überlastungen in den Teilgebieten Hochschule und Rathaus auf. Diese Überlastungen werden Verlagerungen in Richtung des geringsten Widerstands bewirken, was im Umfeld der Teilgebiete Hochschule und Rathaus insbesondere die anliegenden Wohngebiete Spichelsfeld, Europaviertel und z.T. Sandstraße / Holzweg sind. Darüber hinaus wird es im Gesamtgebiet zu erhöhtem Parksuchverkehr und vor allem in den überlasteten Teilgebieten zu vermehrtem Falschparken kommen.

Maßnahmenkonzept zur effizienten Steuerung des ruhenden Verkehrs

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Analyse und unter Einbezug der Auswirkungen der potenziellen städtebaulichen Entwicklungen wurde ein Maßnahmenkonzept aus Hauptmaßnahmen, flankie-

renden Maßnahmen sowie temporären Maßnahmen erstellt, um der Stadt Sankt Augustin Möglichkeiten zur Steuerung des Parkdrucks aufzuzeigen. Ziel ist neben der effizienteren Nutzung des vorhandenen Parkraums der Schutz der Wohngebiete vor gebietsfremden Langzeitparkern. Dazu werden als Hauptmaßnahmen eine an die Bewirtschaftungsmodalitäten der HUMA-Parkhäuser angepasste Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums sowie eine Bewohnerparkregelung für die Bereiche mit überwiegender Wohnnutzung empfohlen.

Bei der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung und/oder einer Bewohnerparkregelung ist die Überwachung ein essenzieller Bestandteil, weshalb die Ausweitung der Kontrollen des ruhenden Verkehrs eine weitere Hauptmaßnahme darstellt. Ziel ist die bessere Ausnutzung der Kapazitäten der HUMA-Parkhäuser.

Um den Langzeitparkern ein alternatives Angebot zur Verfügung zu stellen ist die Kooperation zwischen Hochschule und HUMA-Center ein anzustrebender Schritt dessen Umsetzung über das Maßnahmenkonzept hinaus geht. Hierzu sind Verhandlungen zwischen den Parteien notwendig, die darauf abzielen, dass freie Kapazitäten des Parkhauses HUMA-West gegen ein Entgelt für Dauermieter der Hochschule zur Verfügung gestellt werden können. Diese Möglichkeit ist auch für Angestellte des HUMA-Centers interessant und könnte auf weitere Beschäftigte im Sankt Augustiner Zentrum ausgeweitet werden. Die Übersichtlichkeit und Verständlichkeit der eingeführten Regelungen sind für die Akzeptanz dieser von entscheidender Bedeutung. Hierfür, und um den Parksuchverkehr so gering wie möglich zu halten, sieht eine weitere Hauptmaßnahme ein Beschilderungskonzept für das Sankt Augustiner Zentrum vor.

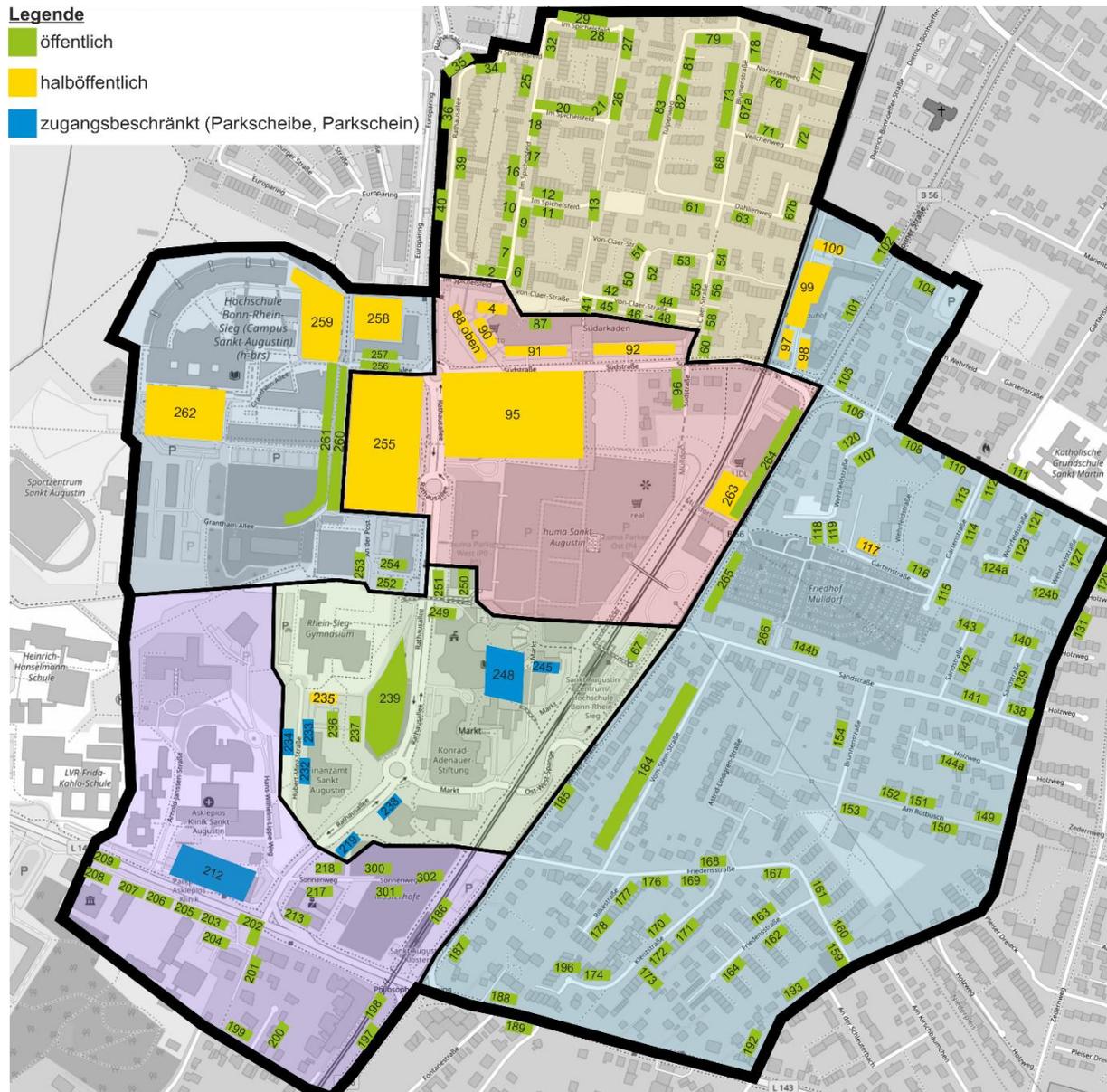
Zur Unterstützung dieser Hauptmaßnahmen sind verschiedene flankierende Maßnahmen angedacht. Diese gehen von einer digitalen Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung durch Handyparken oder Smartparking über eine Kommunikationsstrategie zum Thema Parken, bis hin zur besseren Ausnutzung bestehender Potenziale (z.B. hinsichtlich der bestehenden Mobilstation und weiter bis hin zur Umsetzung von betrieblichem Mobilitätsmanagement). Zudem wird, basierend auf einer durch die Hochschule auszuführenden Grundlagenermittlung im Bereich der Mobilität, ein Mobilitätskonzept für die Hochschule empfohlen.

Da mit den städtebaulichen Entwicklungen Übergangszeiträume einhergehen, wurden auch temporäre Maßnahmen erarbeitet. Diese sind deshalb von Bedeutung, da die Umsetzung anderer steuernder Maßnahmen ohne die temporären Maßnahmen ihre Wirkung in Teilen oder ggf. sogar vollständig verfehlen würden.

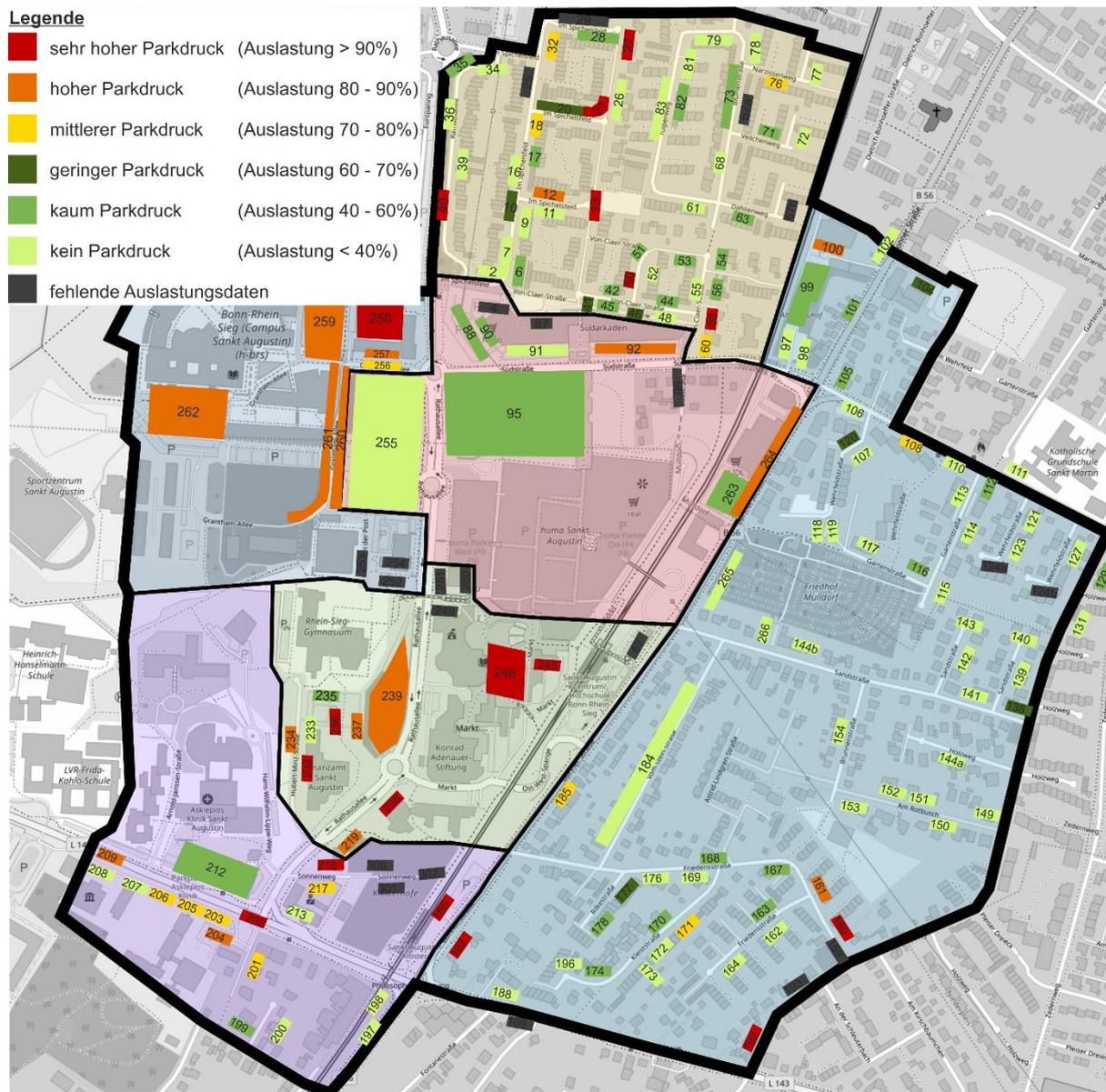
Von einer Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen kann erwartet werden, dass der zur Verfügung stehende Parkraum effizienter genutzt wird. Insbesondere wird der öffentliche Raum vom Parkdruck entlastet, es werden Wohnbereiche vor gebietsfremdem Parken geschützt und Parksuchverkehre reduziert.

Anhang

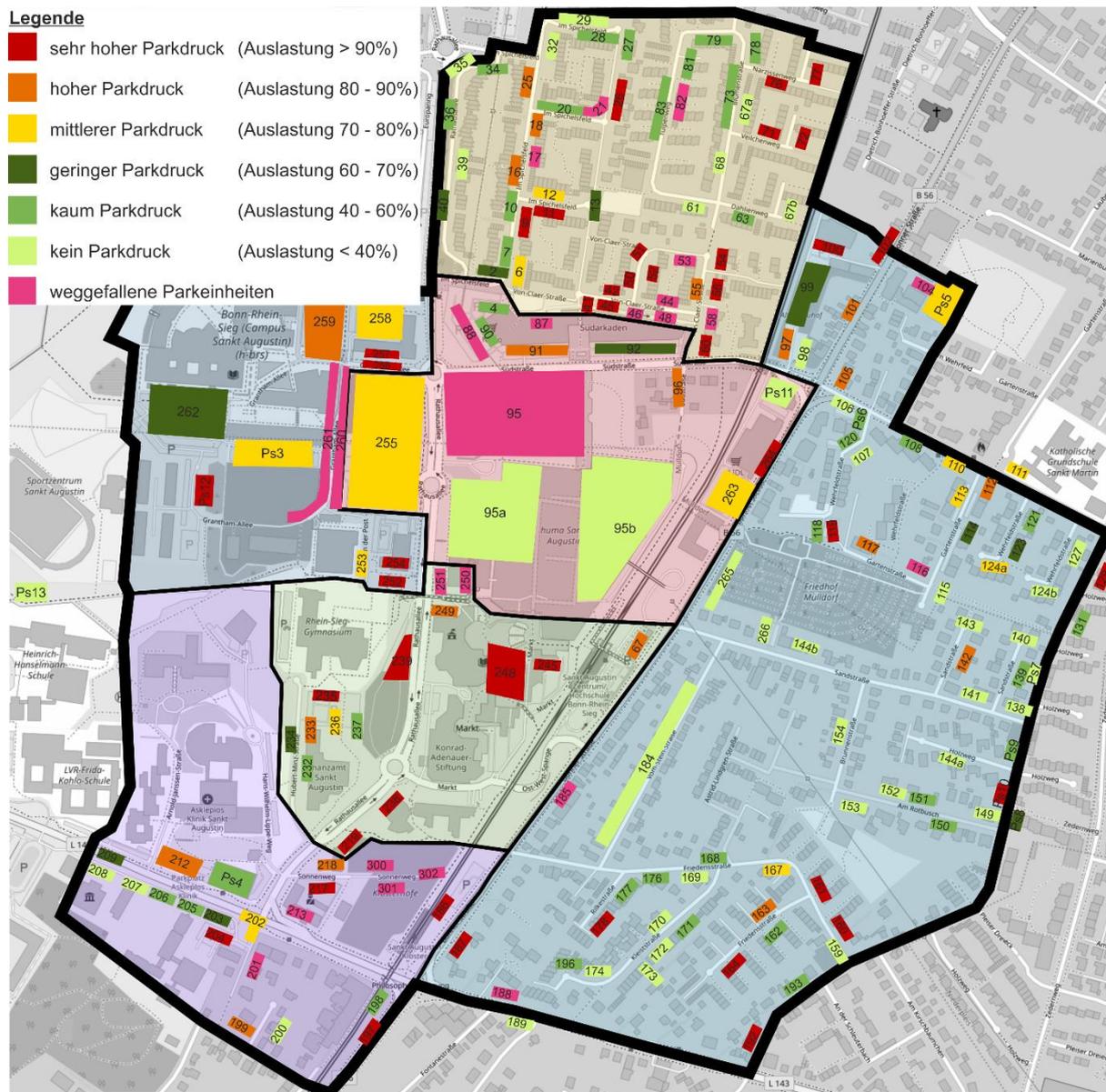
Anhang I: Parkmöglichkeiten im Jahr 2015



Anhang II: Auslastungen im Jahr 2015



Anhang III: Auslastungen im Jahr 2019



Anhang IV: Voraussetzungen für den Erhalt eines Bewohnerparkausweises

Anwohner können für ihre jeweilige Bewohnerparkzone einen Bewohnerparkausweis beantragen, der an Bedingungen zu knüpfen ist. Dazu gehören der Nachweis eines Haupt- oder Nebenwohnsitz in der betreffenden Bewohnerparkzone, der Nachweis über ein auf den Antragsteller zugelassenes Kfz und die Begrenzung der Bewohnerparkausweise pro Haushalt. Zur testweisen Einführung im Rahmen eines Pilotprojekts kann der Bewohnerparkausweis kostenfrei ausgegeben werden, für die langfristige Einführung empfiehlt der Gutachter allerdings eine Verwaltungsgebühr zu erheben. Derzeit ist diese durch § 1 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) und die Gebührennummer 265 der zugehörigen Anlage, auf 10,20 € bis 30,70 € im Jahr begrenzt. Die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) besagt außerdem, dass werktags zwischen 09:00 und 18:00 Uhr nicht mehr als 50% und in der übrigen Zeit nicht mehr als 75% der zur Verfügung stehenden Parkflächen für Bewohner reserviert sein dürfen. Um in diesen nicht den Bewohnern vorbehaltenen Parkbereichen keine Dauerparker ins Gebiet zu ziehen ist für die allgemein nutzbaren Parkmöglichkeiten in den Bewohnerparkbereichen die Bewirtschaftung mittels Parkscheibe mit einer Höchstparkdauer von zwei Stunden zugrunde zu legen.

Anhang V: überschlägige Kostenschätzungen der einzelnen Maßnahmen

Maßnahme	Einzelbestandteil	Anzahl	Kosten jeweils	Jährliche Kosten	Kosten summiert
<i>Hauptmaßnahmen</i>					
Parkraumbewirtschaftung	Parkscheinautomaten	15	5.000 €		75.000 €
	Beschilderung	40	300 €		12.000 €
Bewohnerparken	Beschilderung	50	300 €		15.000 €
Ausweitung Parkraumüberwachung (jährliche Kosten)	Planstellen	2	27.000		54.000 €
	Ausrüstung	2	1.000 €		2.000 €
Beschilderungskonzept	Beschilderung	20	300 €		6.000 €
Langzeitparken HUMA-West	Kosten liegen nicht bei der Stadt Sankt Augustin				
<i>Flankierende Maßnahmen</i>					
Handy- und Smart-Parking	Hierzu sind Angebote möglicher privater Betreiber einzuholen				
Mobilitätskonzept Hochschule	Kosten liegen nicht bei der Stadt Sankt Augustin				
<i>Temporäre Maßnahmen</i>					
Parkraumbewirtschaftung MI1 & MI2, Alter Bauhof	Hierzu sind Angebote möglicher privater Betreiber einzuholen				
Parkverbot Auf dem Butterberg	Beschilderung	4	300 €		1.200 €
Summe				Jährliche Kosten	Investitionskosten (einmalig)
				54.000 €	111.200 €

Bei dieser Kostenaufstellung ist zu beachten, dass die Einnahmenseite (Parkgebühren) nicht betrachtet wurde.