

## Kurzfassung

Das Parken ist in vielen Städten zu einem der brennendsten Themen für die Stadtbewohner geworden. Die Fläche im öffentlichen Raum wurde seit Jahren aufgrund der autogerechten Verkehrsplanung überwiegend für den Individualverkehr reserviert. Die durchschnittliche Nutzungszeit eines Fahrzeuges beträgt durchschnittlich eine Stunde pro Tag und nimmt einen wesentlichen Anteil des Straßenraums ein. Dies wirft die Frage zur Raumeffizienz auf. Häufig wird der verbleibende Anteil im Straßenraum für andere Verkehrsmittel, vor allem nicht-motorisierte Fortbewegungsmittel, jedoch auch den ruhenden Verkehr verwendet. Die nutzungsgerechte und effiziente Verteilung der Straßenräume nach dem Bedarf anderer Verkehrsteilnehmern steht nun im Visier vieler deutscher Städte. Die Stadt Köln plant bis 2025/30 eine Verlegung von 77% des gesamten Verkehrsaufkommens auf den Umweltverbund. Dies soll durch die Änderung des Mobilitätsverhaltens sowohl im Stadtzentrum als auch in allen anderen Stadtbezirken erreicht werden.

Die vorliegende Abschlussarbeit hat zum Ziel die Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes durch welches die angestrebten Ziele der Stadt für das nördliche Severinsviertel zu erreichen sind. Zu Beginn werden die theoretischen Grundlagen zur Mobilität und der Parkraumbewirtschaftung erläutert. Anschließend wird eine Bestandsaufnahme angestellt und deren Reglementierungen erfasst. Im Rahmen der Parkraumuntersuchung wird die Auslastung des öffentlichen Raumes von parkenden Verkehrsmitteln festgestellt. Mit der Auswertung und der Analyse von der Verkehrserschließung sowie der Bevölkerungsstruktur des Viertels wird die Situation des nördlichen Severinsviertels abgebildet. Darauf basierend kann jede Straße individuell behandelt werden. Nach der Mängelfeststellung werden mögliche Vor- und Nachteile von Maßnahmen im Rahmen eines Parkraumkonzeptes abgeleitet. Nicht alle Lösungsansätze sind aufgrund ihrer Wirkungsdauer sofort anwendbar, weshalb diese in drei Planungshorizonte eingeteilt werden. Zum Ende werden die Maßnahmen der endgültigen Vorgehensweise zur Implementierung empfohlen.

## Abstract

Parking has become one of the most heated topics for city dwellers in numerous locations. For many years, public space in the area of transportation has been reserved to a great degree by individual vehicles as was prioritized in the course of traffic planning. Those abundant individual vehicles, each having daily average usage time of one hour, together appear to occupy a significant share of the road space. This gives rise to concerns about efficiency of space usage. Further, the remainder of the road space capacity that would have been utilized by other modes of transport, especially non-motorized ones, frequently happens to cover rather parking needs. It therefore comes as little surprise that efficient distribution of road space capacity oriented to all traffic participants is now the focus of many German cities. That is, the city of Cologne is planning to shift 77% of the total traffic to Ecomobility by 2025/30. This is to be achieved by changing mobility behaviour both in the city centre and in all other urban districts.

This thesis aims to develop a parking space concept through which the targeted goals can be achieved for the district of northern Severinsviertel. The remainder of the paper is organized as follows. The following chapter sets a stress on theoretical foundation and principles surrounding such issues as mobility and parking space management. Further, the next part unfolds the inventory of parking capacities and related regulations. It will also provide the details on public space utilisation associated with parking needs. Based on performed evaluation and analysis of stationary traffic and population structure of the district, the paper will describe the situation with regards to northern Severinsviertel treating each street individually. After the deficiencies have been identified, possible advantages and disadvantages of measures within the framework of a parking space concept are illustrated. Not all solution approaches are immediately applicable due to their duration, which is why they are divided into three planning horizons. Finally, this paper will provide recommendations for final implementation of the concept at issue.