



Dezernat, Dienststelle
III/64

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	23.04.2024

Beantwortung einer schriftlichen Anfrage der FDP Fraktion vom 29.02.2024 aus der Sitzung des Verkehrsausschusses am 05.03.2024 betreffend "Auswertung des Projektes Parkpilot in Nippes"; AN/0308/2024

Die FDP Fraktion bittet um Beantwortung folgender Fragen:

Frage 1:

„Wie bewertet die Stadtverwaltung die Ergebnisse des Projekts „Parkpilot“ und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus aus?“

Antwort der Verwaltung

Das von der RheinEnergie AG im Umfeld der Klimastraße realisierte Projekt zum Parkpilot Nippes ist ein Beispiel für eine mögliche SmartCity Anwendung zur Verbesserung der Parksituation, deren Nutzung und die Minimierung der Parksuchverkehre.

Innerhalb der Projektlaufzeit war die Repräsentativität durch Corona-Einflüsse verfälscht. Es konnte keine finanziell selbsttragende Anwendung etabliert und für zeitnahe Ausweitung dargestellt werden, so dass für eine künftige Anwendung eine Kostentragung durch die Stadt gegenüber der RheinEnergie AG in Rede stand.

Nach einer Projektbetrachtung hat die Anwendung mit dem ca. 800 erfasste Stellplätze umfassenden Areal bezüglich der Verminderung des Parksuchverkehrs und der Ausnutzung des Parkraumes positive Effekte entfaltet. Hierbei wurde im dortigen Parksuchverkehr eine Reduktion der Parksuchzeit um ca. 45 %, eine Reduktion der gefahrenen Distanzen um ca. 41 % und eine Steigerung der Auslastung von öffentlichen Parkplätzen von ca. 85% auf 92 % (werktags) erreicht. Die ursprüngliche Fahrtweite für Suchfahrten lagen vorher bei etwa 900 m im Mittel.

Die Verwaltung bewertet das Projekt nach Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten als noch optimierungsfähig. Die Vermeidung von Parksuchverkehren mit den Möglichkeiten der Digitalisierung liegt durchaus im Interesse der Stadt. Die Verwaltung empfiehlt daher, die im Projekt gewonnenen Erkenntnisse zu Technologie und Verkehrsverhalten im Bearbeitungsprozess des nachhaltigen Mobilitätsplans Köln (kurz SUMP - Sustainable Urban Mobility Plan - genannt) als mögliche Handlungsoption für die Zukunft aufzugreifen.

Frage 2:

„Wie waren die Auswirkungen auf den Parksuchverkehr und damit auf Lärm und Ausstoß von Luftschadstoffen?“

Antwort der Verwaltung

Eine vollständige und abschließende Evaluation zu den Auswirkungen bezüglich der Lärmemissionen und Luftschadstoffemissionen liegt der Stadt nicht vor. Der Minderung der Fahrleistung, insbesondere in den nachgeordneten Quartiersstraßen, ist eine positive Wirkung zu unterstellen, wobei dort keine Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte bekannt sind.

Frage 3:

„Inwieweit ist die Stadt an einer Fortsetzung und Ausweitung des Projekts interessiert und welche rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten sind dafür vorhanden?“

Antwort der Verwaltung:

Das Projekt war seitens der RheinEnergie AG ohne Zusage einer Fortfinanzierung seitens der Stadt initialisiert worden. Eine Kostentragung bei und durch die RheinEnergie AG konnte nicht erreicht werden, so dass von dort der Fortbetrieb unter Zuschusszahlung der Stadt alleine für den Pilotbereich in Höhe von rd. 80.000 € /Jahr angeboten wurde. Entsprechende konsumtive Haushaltsmittel waren für die Jahre 2023 und 2024 nicht eingeplant und stehen auch im Bereich der Ämter im Dezernat für Mobilität nicht zur Verfügung. Falls die Technologie für künftige Anwendungsfelder zur Anwendung gebracht werden soll (s. Beantwortung zu Frage 1) ist deren Finanzierung über Ansätze im Haushaltsplan sicherzustellen.

Frage 4:

„Wieviel CO₂ ließe sich theoretisch einsparen, wenn dieses System flächendeckend in allen dicht besiedelten Stadtteilen mit Parkplatzmangel zur Verfügung stünde?“

Antwort der Verwaltung:

Eine Angabe zu möglicher CO₂ Einsparung wurde konkret in dem Projekt nicht ermittelt. Nach einer Berechnung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) beträgt der vermeidbarer Parksuchverkehr im Jahr mit Hilfe der Technologie im Projektgebiet zwischen 550.000 – 700.000 km. Bei einem durchschnittlichen CO₂-Ausstoß bei einem PKW von 109,6 g / km beträgt die theoretische Einsparung zwischen 60,28 – 76,72 t. CO₂ / Jahr. Aufgrund der jeweils unterschiedlichen Rahmenbedingungen in den Quartieren kann diese auch nicht aus dem Projekt für eine gesamtstädtische Angabe hochgerechnet werden.

Gez. Egerer