

Eine systemische Analyse der Verfügbarkeit, Auslastung und des Mehrfachnutzungspotenzials nicht öffentlicher Stellplätze im Kölner Agnesviertel

MIT KOMMUNALEN HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR EINE NACHHALTIGE
STADTENTWICKLUNG

Eine Studie der ampido GmbH

VERFASST VON:

CAROLIN SCHLERING, YASOTHARAN PAKASATHANAN

IN FACHLICHER UNTERSTÜTZUNG DURCH

PROF. DR.-ING. VOLKER BLEES – HOCHSCHULE RHEINMAIN

Juli 2025



Vorwort

Als wir vor über dreizehn Jahren die Firma ampido gründeten, verfolgten wir ein klares Ziel: Die effizientere Nutzung bestehender Parkflächen – insbesondere im privaten Raum. Seither widmen wir unsere gesamte Arbeit der Entwicklung und Umsetzung digital gestützter Lösungen zur intelligenten Mehrfachnutzung privater Stellplätze. Dieses Thema bildet nicht nur das Fundament unseres Unternehmens, sondern prägt auch unseren täglichen Antrieb.

Mit jeder digitalisierten, erschlossenen und betriebenen Parkfläche wurde uns jedoch ein grundlegendes strukturelles Defizit immer bewusster: Es existieren kaum belastbare Daten über die Anzahl und tatsächliche Nutzung privater Stellplätze in deutschen Städten. Leerstände in Tiefgaragen, die wir regelmäßig dokumentieren, bleiben für Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit zumeist unsichtbar. Es gibt keine systematische Erhebung, keine offenen Datenbasis, auf der Stadtplanung und Mobilitätspolitik fundiert aufbauen könnten.

Deshalb haben wir beschlossen: Wenn es niemand tut, dann machen wir es selbst.

Diese Studie ist ein erster Schritt, um Transparenz zu schaffen und aufzuzeigen, welches bislang weitgehend ungenutzte Potenzial im privaten Parkraum urbaner Quartiere schlummert. Am Beispiel des Agnesviertels – einem der dichtest besiedelten und gleichzeitig am stärksten vom Parkdruck betroffenen Stadtteile Kölns – haben wir sämtliche privaten Stellplätze systematisch erfasst, kategorisiert und ausgewertet.

Die Ergebnisse sind eindeutig – und alarmierend: Die durchschnittliche Auslastung liegt bei lediglich rund 30 %. Über die Hälfte der privaten Stellplätze bleibt dauerhaft ungenutzt. Gleichzeitig verursacht der tägliche Parksuchverkehr vermeidbare Emissionen, führt zu Verkehrsbelastung, Flächenkonflikten und einer zunehmenden sozialen Spannungsdynamik im öffentlichen Raum.

Besonders paradox: Während draußen tausende Menschen täglich verzweifelt einen Parkplatz suchen, werden neue Quartiersgaragen gefordert, obwohl der vorhandene Raum vielfach ungenutzt bleibt. Diese Diskrepanz ist nicht nur irrational, sie ist strukturell und politisch relevant und motiviert uns mehr denn je, die Diskussion neu zu führen. Denn: Technisch, rechtlich, wirtschaftlich und operativ ist die intelligente Mehrfachnutzung längst möglich und wurde von uns bereits bei Millionen von Parkvorgängen erfolgreich umgesetzt. Was fehlt, ist Bewusstsein – bei Verwaltungen, Immobilieneigentümern, politischen Entscheidungsträgern und nicht zuletzt in der breiten Öffentlichkeit.

Aus diesem Grund veröffentlichen wir nicht nur die Ergebnisse dieser Untersuchung, sondern stellen auch die vollständige Methodik frei zugänglich zur Verfügung. Unter www.mehrfachnutzung.org finden Städte, Ämter, engagierte Bürger und Bürgerinnen eine Schritt-für-Schritt-Anleitung, mit der sich private Stellplätze einfach erfassen, analysieren und visualisieren lassen. Die dafür nötige Software steht kostenlos zur Verfügung. Ob Stadtplaner, Mobilitätsbeauftragte oder engagierte Anwohner: Eine einzelne Person kann mit geringem Aufwand innerhalb einer Woche ein gesamtes Quartier erfassen – und damit eine belastbare Grundlage für kommunale Entscheidungen schaffen.

Diese Studie macht deutlich: **Wenn wir bestehende Stellflächen intelligent vernetzen und zugänglich machen, lässt sich ein Großteil des öffentlichen Parkraums substituieren – ohne auch nur einen einzigen neuen Stellplatz zu bauen.**

Die Vorteile liegen auf der Hand: Weniger Parksuchverkehr, mehr Platz für Rad- und Fußverkehr, mehr Grünflächen und Lebensqualität, weniger Emissionen – und dennoch ausreichend Stellraum

für alle, die ihn benötigen. Es ist kein Nullsummenspiel, im Gegenteil: **Wir haben alles, was wir brauchen, um urbanen Raum effizienter, gerechter und nachhaltiger zu nutzen.**

Damit möglichst viele mitwirken können, haben wir zudem ein Handbuch veröffentlicht, wie sich Mehrfachnutzung auch auf kleineren Parkplätzen für eine kleinere geschlossene Nutzerbasis vollständig kostenfrei und datenschutzkonform selbst organisieren lässt – unabhängig von Plattformen oder kommerziellen Anbietern.

Zum Schluss möchte ich Prof. Dr.-Ing. Volker Bles (Hochschule RheinMain) und Wolfgang Aichinger danken, die uns mit ihrer langjährigen Expertise im Bereich Mobilität und Stadtentwicklung nicht nur fachlich unterstützt, sondern auch bestärkt haben, unsere Erkenntnisse öffentlich zugänglich zu machen.

Diese Studie belegt:

Wir haben kein Parkplatzproblem – wir haben ein Verteilungsproblem

und wir verfügen über alle Mittel, dieses zu lösen. Jetzt liegt es an uns, ins Handeln zu kommen.

Yasotharan Pakasathanan

Gründer und Geschäftsführer der ampido GmbH

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	1
1.1 Hintergrund und Motivation	1
1.2 Forschungsstand und Lücken	2
1.3 Zielsetzung der Arbeit.....	3
1.4 Forschungsfragen	4
1.5 Aufbau der Arbeit	4
2 Theoretischer Rahmen	5
2.1 Begriffsdefinitionen.....	5
2.2 Der ruhende Verkehr	5
2.3 Parkraummanagement.....	6
2.4 Rechtliche Rahmenbedingungen	6
3 Methodik	7
3.1 Untersuchungsgebiet	7
3.2 Datenerhebung	8
3.3 Klassifizierung	9
3.4 Eignungsbewertung.....	10
3.5 Auslastungsmessung	11
4 Ergebnisse	12
4.1 Bestandsaufnahme Stellplatzangebot	12
4.2 Analyse tageszeitlicher Auslastungsmuster.....	16
4.3 Räumliche Verteilung.....	17
4.4 Szenarien.....	18
4.5 Mehrfachnutzungspotenziale	21
5 Diskussion und Praxisreflexion	22
5.1 ampido als Praxisbeispiel für digitale Mehrfachnutzung.....	22
6 Fazit	24
6.1 Beantwortung der Forschungsfragen	24
6.2 Handlungsempfehlungen	25
6.3 Appell an Politik und Verwaltung	26
6.4 Ausblick.....	27
Literaturverzeichnis	29
Anhang	1

A1 Best-Practice-Beispiel von ampido zur Parkplatz-Mehrfachnutzung.....	1
A2 Petition zur Umgestaltung eines Parkplatzes (nach openpetition.de)	1
A3 Erhebungsbogen (nach www.mehrfachnutzung.org)	4
A4 Beispielfotos Stellplatztypen	5
A5 Belegungsquoten der sieben Untersuchungsstandorte	9
A6 Beispielfoto XPOST	13

Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1: Stellplätze je Parkplatztyp (absolut und in %) – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH</i>	13
<i>Abbildung 2: Größenverteilung zusammenhängender Stellplatzflächen – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH</i>	13
<i>Abbildung 3: Stellplätze je Immobilientyp (absolut und in %) – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH</i>	14
<i>Abbildung 4: Verteilung der Zugangsbarrieren zu den Stellplätzen (%) – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH</i>	15
<i>Abbildung 5: Ungenutzte Stellplatzkapazitäten nach Tageszeiten (gewichtete Mittelwerte) – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH</i>	16
<i>Abbildung 6: Verteilung der Erhebungsmethoden bei der Stellplatzaufnahme – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH</i>	16
<i>Abbildung 7: Mittelwerte und Streuungsbereiche der Stellplatzzahl je Erhebungsmethode – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH</i>	17
<i>Abbildung 8: Kartografische Darstellung der identifizierten Stellplatzpotenziale im Agnesviertel – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH</i>	18

Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1: Zugangshürden in Abhängigkeit von Parkplatztyp und Gebäudenutzung – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH</i>	15
<i>Tabelle 2: Ungenutzte Stellplatzkapazitäten je Standort (gewichtete Mittelwerte) – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH</i>	17

1 Einleitung

Die effiziente Nutzung urbaner Flächen stellt eine zentrale Herausforderung moderner Stadtentwicklung dar. Insbesondere Parkflächen nehmen dabei eine bedeutende Rolle ein: Sie sind einerseits notwendig für die individuelle Mobilität, beanspruchen andererseits jedoch wertvollen öffentlichen Raum. Diese Arbeit beleuchtet, wie Parkraum intelligenter und gerechter organisiert werden kann – als Teil eines nachhaltigen städtischen Gesamtkonzepts.

1.1 Hintergrund und Motivation

In deutschen Städten konkurrieren verschiedene Nutzungsansprüche zunehmend um den begrenzten urbanen Raum. Der Flächenverbrauch für den ruhenden Verkehr stellt dabei einen erheblichen Faktor dar. Öffentlicher Parkraum ist vielerorts unzureichend verfügbar, was zu übermäßigem Parksuchverkehr, erhöhtem CO₂-Ausstoß und Frustration bei Anwohnenden sowie Besuchenden führt. Gleichzeitig bleiben Potenziale in privaten, gewerblichen und halb-öffentlichen Parkflächen häufig ungenutzt. Die Mobilitätswende sowie der geplante Rückbau öffentlicher Stellplätze erfordern daher innovative Konzepte, die eine effiziente und koordinierte Mehrfachnutzung nicht-öffentlicher Flächen ermöglichen.

Eine Untersuchung von Agora Verkehrswende (2024) verweist in diesem Zusammenhang auf das bislang weitgehend ungenutzte Potenzial ruhender Stellflächen außerhalb regulärer Nutzungszeiten – etwa bei Einzelhandelsflächen, Bildungsstätten oder Verwaltungsgebäuden. Die Studie zeigt auf, dass rechtliche Unsicherheiten, fehlende technische Schnittstellen und unklare Zuständigkeiten zu den zentralen Hemmnissen einer flexiblen Nutzung zählen. Zugleich wird betont, dass insbesondere Kommunen durch koordinierende Maßnahmen und rechtliche Klarstellungen eine aktivierende Rolle übernehmen könnten.

Vor dem Hintergrund dieser gesamtstädtischen Herausforderungen erscheint es notwendig, konkrete Fallbeispiele systematisch zu untersuchen, um daraus übertragbare Lösungsansätze für andere Kommunen ableiten zu können. Die Stadt Köln eignet sich hierfür in besonderer Weise. Sie zählt zu den am dichtesten besiedelten Städten Deutschlands, ist in vielen Quartieren von hoher Stellplatznachfrage bei gleichzeitigem Parkplatzmangel geprägt und verfolgt eine ambitionierte Mobilitätsstrategie, die u. a. den Rückbau öffentlicher Stellplätze umfasst. Zudem stellen blockierte oder nicht verfügbare Rettungswege, insbesondere in stark verdichteten Quartieren, ein wachsendes sicherheitsrelevantes Problem dar, das mit fehlendem Parkraum unmittelbar zusammenhängt. Die gezielte Aktivierung bislang ungenutzter Stellflächen kann hier ein wirkungsvoller Beitrag zur Entlastung sein – nicht nur aus verkehrlicher, sondern auch aus ordnungsrechtlicher Perspektive.

Zahlreiche Beispiele aus dem Kölner Stadtgebiet verdeutlichen zudem, wie hoch das Potenzial nicht-öffentlicher Stellflächen ist. So zeigen mehrere innerstädtische Standorte – teils mit mehreren hundert Stellplätzen – eine dauerhafte Unterauslastung, obwohl sie sich grundsätzlich für eine zeitlich flexible Mehrfachnutzung eignen würden. Diese Flächen bleiben häufig ungenutzt, obwohl sie in unmittelbarer Nähe zu stark belasteten Quartieren liegen. Beispiele wie die derzeit leerstehende Liegenschaft der ehemaligen Oberfinanzdirektion an der Riehler Straße oder die selten genutzte Veranstaltungsfläche am Gladbacher Wall verdeutlichen die strukturelle Fehlallokation von Parkraum. Auch kommunale Einrichtungen wie die Musikschule an der Kunibertstraße verfügen über nicht ausgelastete Parkstrukturen, die in verkehrsärmeren Zeitfenstern grundsätzlich für die Allgemeinheit zugänglich gemacht werden könnten. Gleichzeitig existieren positive Ansätze in anderen Kommunen, wie zum Beispiel der Stadt Düsseldorf, wo in Kooperation mit Gewerbetreibenden oder institutionellen Trägern bereits flexible Modelle umgesetzt wurden – etwa

durch digitale Zutrittssysteme oder zeitlich gestaffelte Freigaben (vgl. Anhang A1). Diese zeigen, dass rechtliche und technische Hemmnisse überwindbar sind, wenn geeignete Rahmenbedingungen bestehen. Einen entscheidenden Beitrag zur Aktivierung dieser Potenziale kann dabei die direkte Ansprache von Eigentümerinnen und Eigentümern durch eine kommunale Institution leisten – wie etwa durch die städtische Tochtergesellschaft „Connected Mobility Düsseldorf“, die in der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt eine koordinierende Rolle übernimmt.

Insbesondere das Kölner Agnesviertel ist durch eine besonders hohe bauliche Verdichtung geprägt und weist eine überdurchschnittlich hohe Stellplatznachfrage auf. Vor diesem Hintergrund wird die geplante Reduzierung von rund zehn Prozent der öffentlichen Stellplätze im Kölner Stadtgebiet – ein Vorhaben im Zuge der klimagerechten Mobilitätswende – in diesem Quartier besonders spürbar (Stadt Köln, 2025). Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit, hoher Nutzungskonkurrenzen und kleinteiliger Eigentümerstrukturen gilt das Viertel als besonders anspruchsvoll für Maßnahmen der Stellplatzmehrfachnutzung. Es eignet sich daher in besonderem Maße, um die Übertragbarkeit innovativer Konzepte auch unter erschwerten Ausgangsbedingungen zu prüfen.

Vor diesem Hintergrund wird das Kölner Agnesviertel im Rahmen der vorliegenden Arbeit als Fallbeispiel herangezogen, um das Potenzial einer flexiblen Mehrfachnutzung nicht öffentlicher Stellplätze systematisch zu erfassen, zu quantifizieren und hinsichtlich seiner Eignung für eine koordinierte Nutzung zu bewerten. Ziel ist es, daraus übertragbare methodische Empfehlungen für Städte in ganz Deutschland abzuleiten.

1.2 Forschungsstand und Lücken

Das Thema Parkraummanagement hat in den vergangenen Jahren in der wissenschaftlichen und kommunalpolitischen Diskussion zunehmend an Bedeutung gewonnen. Dabei liegt der Schwerpunkt vieler Studien auf der Organisation und Steuerung öffentlich zugänglicher Stellplätze – insbesondere vor dem Hintergrund von Flächenkonkurrenz, Bewirtschaftungsstrategien und der Integration digitaler Technologien zur Verbesserung der Nutzungseffizienz. Im Gegensatz dazu wurden Stellflächen auf privatem Grund – etwa in Wohnanlagen, auf Firmengeländen oder bei Bildungseinrichtungen – bislang deutlich seltener untersucht, obwohl sie einen beträchtlichen Anteil am städtischen Gesamtparkraum darstellen (vgl. Difu, 2021).

Diese Forschungslücke wird auch durch zivilgesellschaftliche Initiativen wie die Plattform **parkraumwende.de** verdeutlicht. Die Initiative entstand aus dem lokalen Engagement dreier Anwohner in München, die sich durch die starke Dominanz parkender Fahrzeuge in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld beeinträchtigt fühlten. Im Fokus steht die Verlagerung des ruhenden Verkehrs von öffentlichen Straßen in bereits vorhandene Tiefgaragen oder Parkhäuser auf privatem Grund – insbesondere dort, wo parkende Fahrzeuge den öffentlichen Raum für Fußwege, Grünflächen oder Rettungsfahrzeuge einschränken. Exemplarisch identifiziert die Initiative große, untergenutzte Tiefgaragen in dicht bebauten Altbauquartieren mit hunderten freien Stellplätzen. Die Beispiele zeigen, wie konkrete raumbezogene Missstände durch engagierte Bürger und Bürgerinnen sichtbar gemacht und mit strategischen Lösungsansätzen verknüpft werden können.

Zwar wurden bereits erste Projektansätze erprobt, die auch nicht öffentliche Stellplätze in übergreifende Strategien einbeziehen wollten, doch diese Projekte weisen hinsichtlich Datenumfang, methodischer Tiefe und Übertragbarkeit bislang Einschränkungen auf. So untersuchte das Forschungsprojekt „**KOMPAKT**“ (2017–2021), gefördert im Rahmen des Programms Kommunen innovativ, exemplarisch Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen Kommunen und privaten Stellplatzanbietern. Dabei wurden vor allem konzeptionelle Vorschläge zur strategischen Integration privater Flächen in die kommunale Parkraumplanung formuliert – eine umfassende

Datenerhebung und Bewertung konkreter Nutzungsdynamiken blieb jedoch weitgehend aus (vgl. KOMPAKT, 2021).

Das Pilotprojekt „**Park-AN**“, u. a. in Münster umgesetzt, zielte auf die Erhebung und digitale Sichtbarmachung nicht öffentlicher Stellplätze (vgl. Fraunhofer IAO o. J.). Zwar konnten erste Erfahrungen in der Datenerhebung gesammelt werden, jedoch blieb die Untersuchung stark modellhaft und beschränkte sich auf bestimmte Anwendungsfälle, ohne eine vollständige Bestandsaufnahme durchzuführen oder die tatsächliche Nutzung und Auslastung systematisch zu analysieren.

Auch internationale Konzepte wie die **Nationale Parkraumstrategie Luxemburg** zeigen das wachsende Interesse an datenbasierter Steuerung von Parkraum. Der dortige Ansatz basiert jedoch ausschließlich auf öffentlich zugänglichen, rein digitalen Datenquellen, was zu einer erheblichen methodischen Begrenzung führt – insbesondere im Hinblick auf private Stellflächen, die in dieser Form nur unzureichend erfasst werden können (vgl. Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, 2022).

Ein weiteres vielbeachtetes Projekt ist die Crowd-basierte Initiative „**Klima-Quartierparking**“, eine Zusammenarbeit zwischen Correctiv und der Schweizer Plattform Bajour. Nutzer und Nutzerinnen melden dabei freie Stellplätze über ein Online-Tool, wodurch punktuell bislang ungenutzte Flächen sichtbar werden. Dieser niedrighschwellige, partizipative Ansatz eröffnet neue Perspektiven für die Erhebung verborgener Potenziale, jedoch fehlt es an systematischer Abdeckung, institutioneller Integration sowie einer konsistenten Qualitätssicherung der Daten. Zudem konnte sich bislang keine langfristige Eigendynamik im Sinne einer stadtweiten Verstetigung entwickeln (vgl. Correctiv & Bajour, 2023).

Zusammenfassend lässt sich feststellen: Derzeit existiert weder in Deutschland noch im internationalen Raum eine Studie, die systematisch nicht öffentliche Stellplätze innerhalb eines urbanen Quartiers vollständig erfasst, qualitativ bewertet und in einen praxisnahen Kontext der Mehrfachnutzung überführt. Die vorliegende Untersuchung soll diese Lücke schließen, indem sie – unter Berücksichtigung rechtlicher, technischer und verhaltensbezogener Aspekte – ein umsetzungsorientiertes Modell zur effizienteren Nutzung nicht öffentlicher Stellflächen entwickelt und an einem Beispiel-Quartier anwendet.

1.3 Zielsetzung der Arbeit

Ziel dieser Arbeit ist es, die Verfügbarkeit sowie die Auslastung nicht öffentlicher Stellplatzanlagen am Beispiel des Kölner Agnesviertels systematisch zu erfassen, deren Potenzial im Hinblick auf eine koordinierte Mehrfachnutzung zu bewerten und daraus übertragbare Kriterien für eine effizientere Nutzung bestehender Flächen abzuleiten. Aufbauend auf den erhobenen Daten und der Analyse sollen konkrete Handlungsempfehlungen für die kommunale Praxis entwickelt werden, um Perspektiven für eine nachhaltige, flächensparende und zugleich bedarfsgerechte Parkraumnutzung aufzuzeigen. Zudem werden daraus Forderungen an Politik und Verwaltung abgeleitet, die strukturelle und regulatorische Voraussetzungen für die Umsetzung solcher Konzepte adressieren.

Im Gegensatz zu bisherigen Untersuchungen verfolgt diese Arbeit einen systematisch aufgebauten und empirisch gestützten Ansatz. Während viele frühere Studien konzeptionelle Überlegungen oder partizipative Formate in den Mittelpunkt stellten, basiert die vorliegende Untersuchung auf einer umfassenden Bestandsaufnahme nicht öffentlicher Stellplätze im stark verdichteten Kölner Agnesviertel. Dabei werden nicht nur Lage und Anzahl der Flächen erfasst, sondern auch qualitative Merkmale wie typische Nutzungszeiten, Zugangsmöglichkeiten, rechtliche Rahmenbedingungen und technische Erschließung. Ziel ist es, ein möglichst genaues Bild der tatsächlichen

Nutzungspotenziale zu erhalten und daraus konkrete Ansätze für eine koordinierte Mehrfachnutzung im Quartierskontext abzuleiten.

Ergänzend verfolgt die Arbeit das Ziel, praxisorientierte Werkzeuge zu entwickeln, die es auch Einzelpersonen oder zivilgesellschaftlichen Gruppen ermöglichen, vergleichbare Analysen im eigenen Wohnumfeld durchzuführen. Dazu zählen eine schrittweise Methodenanleitung sowie eine digitale Plattform zur vereinfachten Erhebung lokaler Stellplatzpotenziale. Die entwickelten Instrumente sollen niedrigschwellig nutzbar sein und erlauben es, mit minimalem personellem Aufwand eine fundierte Datengrundlage zu schaffen – etwa durch Erhebungen im Freizeitkontext. So wird ein Beitrag zur Demokratisierung raumbezogener Planung geleistet und die Möglichkeit geschaffen, datenbasierte Impulse für eine nachhaltige Flächenpolitik direkt aus der Bevölkerung heraus zu initiieren.

Die erarbeiteten Software- und Methodikbausteine werden im Sinne einer offenen Nutzung der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt und sind explizit auf Übertragbarkeit ausgelegt. Zielgruppen können dabei u. a. Nachbarschaftsinitiativen, lokale Interessengemeinschaften oder stadtteilbezogene Organisationen sein, die zur Erhöhung der Transparenz beitragen und ihre Anliegen gegenüber der lokalen Politik datenbasiert untermauern möchten.

1.4 Forschungsfragen

Die nachfolgenden Forschungsfragen leiten sich aus dem skizzierten Problem- und Erkenntnisinteresse ab. Sie strukturieren sowohl die empirische Untersuchung als auch die spätere Interpretation der Ergebnisse:

1. Welche Typen nicht öffentlicher Stellplätze lassen sich im Agnesviertel identifizieren und in welcher Anzahl treten sie auf?
2. Wie gestaltet sich die aktuelle Auslastung einer exemplarischen Auswahl von sieben nicht öffentlichen Parkplätzen zu unterschiedlichen Tageszeiten?
3. Welche Potenziale bestehen für eine Mehrfachnutzung aller im Agnesviertel identifizierten nicht öffentlichen Stellplätze?
4. Welche stadtplanerischen Implikationen ergeben sich daraus?

Die Beantwortung dieser Fragen erfolgt auf Grundlage einer Kombination aus Kartierung, quantitativer Erhebung sowie stadtplanerischer Bewertung der Ergebnisse im Kontext bestehender Mobilitätsstrategien.

1.5 Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit gliedert sich in sieben Kapitel. Kapitel 1 führt in das Thema ein und erläutert Hintergrund, Motivation, Zielsetzung sowie die Forschungsfragen. Kapitel 2 legt den theoretischen Rahmen der Untersuchung dar, indem zentrale Begriffe definiert und der Kontext des ruhenden Verkehrs sowie bestehende Parkraummanagementstrategien dargestellt werden. Zudem werden relevante rechtliche Rahmenbedingungen beleuchtet.

Kapitel 3 beschreibt das methodische Vorgehen. Es erläutert das Untersuchungsgebiet, die Vorgehensweise bei der Datenerhebung und -klassifizierung, die Kriterien zur Eignungsbewertung von Stellplätzen sowie die Erhebung der Auslastung und Reflexion der Datenqualität.

Kapitel 4 präsentiert die empirischen Ergebnisse. Es umfasst die Bestandsaufnahme, die Darstellung der Auslastungssituation, eine kartografische Visualisierung sowie die Entwicklung von Szenarien und die Ableitung von Mehrfachnutzungspotenzialen.

Kapitel 5 diskutiert die Ergebnisse im Hinblick auf bestehende stadt- und verkehrsplanerische Strategien sowie praktische Herausforderungen. Kapitel 6 fasst die zentralen Erkenntnisse zusammen, beantwortet die Forschungsfragen und leitet daraus konkrete Handlungsempfehlungen sowie Appelle an Politik und Verwaltung ab. Ein Ausblick skizziert potenzielle nächste Schritte für Forschung und Praxis.

2 Theoretischer Rahmen

Im Folgenden werden zentrale Begriffe erläutert, die die Grundlage für die weitere Analyse bilden.

2.1 Begriffsdefinitionen

Parkraum bezeichnet sämtliche Flächen, die zum Abstellen von Fahrzeugen bestimmt sind. Unterschieden wird im Rahmen der Studie zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Stellplätzen:

- **Öffentliche Stellplätze** stehen allen Verkehrsteilnehmenden offen, beispielsweise entlang von Straßen oder in öffentlichen Parkhäusern (vgl. Difu, 2021).
- **Halböffentliche Stellplätze** sind für bestimmte, aber nicht individuell festgelegte Nutzergruppen zugänglich, wie Kunden, Kundinnen oder Besuchende, die mit einem bestimmten Zweck (z. B. Einkauf oder Besuch einer Einrichtung) parken. Diese Flächen befinden sich häufig auf gewerblich oder institutionell genutztem Grund (vgl. Difu, 2021).
- **Private Stellplätze** sind ausschließlich für klar definierte Einzelpersonen oder geschlossene Nutzergruppen zugänglich, etwa Mieter, Mieterinnen oder Beschäftigte, deren Identität zumindest bekannt oder bestimmbar ist. Diese befinden sich meist in Tiefgaragen oder Innenhöfen (vgl. Difu, 2021).

Stellplatz bezeichnet eine einzelne, klar abgegrenzte Fläche außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen, auf der ein Fahrzeug (in der Regel ein Pkw) abgestellt werden kann. Die Bemessung eines Stellplatzes erfolgt häufig nach standardisierten Maßen, beispielsweise 2,65 m × 5,20 m im urbanen Kontext (vgl. FGSV 2023).

Parkplatz beschreibt eine größere zusammenhängende Parkfläche, die mehrere einzelne Stellplätze umfasst. Ein Parkplatz kann dabei unterschiedlich gestaltet sein – offen als Freifläche, überdacht, mit Schranken- oder Zugangssystemen – und sowohl im öffentlichen als auch im privaten Raum liegen. Der Begriff ist übergeordnet zum Stellplatz zu verstehen.

Mehrfachnutzung beschreibt die koordinierte Inanspruchnahme eines Stellplatzes durch verschiedene Nutzergruppen – entweder zeitlich versetzt (z. B. werktags durch Berufspendelnde, abends durch Anwohnende) oder im Rahmen flexibler Zugangsmodelle. Ziel ist eine effizientere Nutzung vorhandener Infrastruktur ohne zusätzliche Flächenversiegelung. Im öffentlichen Straßenraum ist eine solche Mehrfachnutzung Standard.

Stellplatzauslastung bezeichnet das Verhältnis zwischen belegten und verfügbaren Stellplätzen in einem definierten Zeitraum. Regelmäßiger Leerstand weist auf ungenutzte Potenziale hin, die durch gezielte Maßnahmen wie die Mehrfachnutzung besser ausgeschöpft werden könnten.

2.2 Der ruhende Verkehr

Private Pkw stehen im Schnitt rund 23 Stunden pro Tag ungenutzt – sie tragen damit maßgeblich zur Flächeninanspruchnahme im urbanen Raum bei (vgl. Umweltbundesamt 2020). In dicht besiedelten

Gebieten konkurriert der ruhende Verkehr zunehmend mit alternativen Nutzungsansprüchen: Nebenräume, Fußwege, Begrünungsflächen und neue Mobilitätsangebote werden durch parkende Fahrzeuge erheblich eingeschränkt (vgl. Anhang A2).

Mit mehr als 500 Pkw pro 1.000 Einwohner (Destatis, 2023) und einem wachsenden Anteil an Zweit- und Drittwagen pro Haushalt steigt der Parkdruck in vielen Städten kontinuierlich. Während in dicht besiedelten Quartieren ein erheblicher Teil der Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum abgestellt wird, zeigen bundesweite Erhebungen, dass insgesamt etwa 65 % der Pkw auf privaten Flächen und rund 30 % im öffentlichen Raum geparkt werden (Mobilität in Deutschland, 2023). Daraus lässt sich schließen, dass private und halböffentliche Stellflächen eine zentrale Rolle im Parkraumangebot spielen.

Ein wesentliches Problem stellt jedoch die fehlende Transparenz über diese Bestände sowie deren tatsächliche Auslastung und Nutzungsflexibilität dar. Ohne Informationen zur tatsächlichen Verfügbarkeit und Auslastung privater Stellplätze bleibt eine strategische Steuerung ebenso wie eine bedarfsorientierte Flächenallokation auf Quartiersebene weitgehend unmöglich.

2.3 Parkraummanagement

Parkraummanagement umfasst sämtliche planerischen, organisatorischen und technischen Maßnahmen zur Steuerung von Angebot und Nachfrage im Bereich des ruhenden Verkehrs. Ziel ist eine effiziente, sozial gerechte und ökologisch tragfähige Nutzung vorhandener Stellplatzressourcen bei gleichzeitiger Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. (Umweltbundesamt, 2020)

Zentrale Handlungsfelder umfassen:

Zonierung: Differenzierung von Stellplatzregelungen nach Quartieren und Nutzergruppen (z. B. Bewohnerparken, Kurzzeitparken);

Bewirtschaftung: Monetäre oder zeitliche Steuerung des Parkens über Gebühren, Höchstparkdauern oder digitale Reservierungssysteme;

Monitoring: Systematische Erhebung und Auswertung von Stellplatzverfügbarkeit und -auslastung;

Digitalisierung: Nutzung von Sensorik, Buchungsplattformen und Echtzeitdaten zur Steuerung und Vermittlung.

Während der öffentliche Parkraum zunehmend im Sinne nachhaltiger Stadtentwicklung zurückgebaut oder umgewidmet wird (z. B. für Radwege, Aufenthaltsflächen, Entsiegelung), wird der Einbezug nicht öffentlicher Stellplätze zu einer strategisch bedeutsamen Komponente moderner Parkraumkonzepte.

2.4 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die rechtlichen Vorgaben zur Schaffung und Nutzung von Stellplätzen ergeben sich primär aus den Landesbauordnungen (LBO). Diese definieren in § 48 BauO NRW (2018) beispielsweise, dass bei Neubauten oder Nutzungsänderungen eine bestimmte Zahl von Stellplätzen nachzuweisen ist (sog. „Stellplatzverpflichtung“). Diese Regelung hat vielerorts zur Errichtung zahlreicher privater Stellflächen geführt – ohne dass deren spätere Nutzung systematisch erfasst oder gesteuert wird.

Für eine weitergehende Öffnung dieser Flächen zur Mehrfachnutzung ergeben sich insbesondere folgende Rechtsbereiche und zentrale Fragestellungen:

Bauplanungs- und Bauordnungsrecht: Eine Änderung der Nutzung kann eine Genehmigungspflicht auslösen, insbesondere wenn eine Nutzungsänderung im Sinne des § 29 BauGB oder § 3 Abs. 2 BauO

NRW 2018 vorliegt. Auch sind Regelungen zur Zweckbindung von Stellplätzen (§ 48 Abs. 3 BauO NRW) zu beachten (vgl. Bähr et al. 2021).

Kommunalrecht/Stellplatzsatzungen: Kommunen können über Stellplatzsatzungen Regelungen zur Stellplatzablöse oder Poollösungen treffen (§ 48 Abs. 6 BauO NRW). Die tatsächliche Nutzung dieser Optionen ist jedoch heterogen und meist auf Sonderfälle begrenzt (vgl. Difu, 2021).

Brandschutzrecht: Bei gemeinschaftlicher Nutzung bestehender Tiefgaragen gelten Anforderungen an Fluchtwege, Brandlasten und technische Ausstattungen, etwa nach § 17 BauO NRW 2018 (Allgemeine Anforderungen an die Bauausführung) sowie den Richtlinien über den Brandschutz in Garagen (vgl. Garagenverordnung NRW 2021).

Verkehrssicherung und Haftung: Private Eigentümer und Eigentümerinnen haften für Schäden auf ihren Flächen (vgl. § 823 BGB), sofern sie ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht ausreichend nachkommen (vgl. Palandt, § 823, Rn. 50 ff.).

Datenschutz- und Vertragsrecht: Bei digitaler Stellplatzvermittlung sind insbesondere Regelungen der DSGVO (Art. 6, 13 ff.) sowie zivilrechtliche Anforderungen an Mietverträge (§§ 535 ff. BGB) und AGB (§§ 305 ff. BGB) relevant (vgl. Schulze/Schmidt, 2022)

Trotz einzelner Initiativen zur Öffnung privater Stellplätze bestehen bislang keine standardisierten rechtlichen Rahmenbedingungen oder praxistauglichen Umsetzungshilfen, um Bestandsflächen systematisch in kommunale Parkraumkonzepte zu integrieren. Eine nachhaltige, quartiersbezogene Mehrfachnutzung erfordert daher sowohl rechtliche Klärung als auch politische Priorisierung.

3 Methodik

Zur Ermittlung des quantitativen Aktivierungspotenzials ungenutzter Stellplätze wurde ein methodischer Ansatz entwickelt, der die systematische Erfassung, Kategorisierung und Auswertung privater und halböffentlicher Stellflächen im Untersuchungsraum ermöglicht.

3.1 Untersuchungsgebiet

Das Agnesviertel ist ein urban verdichtetes Innenstadtquartier mit etwa 18.000 Einwohnenden. Es zeichnet sich durch eine gemischte Nutzung aus, die Wohn-, Gewerbe- und Bildungseinrichtungen umfasst. Das Quartier gehört zu den am stärksten verdichteten Bereichen Kölns, wodurch die Verfügbarkeit privater Stellflächen stark eingeschränkt ist. Gleichzeitig ist der Parkdruck aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte und begrenzten öffentlichen Parkmöglichkeiten überdurchschnittlich hoch. Zudem ist im Agnesviertel eine Reduzierung von etwa 10% der öffentlichen Stellplätze geplant, was das Quartier im städtischen Vergleich besonders stark trifft.



Abbildung 1: Lage des Agnesviertel in Köln (blau-weiß schraffiert), Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf © OpenStreetMap-Mitwirkende (bearbeitet), Lizenz: ODbL 1.0



Abbildung 2: Nahaufnahme des Agnesviertel in Köln (blau-weiß schraffiert), Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf © OpenStreetMap-Mitwirkende (bearbeitet), Lizenz: ODbL 1.0

3.2 Datenerhebung

Die Datenerhebung erfolgte anhand eines standardisierten Erhebungsbogens, der im Rahmen der Initiative *mehrfachnutzung.org* von der Firma ampido GmbH entwickelt wurde (vgl. Anhang A3). Ziel des Bogens ist die systematische und möglichst vollständige Erfassung von Stellplatzmerkmalen und -bedingungen im urbanen Kontext. Zur Vervollständigung der Datengrundlage wurden drei sich ergänzende Methoden eingesetzt:

Vor-Ort-Erhebung: Parkplatzflächen auf privat oder halböffentlich genutzten Grundstücken wurden im Rahmen einer Vor-Ort-Erhebung erfasst. Berücksichtigt wurden ausschließlich solche Flächen, die von öffentlich zugänglichen Bereichen aus visuell einsehbar waren, ohne dass ein Betreten des betreffenden Grundstücks notwendig war. Ergänzend wurde eine Fotodokumentation angefertigt, um die örtlichen Gegebenheiten nachvollziehbar zu dokumentieren und eine spätere Validierung von Stellplatz-Schätzwerten zu ermöglichen.

Luftbildanalyse: Für nicht direkt einsehbare oder unmarkierte Flächen erfolgte eine ergänzende Auswertung hochauflösender Luftbilder (z. B. über Kartendienste). Für unmarkierte Flächen wurden auf Basis der gemessenen Flächen die theoretische Stellplatzanzahl unter Annahme eines standardisierten Maßes von 2,65 m × 5,20 m pro Stellplatz abgeschätzt (vgl. FGSV, 2023). Bei markierten Stellplätzen in Innenhöfen wurde die Anzahl über Luftbilder gezählt.

Tiefgaragenabschätzung: In Fällen ohne Zugang zu Tiefgaragen wurde die Anzahl potenzieller Stellplätze durch eine indirekte Methode ermittelt: Bei reinen Wohnimmobilien wurde die Anzahl der Klingelschilder pro Gebäude erhoben und mit einem pauschalen Stellplatzfaktor von 1,0 multipliziert. Diese Annahme basiert auf Erfahrungswerten in innerstädtischen Wohngebieten, in denen häufig pro Wohneinheit ein Stellplatz vorgesehen ist. Bei Tiefgaragen mit reinen Büroimmobilien oder in der Mischnutzung wurden die Vermieter oder Hausverwalter recherchiert und die Auskunft zur Stellplatzanzahl (telefonisch oder via Mail) eingeholt.

3.3 Klassifizierung

Alle erfassten Parkplatzanlagen wurden nicht nur quantitativ, sondern auch nach qualitativen Merkmalen systematisch klassifiziert. Die Kategorisierung orientiert sich an den folgenden standardisierten Variablen:

Mögliche Auswahl des Parkplatztyps (siehe Anhang A4)

- Außenstellplatz
- Tiefgarage
- Freifläche
- Innenhof
- Einzelgarage
- Carport
- Parkhaus
- Sonstige

Datenqualität der Stellplatzerhebung

Zur Einschätzung der Verlässlichkeit der erhobenen Daten wurde ein abgestuftes Bewertungssystem angewendet. Die angegebenen Prozentwerte zur Datenqualität beruhen auf Erfahrungswerten der Firma ampido GmbH und reflektieren die erwartete Genauigkeit der jeweiligen Erhebungsmethode.

Erhebung	Beschreibung	Verlässlichkeit	Streuungsbereich
Direkte Zählung vor Ort	Erfassung der vorhandenen Stellplätze anhand sichtbarer Markierungen (z. B. klar abgegrenzte Parkbuchten)	100 %	± 0 % (sehr hohe Genauigkeit)
Direkte Zählung mittels Luftbilddaufnahmen	Erfassung der vorhandenen Stellplätze anhand sichtbarer Markierungen (z. B. klar abgegrenzte Parkbuchten)	95 %	± 5 %
Auskunft durch Anwohnende oder Vermietende	Befragung zur Stellplatzanzahl	90 %	± 10 %

Indirekte Schätzung mittels Klingelschilder	Abschätzung bei reinen Wohngebäuden: Indirekte Abschätzung der Stellplatzanzahl bei nicht zugänglichen Bereichen (z. B. Tiefgaragen), basierend auf der Anzahl der Wohneinheiten oder Nutzer und Nutzerinnen.	70 %	± 30 %
Flächenmäßige Schätzung	Visuelle Schätzung der theoretisch möglichen Stellplatzanzahl auf unmarkierten Flächen durch Auswertung von Luftbildaufnahmen (z. B. Google Satellite, GeoNRW)	50 %	± 50 %

Zugangsbeschränkung

- Keine Zugangsbeschränkung
- Schranke
- Tor

Nutzungsart der Immobilie

- Reines Wohnen
- Büro/Gewerbe
- Mischgebäude (z.B. Gewerbe unten & Wohnen oben)
- Gastronomie
- Hotel/Pension/Boarding House
- Religiöse Einrichtung
- Öffentliche Einrichtung (z.B. Schule, Sportanlage, Behörde)
- Handel/Einzelhandel
- Industrie/Gewerbeproduktion
- Parkhaus/Parkfläche
- Freifläche/Baulücke/Brachfläche
- Sonstige

Diese Einordnung bildet die Grundlage für die anschließende Auswertung und Bewertung der Mehrfachnutzungspotenziale.

3.4 Eignungsbewertung

Die Bewertung der Eignung einzelner Stellplatzanlagen für eine koordinierte Mehrfachnutzung erfolgte differenziert nach Parkplatztyp und infrastrukturellen Gegebenheiten. Auf Basis der Erhebungen sowie eigener praktischer Erfahrungswerte von ampido wurden drei Kategorien gebildet:

1. Geeignet

Diese Kategorie umfasst Parkplatzanlagen, die grundsätzlich ohne größere technische oder organisatorische Hürden für eine Mehrfachnutzung aktiviert werden können. Dazu zählen insbesondere:

- Außenstellplätze
- Innenhöfe
- Tiefgaragen
- Parkhäuser

- Carports

Zugangsbeschränkungen wie Schranken oder elektronische Garagentore stellen hierbei meist kein Ausschlusskriterium dar, da entsprechende Systeme zur digitalen Steuerung (z. B. per App oder Aufschaltung) in der Praxis etabliert sind. Bereits ab drei Stellplätzen kann sich eine solche Lösung wirtschaftlich tragen.

2. Unter besonderen Voraussetzungen geeignet

Diese Gruppe beschreibt Stellplätze, die prinzipiell – wie unter Punkt 1 aufgeführt – für eine Mehrfachnutzung geeignet sind, jedoch zusätzliche Anforderungen erfüllen müssen, etwa durch strikte Zugangskontrollen oder nutzungsrechtliche Einschränkungen. Eine Nutzung ist hier nur möglich, wenn zusätzliche Rahmenbedingungen geschaffen werden (Beispiel: Anpassung der Nutzungsbedingung).

3. Nur bedingt geeignet

Als bedingt geeignet gelten insbesondere Einzelgaragen, da sie in der Regel keine standardisierten Zugangslösungen bieten und eine Nachrüstung mit digitaler Zugangstechnologie für einzelne Stellplätze wirtschaftlich meist nicht tragfähig ist. Eine Mehrfachnutzung ist daher nur in Ausnahmefällen realisierbar – etwa im Kontext größerer Garagenhöfe oder wenn mehrere Garagen in einer Einheit zusammengefasst sind.

Auf Basis dieser Bewertung zeigt sich, dass keiner der erhobenen Stellplatztypen grundsätzlich ungeeignet für eine Mehrfachnutzung ist. Bei geeigneten Rahmenbedingungen – insbesondere ausreichender Stellplatzanzahl, guter Zugänglichkeit und Kooperationsbereitschaft der Eigentümer – lassen sich alle Stellplatztypen potenziell für eine koordinierte Mehrfachnutzung aktivieren.

3.5 Auslastungsmessung

Zur Ermittlung typischer Nutzungsmuster wurden im Untersuchungsgebiet sieben exemplarische Stellplatzanlagen ausgewählt, die sich gezielt hinsichtlich Lage, Funktionstyp und Nutzungsstruktur unterscheiden. Dabei wurde besonderer Wert auf eine möglichst breite Abdeckung verschiedener Nutzungskategorien gelegt. Die Auswahl umfasst:

- zwei **gewerblich** genutzte Bürostandorte,
- zwei **gemischt** genutzte Immobilien (z. B. Wohnen und Gewerbe),
- zwei Standorte **öffentlicher Einrichtungen**
- sowie eine **rein wohnwirtschaftlich** genutzte Stellplatzanlage.

Die Belegung wurde über einen Zeitraum von vierzehn aufeinanderfolgenden Tagen einschließlich Wochenenden erfasst. Die einzige Ausnahme bildet die rein wohnwirtschaftlich genutzte Stellplatzanlage. Diese wurde später in die Zählung aufgenommen und somit an sieben statt vierzehn aufeinanderfolgenden Tagen erfasst. An jedem Standort erfolgten direkte Beobachtungen zu vier festgelegten Zeitpunkten pro Tag:

- 08:00 Uhr,
- 12:00 Uhr,
- 16:00 Uhr,
- 21:00 Uhr.

Die Zählung erfolgte ausschließlich durch Inaugenscheinnahme von öffentlich einsehbaren Stellflächen, ohne das jeweilige Grundstück betreten zu müssen. Dadurch konnte sichergestellt

werden, dass keine datenschutzrechtlichen oder eigentumsrechtlichen Grenzen verletzt wurden und gleichzeitig eine wiederholbare Methodik zur Anwendung kam.

Insgesamt wurden an sechs Standorten über jeweils 14 Tage hinweg zu vier Zeitpunkten täglich gezählt ($6 \times 14 \times 4 = 336$ Zählungen). Hinzu kommen sieben Tage mit vier Zählungen am Wohnstandort ($7 \times 4 = 28$ Zählungen), sodass sich insgesamt 364 Einzelzählungen ergeben.

Ziel der Erhebung war es, tageszeitlich wiederkehrende Auslastungsmuster zu identifizieren – insbesondere mit Blick auf regelmäßige Nutzungslücken, die potenziell für eine koordinierte Mehrfachnutzung aktiviert werden könnten.

Hinweis zur Repräsentativität: Die ausgewählten Standorte und der Beobachtungszeitraum erlauben keine statistisch repräsentativen Aussagen für das gesamte Quartier. Dennoch liefern die Ergebnisse wertvolle erste Anhaltspunkte zur Identifikation systematischer Nutzungslücken in unterschiedlichen Gebäudetypologien und damit zur Ableitung praktikabler Mehrfachnutzungsstrategien.

4 Ergebnisse

Das folgende Kapitel präsentiert die zentralen Ergebnisse der Untersuchung zur Verfügbarkeit und Nutzung privater und halb-öffentlicher Stellplätze im Kölner Agnesviertel. Ziel ist es, die tatsächliche Stellplatzsituation differenziert zu erfassen, Nutzungsmuster sichtbar zu machen und konkrete Potenziale für eine effizientere Mehrfachnutzung von Stellplätzen aufzuzeigen.

Dazu gliedert sich das Kapitel in fünf aufeinander aufbauende Abschnitte: Zunächst erfolgt eine Bestandsaufnahme des quantifizierten Stellplatzangebots, gefolgt von einer Analyse tageszeitlicher Auslastungsmuster auf exemplarisch untersuchten Flächen. Die quantifizierten Flächen werden anschließend durch Visualisierungen auf Quartiersebene räumlich dargestellt. Anschließend werden Szenarien zur potenziellen Mehrfachnutzung entwickelt, wobei nicht wirtschaftlich nutzbare Stellplätze aus der Gesamtzahl der quantifizierten Stellplätze exkludiert werden. Abschließend werden konkrete Mehrfachnutzungspotenziale für das Untersuchungsgebiet abgeleitet.

Die Ergebnisse dienen als empirische Grundlage für die nachfolgenden Handlungsempfehlungen und stadtplanerischen Implikationen.

4.1 Bestandsaufnahme Stellplatzangebot

Neben den rund 2.750 öffentlichen Stellplätzen im Untersuchungsgebiet Agnesviertel, von denen laut Stadt Köln (2025) etwa 256 zurückgebaut werden sollen, konnten im ersten Schritt zusätzlich rund 1.900 nicht-öffentliche Stellplätze quantifiziert werden.

Verteilung nach Parkplatztyp

Die größte Gruppe bilden mit 800 Stellplätzen (42,6 %) die Innenhofstellplätze, gefolgt von 466 Stellplätzen (24,8 %) in Tiefgaragen und 371 Außenstellplätzen (19,8 %). Einzelgaragen machen 190 Stellplätze (10,1 %) aus, während Parkhäuser mit lediglich 48 Stellplätzen (2,6 %) eine untergeordnete Rolle spielen.

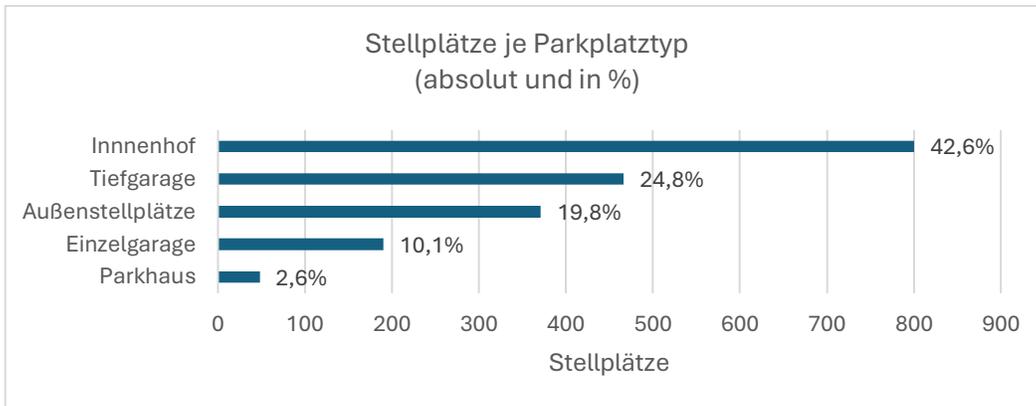


Abbildung 3: Stellplätze je Parkplatztyp (absolut und in %) – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH

Diese Verteilung verdeutlicht die hohe Relevanz von Innenhöfen und Tiefgaragen für eine potenzielle Mehrfachnutzung, da sie gemeinsam rund zwei Drittel der vorhandenen Stellflächen im Agnesviertel ausmachen. Einzelgaragen und Parkhäuser sind hingegen in deutlich geringerer Anzahl vertreten, was deren Gesamteinfluss auf eine quartiersweite Lösung begrenzt.

Größenverteilung zusammenhängender Stellplatzflächen

Neben der Typologie ist auch die Größenstruktur der Stellplatzflächen von entscheidender Bedeutung für eine koordinierte Mehrfachnutzung. Die Einheiten wurden anhand der Anzahl zusammenhängender Stellplätze in sechs Größenintervalle unterteilt (vgl. Abbildung 2).

Die Analyse zeigt, dass der Großteil der Flächen in mittleren Größenbereichen liegt:

- 32,6 % der Stellplätze entfallen auf Flächen mit 21–50 Stellplätzen,
- 23,2 % auf solche mit 51–100 Stellplätzen
- und 19,5 % auf Bereiche mit 11–20 Stellplätzen.

Einheiten mit weniger als drei Stellplätzen machen nur 2,5 % der Flächen aus und gelten unter bestimmten Zugangsbeschränkungen (vgl. Kapitel 3.4) als wirtschaftlich nicht nutzbar. Auch sehr große zusammenhängende Anlagen mit mehr als 100 Stellplätzen sind im Untersuchungsgebiet selten (5,6 %).

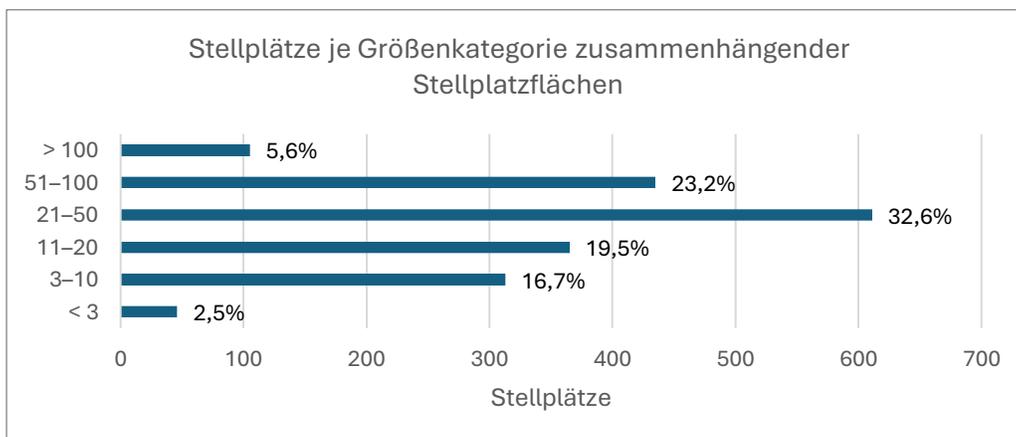


Abbildung 4: Größenverteilung zusammenhängender Stellplatzflächen – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH

Verteilung nach Immobilientyp

Eine Zuordnung der Stellplätze zu den jeweiligen Immobilientypen (vgl. Abbildung 3) zeigt, dass der größte Anteil der identifizierten Stellplätze mit 788 Stellflächen (42,0 %) auf reine Wohnnutzungen entfällt. Es folgen Mischimmobilien, die sowohl Wohn- als auch gewerbliche Nutzungen vereinen, mit insgesamt 589 Stellplätzen (31,4 %). Reine Büro- und Gewerbestandorte stellen 144 Stellplätze (7,7 %), während öffentliche Einrichtungen – etwa Schulen, Verwaltungen oder soziale Einrichtungen – mit 290 Stellplätzen (15,5 %) ebenfalls einen nennenswerten Anteil ausmachen. Stellplätze im Zusammenhang mit Einzelhandel spielen hingegen mit gerade einmal 2,6% eine untergeordnete Rolle. Gastronomie oder religiösen Einrichtungen haben faktisch fast keine Stellplätze zur Verfügung.

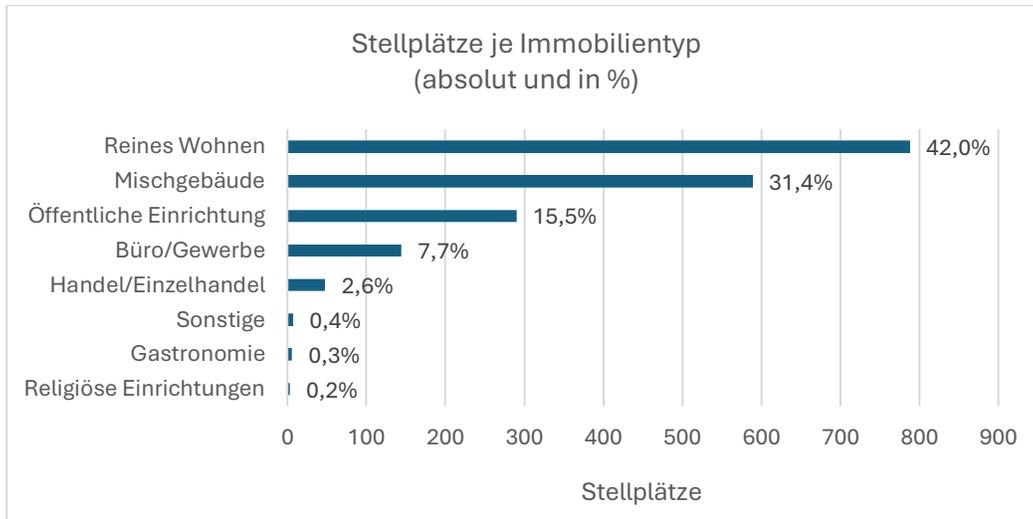


Abbildung 5: Stellplätze je Immobilientyp (absolut und in %) – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH

Die Analyse der Verteilung der Stellplätze verdeutlicht eine ausgeprägte Durchmischung der unterschiedlichen Nutzungsarten innerhalb des Quartiers, was deren Eignung für eine intelligente Mehrfachnutzung unterstreicht. Diese ergibt sich insbesondere daraus, dass die jeweiligen Stellplätze zeitlich differenziert beansprucht werden. Auffällig ist, dass der öffentliche Diskurs überwiegend auf das Feierabendparken an Supermärkten fokussiert ist, obwohl diese lediglich 2,6 % der Gesamtstellplätze repräsentieren. Demgegenüber bleiben die nicht-öffentlichen Stellplätze, die von Behörden, Ämtern und Bildungseinrichtungen genutzt werden, weitgehend unberücksichtigt, obwohl sie mit einem Anteil von 15,5 % einen signifikant höheren Anteil einnehmen und zudem durch öffentliche Mittel finanziert werden.

Zugangsbeschränkungen

Schließlich wurde die Erhebung auch hinsichtlich bestehender Zugangsbarrieren zu den Stellplätzen ausgewertet. Diese stellen einen zentralen Aspekt der technischen und organisatorischen Umsetzbarkeit dar.

Die Auswertung zeigt:

- 66,0 % der Stellplätze sind durch ein Tor gesichert,
- 31,4 % sind frei zugänglich,
- und 2,6 % sind durch eine Schranke gesichert.

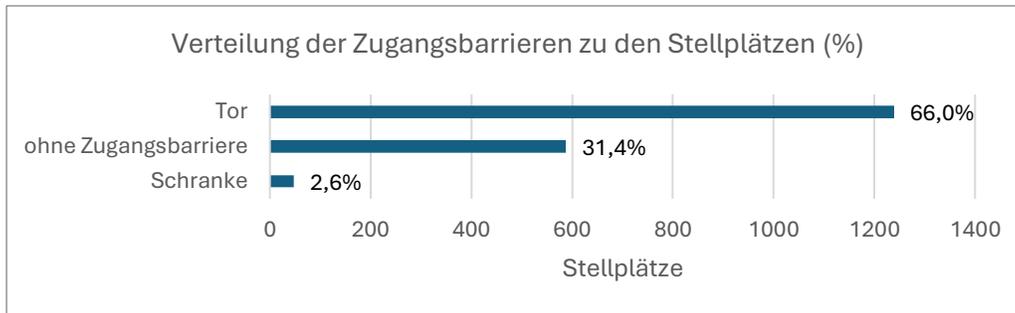


Abbildung 6: Verteilung der Zugangsbarrieren zu den Stellplätzen (%) – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH

Tore dominieren somit deutlich als häufigste Form der Zugangsbeschränkung. Diese technische Gegebenheit erfordert im Fall einer geplanten Mehrfachnutzung in der Regel eine Nachrüstung mit digitalen Zugangslösungen, was insbesondere bei Einzelgaragen oder kleinen Stellplatzanlagen mit weniger als drei Stellplätzen wirtschaftlich problematisch sein kann (vgl. Kapitel 3.4). Allerdings ist der Anteil dieser beiden Kategorien an der Gesamtheit der erfassten Stellplätze – wie die vorangegangene Analyse gezeigt hat – vergleichsweise gering. Einzelgaragen machen etwa 10,1 %, Stellplatzflächen mit weniger als drei Stellplätze sogar nur 2,5 % des Gesamtbestands aus. Das Problem der wirtschaftlich nicht nutzbaren Flächen beschränkt sich somit auf einen eher kleinen Teil des Potenzials.

Zugangshürden im Kontext von Parkplatztyp und Gebäudenutzung

Abschließend wurde eine Kreuzanalyse durchgeführt, um die Verteilung von Zugangsbeschränkungen (Tor, Schranke oder keine Barriere) in Abhängigkeit vom Stellplatztyp und der zugehörigen Gebäudenutzung zu untersuchen. Die Ergebnisse sind in Tabelle 1 dargestellt.

Zugangshürden in Abhängigkeit von Parkplatztyp und Gebäudenutzung															
Parkplatztyp	Büro / Gewerbe		Gastronomie		Handel/ Einzelhandel	Mischgebäude (z.B. Gewerbe & Wohnen)		Öffentliche Einrichtung (z.B. Schule, Behörde)		Sonstige		Religiöse Einrichtungen	Reines Wohnen		Gesamt
	Tor	keine	Tor	keine	Schranke	Tor	keine	Tor	keine	Tor	keine	keine	Tor	keine	
Parkhaus	-	-	-	-	2,56%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,56%
Innenhof	7,46%	-	0,11%	-	-	10,50%	1,33%	3,68%	-	0,32%	-	-	13,27%	5,97%	42,64%
Einzelgarage	-	-	-	-	-	3,46%	0,64%	-	-	-	-	-	0,11%	5,92%	10,13%
Außenstellplatz	-	0,21%	-	0,21%	-	-	2,40%	5,92%	5,92%	-	0,05%	0,16%	0,05%	4,90%	19,83%
Tiefgarage	-	-	-	-	-	10,39%	2,67%	-	-	-	-	-	10,77%	1,01%	24,84%
Gesamt	7,46%	0,21%	0,11%	0,21%	2,56%	24,36%	7,04%	9,59%	5,92%	0,32%	0,05%	0,16%	24,20%	17,80%	100%

Tabelle 1: Zugangshürden in Abhängigkeit von Parkplatztyp und Gebäudenutzung – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH

Die Auswertung zeigt klare Strukturmuster:

- Tiefgaragen- und Innenhofstellplätze weisen mit großem Abstand die höchsten Anteile an Zugangsbeschränkungen in Form von Toren auf – insbesondere in Kombination mit Mischgebäuden (z. B. Gewerbe und Wohnen) sowie reiner Wohnnutzung. Allein auf diese beiden Kombinationen entfallen zusammen rund 44,93 % der gesamten erfassten Stellplätze, die durch ein Tor gesichert sind.
- Außenstellplätze sind häufiger ohne Zugangsbeschränkung zugänglich oder weisen niedrigere Hürden auf. Sie verteilen sich deutlich breiter über verschiedene Immobilientypen hinweg.

- Parkhäuser sind im Untersuchungsgebiet nur in sehr geringem Umfang vertreten und verfügen erwartungsgemäß ausschließlich über Schrankenlösungen (2,56 %).

Diese differenzierte Betrachtung unterstreicht, dass sich nicht nur die Größe und der Typ einer Stellplatzfläche, sondern auch deren Einbettung in unterschiedliche Gebäudenutzungen erheblich auf die potenzielle Aktivierbarkeit für eine koordinierte Mehrfachnutzung auswirken. Zugangstechnische Restriktionen konzentrieren sich insbesondere auf private Wohngebäude mit Tiefgaragen oder Innenhöfen, während gewerblich genutzte Flächen vergleichsweise bessere Zugangsvoraussetzungen bieten können – jedoch zahlenmäßig weniger relevant sind.

Die Ergebnisse dieser Matrixanalyse liefern damit einen entscheidenden Beitrag zur Identifikation priorisierter Zielgruppen und Standorte für mögliche Pilotprojekte im Rahmen einer quartiersbezogenen Stellplatzaktivierung.

Ergänzend zu den strukturellen Zugangsvoraussetzungen rückt im nächsten Schritt die tatsächliche Nutzung der Stellplätze in den Blick: Wie häufig und zu welchen Tageszeiten stehen die Flächen tatsächlich leer? Die Analyse tageszeitlicher Auslastungsmuster liefert hierzu zentrale Erkenntnisse über bestehende Nutzungslücken und ungenutzte Potenziale.

4.2 Analyse tageszeitlicher Auslastungsmuster

In der Stadt- und Verkehrsplanung ist die Annahme weit verbreitet, dass Bürostellplätze tagsüber nahezu vollständig belegt sind und in den Abendstunden weitgehend ungenutzt sind, während Wohnstellplätze tagsüber überwiegend leer stehen und erst am Abend eine hohe Auslastung erfahren. Die im Rahmen dieser Studie durchgeführte Analyse widerlegt diese Annahme. **Über den gesamten Tagesverlauf hinweg konnten durchgängig hohe Überkapazitäten festgestellt werden** – systematisch und standortübergreifend.

Die Auswertung der Stellplatzauslastung zu vier festgelegten Zeitpunkten (08:00, 12:00, 16:00 und 21:00 Uhr) zeigt ein konsistentes Bild: Ein erheblicher Anteil der Stellplätze bleibt zu jeder Tageszeit ungenutzt (vgl. Abbildung 5). Im gewichteten Mittel beträgt die **Nichtbelegung** 68,3 %, wobei die tageszeitlichen Schwankungen nur gering ausfallen. Die geringste Nichtauslastung wurde um 12:00 Uhr mit 62,7 % registriert, während um 21:00 Uhr der Höchstwert von 73,8 % ungenutzter Stellplätze erreicht wurde. In einzelnen Fällen lag die Nichtnutzung sogar bei über 80 % (vgl. Tabelle 2).

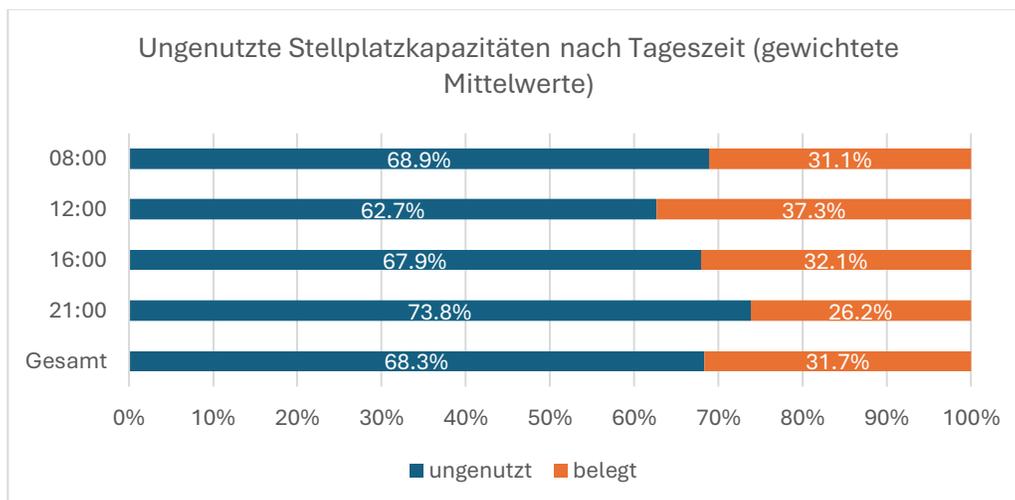


Abbildung 7: Ungenutzte Stellplatzkapazitäten nach Tageszeiten (gewichtete Mittelwerte) – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH

Auffällig ist, dass sich dieses Muster sowohl bei Wohn- als auch bei Büroimmobilien zeigt (vgl. Tabelle 2). Damit widerspricht die Datengrundlage der verbreiteten planerischen Vorstellung einer komplementären Nutzung: Die Annahme, dass Wohnstellplätze primär nachts und Bürostellplätze vorwiegend tagsüber genutzt werden, lässt sich durch die vorliegenden Ergebnisse nicht belegen.

Ungenutzte Stellplatzkapazitäten je Standort (gewichtete Mittelwerte)																
Uhrzeit	An der Münze 2 (Mischgebäude)		Clever Str. 32 (Mischgebäude)		Blumenthalstr. 33 (öffentliche Einrichtung)		Neusser Wall 61 (öffentliche Einrichtung)		Maybachstr. 155 (Büro)		Sedanstr. 18 (Büro)		Vogteistraße 12- 16 (Wohnen)		Gesamt	
	absolut	(%)	absolut	(%)	absolut	(%)	absolut	(%)	absolut	(%)	absolut	(%)	absolut	(%)	absolut	(%)
	08:00	49,9	66,5%	18,6	81,1%	101,4	70,0%	5,3	88,1%	8,9	59,5%	8,9	63,8%	6,1	38,4%	30,2
12:00	43,4	57,9%	16,3	70,8%	92,4	63,7%	4,6	77,4%	9,5	63,3%	7,8	55,6%	6,0	37,5%	27,2	62,7%
16:00	48,8	65,0%	16,7	72,7%	110,0	75,9%	4,7	78,6%	9,8	65,2%	9,2	65,8%	5,9	36,6%	31,1	67,9%
21:00	53,4	71,2%	17,6	76,4%	125,0	86,2%	5,2	86,9%	9,6	64,3%	10,8	77,0%	5,7	35,7%	34,5	73,8%
Gesamt	48,9	65,2%	17,3	75,2%	107,2	73,9%	5,0	82,7%	9,5	63,1%	9,2	65,6%	5,9	37,1%	30,8	68,3%

Tabelle 2: Ungenutzte Stellplatzkapazitäten je Standort (gewichtete Mittelwerte) – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH

Vielmehr deuten die aggregierten Mittelwerte auf eine weitgehend gleichmäßige Unterauslastung über den Tagesverlauf hin. Dies hat direkte Implikationen für die Entwicklung von Mehrfachnutzungskonzepten - zeitlich alternierende Nutzungsmodelle sind nicht zwingend erforderlich. Stattdessen könnten viele Stellplätze grundsätzlich ganztägig für weitere Nutzergruppen zugänglich gemacht werden.

Die Ergebnisse stützen somit die These, dass durch koordinierte Mehrfachnutzung – insbesondere durch den Einsatz digitaler Buchungs- und Steuerungssysteme – ein erheblicher Teil der derzeit ungenutzten Stellplatzflächen aktiviert werden könnte. Eine vertiefende Aufschlüsselung der Belegungsquoten auf Tagesebene, basierend auf einer 14-tägigen Erhebungsperiode, ist in Anhang A5 dokumentiert. Sie ergänzt die aggregierte Darstellung durch eine feinere zeitliche Differenzierung der Nutzungsmuster.

4.3 Räumliche Verteilung

Die folgende Darstellung bildet den Ausgangspunkt für die räumliche Einordnung der erhobenen Stellplatzdaten im Agnesviertel. Auf einer kartografischen Grundlage werden die untersuchten Standorte verortet und nach Stellplatztyp differenziert dargestellt. Es handelt sich um eine interaktive Online-Karte der ampido GmbH, die unter folgendem Link verfügbar ist: www.mehrfachnutzung.org/regions/koeln-agnesviertel.

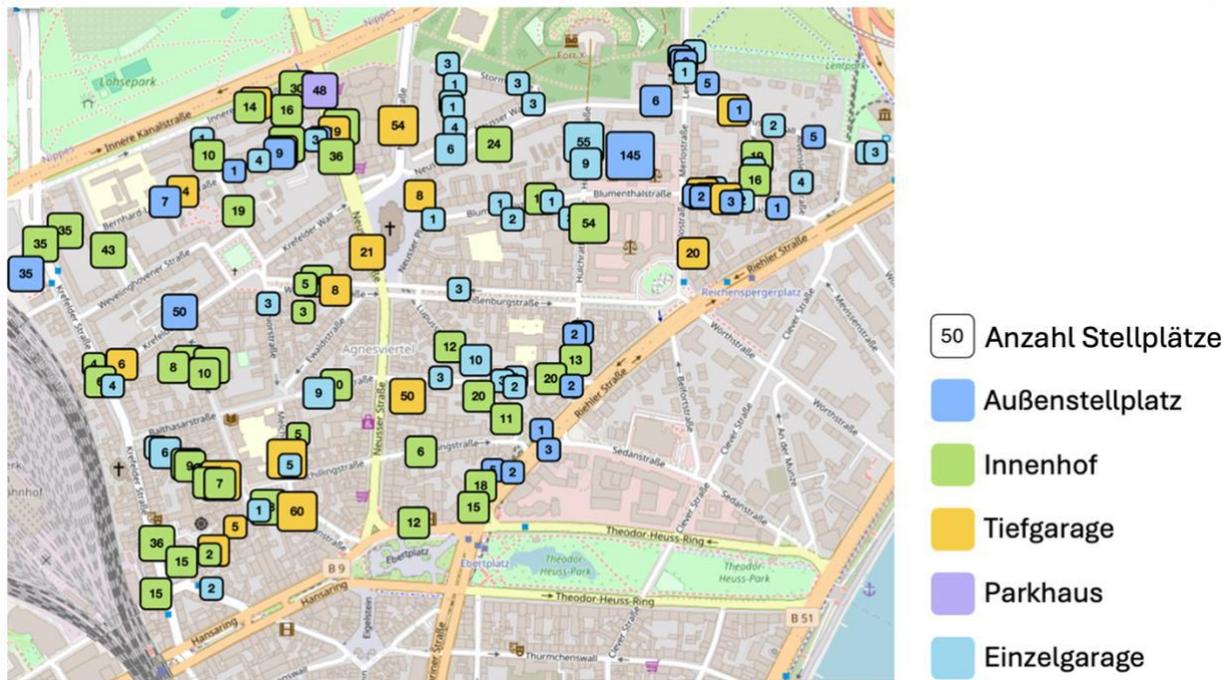


Abbildung 8: Kartografische Darstellung der identifizierten Stellplatzpotenziale im Agnesviertel – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH

Die interaktive Darstellung ermöglicht eine detaillierte Erkundung der Standortverteilung sowie einen gezielten Zugriff auf Informationen zu den jeweiligen Nutzungstypen und Stellplatzmerkmalen.

Die Visualisierung macht deutlich, in welchen Teilen des Quartiers sich Stellplatzkapazitäten im privaten und halb-öffentlichen Bereich befinden und wie diese mit den jeweiligen Nutzungsstrukturen zusammenhängen. Sie ergänzt damit die vorherigen Analysen um eine räumliche Perspektive und unterstützt die strategische Einordnung des Aktivierungspotenzials im Stadtgefüge des Kölner Agnesviertels.

4.4 Szenarien

Zur weiteren Einschätzung des Entlastungspotenzials durch eine koordinierte Mehrfachnutzung der identifizierten privaten und halböffentlichen Stellplätze im Agnesviertel wird zunächst die Gesamtzahl der quantifizierten Stellplätze (Kapitel 4.1) um wirtschaftlich nicht nutzbare Flächen bereinigt. Grundlage hierfür bilden die technischen und wirtschaftlichen Kriterien aus Kapitel 3.4, auf deren Basis ausschließlich Stellplätze berücksichtigt werden, die als potenziell aktivierbar eingestuft werden können.

Im Ergebnis können insgesamt 193 Stellplätze mit folgenden Merkmalen ausgeschlossen werden:

- Einzelgaragen
- Flächen mit weniger als drei Stellplätzen und gleichzeitigem Zugangshindernis (z. B. Tor, Schranke)

Diese Stellplätze gelten als wirtschaftlich nicht tragfähig, da der Aufwand für eine digitale Nachrüstung in keinem sinnvollen Verhältnis zum potenziellen Nutzen steht. Nach der Bereinigung verbleiben 1.682 Stellplätze, die für eine koordinierte Mehrfachnutzung grundsätzlich geeignet sind.

Szenarioanalyse basierend auf der Streuungsbandbreite der Erhebungsmethoden:

Die Stellplatzerfassung im Agnesviertel basiert überwiegend auf direkten Zählungen vor Ort, die mit 60,2 % den größten Anteil der erfassten Stellplätze abdecken. Ergänzt wird diese Methode durch indirekte Schätzungen mittels Klingelschilder (30,5 %) sowie flächenmäßige Schätzungen (5,3 %) und direkte Zählungen aus Luftbilddaufnahmen (3,9 %). Lediglich 0,1 % der Stellplätze konnten keiner Erhebungsquelle eindeutig zugeordnet werden.

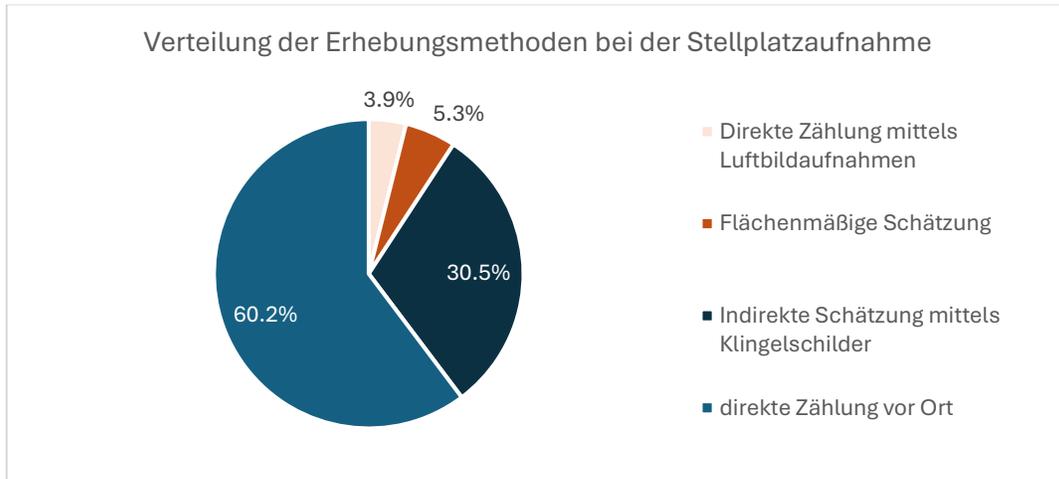


Abbildung 9: Verteilung der Erhebungsmethoden bei der Stellplatzaufnahme – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH

Wie bereits in Kapitel 3.3 erläutert, variiert die Verlässlichkeit dieser Erhebungsmethoden deutlich:

Erhebungsmethode	Verlässlichkeit	Streuung
Direkte Zählung vor Ort	100 %	±0 %
Luftbilddauswertung	95 %	±5 %
Klingelschilder (indirekt)	70 %	±30 %
Flächenmäßige Schätzung	50 %	±50 %

Diese Streuungswerte dienen als Basis für die folgenden drei Szenarien zur potenziellen Aktivierung geeigneter Stellplätze.

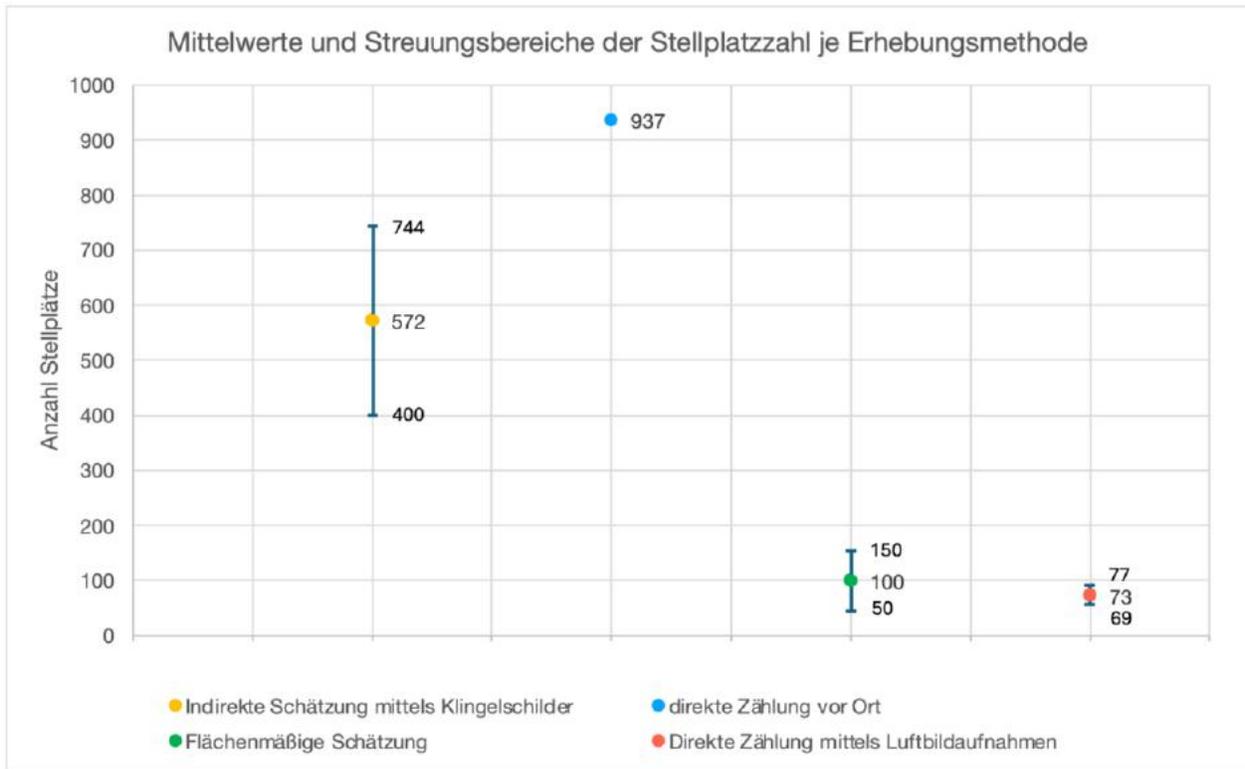


Abbildung 10: Mittelwerte und Streuungsbereiche der Stellplatzzahl je Erhebungsmethode – eigene Darstellung basierend auf Daten der Ampido GmbH

- Konservativ = Untere Grenze der Streuung → 1.457 Stellplätze
- Realistisch = Mittelwert der Erhebungen → 1.682 Stellplätze
- Maximal = Obere Grenze der Streuung → 1.907 Stellplätze

Szenarioanalyse unter Berücksichtigung der Auslastungskapazitäten

Im Anschluss werden auf die drei Szenarien die in Kapitel 4.2 ermittelten Auslastungskapazitäten angewendet. Diese Kapazität beschreibt, wie viel Prozent des Stellplatzangebots im Mittel für eine zeitlich versetzte Mehrfachnutzung verfügbar ist. Für das Agnesviertel liegt diese bei 68,3 %. Daraus ergeben sich folgende Potenziale für die Mehrfachnutzung:

Szenario	Aktivierbare Stellplätze × 68,3 % Kapazität	Effektiv nutzbares Potenzial
Konservativ	1.457 × 68,3 %	995 Stellplätze
Realistisch	1.682 × 68,3 %	1.148 Stellplätze
Maximal	1.907 × 68,3 %	1.302 Stellplätze

Diese Werte zeigen, in welcher Größenordnung Stellplätze im Quartier durch eine koordinierte und digital gestützte Mehrfachnutzung zusätzlich verfügbar gemacht werden könnten. Die Szenarien

markieren damit den Übergang von der Bestandsanalyse zur strategischen Bewertung des tatsächlichen Aktivierungspotenzials – und bilden die Grundlage dafür, welche quantitativen Entlastungseffekte durch eine koordinierte und digital gestützte Mehrfachnutzung privater Stellplätze im Quartier realistisch zu erwarten sind.

4.5 Mehrfachnutzungspotenziale

Durch die Auflösung der starren 1:1-Zuweisung von Stellplätzen – bei der jeder Stellplatz dauerhaft einem bestimmten Nutzer oder einer spezifischen Nutzung vorbehalten ist – sowie die Einführung digital gesteuerter, bedarfsorientierter Buchungssysteme (z. B. über Plattformen wie ampido) kann die Flächeneffizienz bestehender Stellplatzinfrastrukturen signifikant gesteigert werden.

Zentral ist hierbei das Konzept sogenannter „Stellplatzäquivalente“. Es beschreibt die rechnerische Freisetzung zusätzlicher Nutzungskapazitäten durch eine zeitlich versetzte Auslastung. So bleiben Stellplätze, die beispielsweise nur nachts von Anwohnern genutzt werden, tagsüber ungenutzt – während gleichzeitig andere Nutzergruppen (z. B. Beschäftigte im Büro- oder Dienstleistungssektor) gerade in diesem Zeitraum Bedarf haben. Werden diese komplementären Nutzungsprofile digital koordiniert auf denselben Stellplatz gelenkt, entsteht faktisch ein zusätzlicher, vollwertig nutzbarer Stellplatz – ohne bauliche Maßnahmen.

Dabei bleibt die Nutzung für den bisherigen Hauptnutzer bedarfsgerecht gewährleistet: Der Stellplatz steht ihm weiterhin zur Verfügung, wenn er ihn tatsächlich benötigt – jedoch nicht mehr exklusiv zu Zeiten, in denen keine Nutzung stattfindet. So können freie Zeitfenster systematisch für Drittnutzer erschlossen werden, ohne die Verfügbarkeit für den Hauptnutzer einzuschränken.

Wird dieses Prinzip quartiersübergreifend auf mehrere benachbarte Stellplatzflächen angewandt (Clusterlösung), lässt sich das Potenzial weiter erhöhen. Durch zeitlich versetzte Bedarfe und Ausweichmöglichkeiten entstehen flexible Stellplatzpools, die zusätzliche vollwertige Stellplatzäquivalente schaffen – und das ganz ohne Erschließung neuer Flächen.

Im Agnesviertel wurden etwa 2.750 öffentliche Stellplätze identifiziert (Stadt Köln, 2025). Die Untersuchungen haben ergeben, dass durch intelligente Mehrfachnutzung privater und halb-öffentlicher Stellplätze zwischen (konservativ) $1.457 * 68,3\% = 995$ und (maximal) $1.907 * 68,3\% = 1.302$ zusätzliche Stellplatzäquivalente realisiert werden können. Weitere Potenziale ergeben sich zudem aus angrenzenden, nur wenige hundert Meter vom Agnesviertel entfernten Flächen – etwa bei XPOST (ca. 450 Stellplätze, derzeit lediglich für wenige monatliche Events genutzt, vgl. Anhang A6), einer seit vier Jahren leerstehenden Immobilie der ehemaligen Finanzdirektion (ca. 100 Stellplätze, zukünftig Flüchtlingsunterkunft), der Musikschule in der Kunibertstraße (> 100 Stellplätze) sowie zahlreichen kleineren privaten Anlagen. Insgesamt ergibt sich daraus ein erschließbares Potenzial von fast 2.000 zusätzlichen Stellplätzen im erweiterten Agnesviertel – nahezu ohne Neubau und mit sofortiger Umsetzbarkeit.

Kostenvergleich und Nutzenpotenzial

Die Errichtung einer neuen Quartiersgarage im Agnesviertel (Ebertplatz), mit einer Kapazität von etwa 222 Stellplätzen, wurde mit Gesamtkosten von rund 17 Millionen Euro veranschlagt (siehe hierzu Artikel im Stadtanzeiger). Dies entspricht Kosten von ungefähr 76.500 Euro pro Stellplatz (Stadt Köln, 2023). Im Gegensatz dazu zeigt die Aktivierung bestehender Stellplatzflächen im Agnesviertel das Potenzial, 2.000 zusätzliche Stellplätze durch koordinierte Mehrfachnutzung bereitzustellen – nahezu ohne nennenswerte Neubaukosten und mit sofortiger Umsetzbarkeit.

Ein weiterer Vorteil dieses Ansatzes liegt in der vergleichsweise geringen technischen Aufrüstung, die für eine effiziente Steuerung der Stellplätze notwendig ist. So liegen die einmaligen Kosten für die

Installation von Zugangstechnologien, beispielsweise zur Steuerung von Schranken oder Toren via App, erfahrungsgemäß bei etwa 1.000 bis 2.000 Euro pro Parkplatz (ampido, 2025). Bei einem Parkplatz mit ca. 30 Stellplätzen liegen die einmaligen Kosten je Stellplatz bei weniger als 6 €. Viele Anbieter, wie Ampido, übernehmen diese Kosten selbst, sodass für Eigentümer keine Investitions- oder laufenden Wartungskosten entstehen.

Dieses Beispiel illustriert deutlich die ökonomischen und ökologischen Nachteile traditioneller Neubauprojekte im Vergleich zu ressourcenschonenden Konzepten der Flächenaktivierung. Anstatt erhebliche Investitionen in neue Infrastruktur zu tätigen, können bestehende Stellplatzkapazitäten effizienter genutzt und somit erhebliche Kosten eingespart sowie der Flächenverbrauch minimiert werden.

Die Kombination aus Kosteneffizienz, schneller Umsetzbarkeit und zusätzlichem Einnahmepotenzial macht die Mehrfachnutzung zu einer zukunftsweisenden Strategie zur Entlastung des städtischen Parkraums und zur Vermeidung von Fehlallokationen öffentlicher Mittel.

Des Weiteren können Stellplatz-Rückbauten im öffentlichen Raum mit der Aktivierung nicht öffentlicher Stellplätze kompensiert werden. Dies führt zu mehr Lebensqualität für Anwohner (Renaturierung, Grüne-Oasen, Fahrradwege), ist klimafreundlicher durch den Wegfall der Parkplatzsuche und bewirkt enorme volkswirtschaftliche Einsparungen (vgl. INRIX, 2017).

5 Diskussion und Praxisreflexion

Die Erkenntnisse aus der Analyse zeigen nicht nur ein erhebliches Verlagerungspotenzial für Parkraumbedarf vom öffentlichen in den privaten und halb-öffentlichen Raum, sondern verweisen auch auf die Notwendigkeit praxisnaher, technologisch unterstützter Lösungsansätze. Um die theoretischen Potenziale in die Praxis zu überführen, bedarf es konkreter Implementierungsbeispiele, die technologische Innovationen mit realen Anwendungsszenarien verbinden.

5.1 ampido als Praxisbeispiel für digitale Mehrfachnutzung

Am Beispiel des Kölner Unternehmens ampido wird gezeigt, wie digitale Plattformen eine effizientere Nutzung bestehender Stellplatzinfrastrukturen ermöglichen. Die Mehrfachnutzung von Stellplätzen ist dabei nicht nur ein theoretisches Konzept, sondern hat sich in über einem Jahrzehnt operativer Praxis mit mehreren Millionen Parkvorgängen auf tausenden von privaten Parkflächen als praxistauglich erwiesen. In diesem Kontext werden insbesondere die Voraussetzungen für die Mehrfachnutzung sowie die sich daraus ergebenden Chancen und Effekte näher betrachtet.

Operative Umsetzung: Flexibel und niedrigschwellig

Ein zentrales Merkmal des ampido-Modells ist die einfache und schnelle Aktivierbarkeit vorhandener Stellplätze – unabhängig davon, ob es sich um Tiefgaragen, Innenhöfe oder offene Außenflächen handelt. Die Aktivierung erfolgt in mehreren Schritten: Nach einer Objektaufnahme (physisch oder digital) werden verfügbare Zeitfenster definiert, gegebenenfalls mit ergänzender Zugangskontrolle (z. B. per Fernöffnung oder Schlüsselbox). Die Integration in die Plattform erfolgt in der Regel innerhalb weniger Werkstage. Der große operative Vorteil liegt in der hohen Flexibilität: Zeitfenster können tages- oder stundengenau gesteuert und jederzeit pausiert oder angepasst werden. Besonders bei Zwischennutzungen – etwa leerstehenden Objekten – bietet dies eine praxistaugliche Lösung ohne langfristige Bindung oder baulichen Eingriff.

Technologische Grundlage: Digitalisierung als Enabler

Die vollständige Digitalisierung des Angebots ermöglicht eine automatisierte Abwicklung der Prozesse – von der Buchung über die Zugangskontrolle bis zur Abrechnung. Nutzer:innen reservieren ihren Stellplatz über App oder Webplattform, erhalten eine Buchungsbestätigung mit Navigation und können bei Bedarf Schranken oder Tore per Smartphone oder Kameraöffnung (Kennzeichenerkennung) passieren. Gleichzeitig profitieren Eigentümer:innen und Kommunen von Live-Daten zur Auslastung, wodurch sich Nutzungsmuster analysieren und Optimierungsmaßnahmen datenbasiert ableiten lassen. In vielen Fällen ist keine zusätzliche Hardware erforderlich, da bestehende Schrankensysteme oder Schlüsselstrukturen integriert werden können.

Rechtliche Rahmenbedingungen: Klarheit im Bestand

Aus rechtlicher Perspektive ist die Mehrfachnutzung durch ampido in den meisten Fällen ohne Sondergenehmigung möglich, sofern die Fläche bereits als Parkplatz genehmigt ist. Da keine Umnutzung stattfindet und der öffentliche Raum nicht betroffen ist, entfällt die Notwendigkeit baurechtlicher Änderungen oder Sondernutzungserlaubnisse. Die vertragliche Grundlage bildet ein flexibler Nutzungsvertrag zwischen Eigentümer:in und Plattformbetreiber. Dieser kann als Festmiete oder umsatzabhängiges Modell ausgestaltet sein. Die kurzfristige Kündbarkeit (zumeist monatlich) erhöht die Attraktivität für Eigentümer:innen, insbesondere im Kontext von Zwischennutzungen.

Ein Sonderfall stellen Flächen mit zeitlich eingeschränkter Genehmigung dar. Hier muss sichergestellt werden, dass Zu- und Abfahrten nur innerhalb des erlaubten Zeitraums erfolgen – die reine Abstellung über Nacht ist in der Regel zulässig.

Wirtschaftlicher Nutzen: Einnahmen ohne Investition

Die wirtschaftliche Attraktivität ist einer der Hauptgründe für die erfolgreiche Umsetzung digitaler Mehrfachnutzungsmodelle. Eigentümer:innen profitieren von stabilen Mehreinnahmen ohne eigene Investitionen oder operativen Aufwand, da ampido sämtliche Leistungen (z. B. Support, Kontrolle, Abrechnung) übernimmt. Auch Städte profitieren indirekt: Die Entlastung des öffentlichen Parkraums reduziert den Suchverkehr, senkt Emissionen und erhöht die Aufenthaltsqualität im Quartier. Für Nutzer:innen ergibt sich ein Mehrwert durch sichere Reservierbarkeit, flexible Tarife und eine verlässliche Parkplatzverfügbarkeit – insbesondere in hochverdichteten Lagen.

Full-Service-Modell: Plattform und Betrieb aus einer Hand

Neben der digitalen Plattform bietet ampido auf Wunsch ein umfassendes Dienstleistungspaket, welche von ausgewählten Partnerunternehmen erbracht werden. Dieses reicht von der Inbetriebnahme (inkl. Beschilderung und Einweisung) über die Zutrittskontrolle bis hin zur Sanktionierung bei Falschparken. Ergänzend können Reinigung, Flächenpflege und Monatsreportings integriert werden. Das Dienstleisternetzwerk umfasst bundesweit spezialisierte Partner, wodurch Qualität und Wirtschaftlichkeit auch bei unterschiedlichen Flächentypen gewährleistet sind.

Bewertung: Übertragbarkeit und Grenzen

Das Praxisbeispiel ampido zeigt, dass digitale Mehrfachnutzung operativ, technisch und rechtlich umsetzbar ist – ohne aufwändige Infrastrukturinvestitionen. Der modulare Aufbau ermöglicht Skalierung und Anpassung an unterschiedliche Nutzungsformen und Eigentümerinteressen. Allerdings setzt das Modell eine gewisse Offenheit auf Seiten der Eigentümer:innen voraus, insbesondere hinsichtlich digitaler Steuerung und Zugangsverwaltung. Auch die soziale Dimension – etwa faire Preissetzung und öffentliche Zugänglichkeit – sollte bei einer breiteren Anwendung mitgedacht werden, um keine zusätzliche Segregation im städtischen Raum zu fördern.

6 Fazit

Die vorliegende Untersuchung im Agnesviertel zeigt klar: Die koordinierte Mehrfachnutzung privater und halb-öffentlicher Stellplätze stellt einen bislang unterschätzten, aber zentralen Hebel für eine nachhaltige, effizientere und sozial ausgewogenere Parkraumstrategie in verdichteten Stadtquartieren dar.

Im Folgenden werden die zentralen Erkenntnisse der Studie anhand der vier Forschungsfragen systematisch zusammengefasst.

6.1 Beantwortung der Forschungsfragen

Die Untersuchung im Agnesviertel hatte das Ziel, die Potenziale privater und halb-öffentlicher Stellplätze im Kontext einer nachhaltigen Parkraumstrategie zu analysieren. Im ersten Schritt konnte eine differenzierte Typologie der vorhandenen Stellplatzarten erarbeitet werden. Dabei wurden insbesondere private Stellplätze in Tiefgaragen, Innenhöfen und auf rückwärtigen Grundstücksflächen sowie halböffentliche Stellplätze auf Gewerbe- und Dienstleistungsgrundstücken identifiziert. Insgesamt konnten rund 1.900 solcher Flächen im Untersuchungsgebiet quantifiziert werden – ein bemerkenswerter Befund, der die quantitative Relevanz nicht öffentlicher Stellplatzressourcen in einem innerstädtischen Quartier unterstreicht.

In einem zweiten Schritt wurde die tatsächliche Nutzungssituation exemplarisch an sieben ausgewählten Standorten zu unterschiedlichen Tageszeiten erhoben. Die Ergebnisse zeigen ein konsistentes Bild: Unabhängig von Tageszeit, Wochentag oder Gebäudetyp blieb ein Großteil der Flächen ungenutzt. Im gewichteten Mittel waren rund 68 % der verfügbaren Stellplätze leerstehend – mit nur geringen tageszeitlichen Schwankungen. Die These einer komplementären Nutzung zwischen Wohn- und Büroflächen konnte empirisch nicht bestätigt werden; vielmehr zeigen sich über den gesamten Tagesverlauf hinweg gleichbleibend hohe Kapazitätsreserven.

Aus diesen Beobachtungen ergibt sich eine deutliche Aussage zum Potenzial einer koordinierten Mehrfachnutzung: Selbst bei konservativer Schätzung – unter Berücksichtigung methodischer Unsicherheiten und wirtschaftlicher Einschränkungen – könnten im Agnesviertel mindestens 995 Stellplätze kurzfristig für eine alternative Nutzung aktiviert werden. Im realistischen Szenario liegt das Potenzial bei 1.148 Stellplätzen, im maximalen Fall sogar bei über 1.302 Flächen. Diese Reserven bestehen ohne jeglichen baulichen Eingriff – allein durch organisatorische und digitale Steuerung bestehender Flächen. Besonders relevant ist in diesem Zusammenhang, dass der geplante Rückbau öffentlicher Stellplätze in der Umgebung dadurch vollständig kompensiert werden könnte. So entstünde zusätzlicher Raum für Radverkehr, Aufenthaltsqualität, Begrünung und klimagerechte Stadtgestaltung – ohne Einbußen bei der Erreichbarkeit mit dem Auto.

Vor diesem Hintergrund lassen sich auch stadtplanerische Schlussfolgerungen ableiten. Private und halb-öffentliche Stellplätze sollten künftig systematisch in integrierte Parkraumbewirtschaftungskonzepte einbezogen werden – nicht nur als Abstellflächen, sondern als aktive Ressource zur Entlastung des öffentlichen Raums. Die Untersuchung verdeutlicht, dass eine flächenschonende, sozial gerechte und technisch realisierbare Parkraumpolitik nicht zwingend neue Flächen oder Infrastruktur erfordert, sondern primär auf die Aktivierung des bereits Vorhandenen setzen sollte.

Im Vergleich zum herkömmlichen, neubaulastigen Ansatz, der mit hohem Flächenverbrauch, langen Planungszeiträumen und erheblichen Kosten verbunden ist, bietet die koordinierte Aktivierung

bestehender Stellplatzflächen eine sofort wirksame, skalierbare und ressourcenschonende Alternative. Sie kann Städte unmittelbar entlasten – ohne neue Infrastrukturen errichten zu müssen.

Aus der Untersuchung lassen sich vier zentrale Lerneffekte ableiten:

Win-Win-Situationen für alle Akteure:

Eigentümer generieren Einnahmen aus ungenutzten Flächen, Nutzer profitieren von flexibler Verfügbarkeit, und Städte gewinnen durch Entlastung des öffentlichen Raums.

Digitale Steuerung ersetzt das „Immer-freihalten“-Prinzip:

Mehrfachnutzungsplattformen ermöglichen eine flexible, zeitvariable Nutzung, die Effizienz, Transparenz und Nutzerfreundlichkeit kombiniert.

Kein zusätzlicher Ressourcenverbrauch erforderlich:

Die Aktivierung vorhandener Flächen erfolgt ohne bauliche Eingriffe – etwa in Tiefgaragen oder auf gewerblich genutzten Arealen.

Verhaltensimpulse durch bewusste Inanspruchnahme:

Zahlungspflichtige, aktiv gebuchte Stellplätze fördern eine reflektierte Verkehrsmittelwahl – zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen.

Zusammenfassend gilt, die koordinierte Mehrfachnutzung bestehender Stellplatzressourcen ist nicht nur technisch möglich und wirtschaftlich tragfähig – sie ist ein praxisnaher, sofort umsetzbarer Baustein für eine resiliente, flächensparende und sozial gerechte Stadtentwicklung. Ihre breite Anwendung kann einen entscheidenden Beitrag zur Mobilitätswende leisten – nicht nur im Agnesviertel, sondern überall dort, wo die Fläche zu knapp für neue Lösungen, aber zu wertvoll für Verschwendung ist.

6.2 Handlungsempfehlungen

Basierend auf den Erkenntnissen der Analyse und unter Berücksichtigung der praktischen Umsetzbarkeit lassen sich folgende zentrale Handlungsempfehlungen für kommunale Akteure, Projektträger und Initiativen ableiten:

Aufbau einer lokalen Stellplatzdatenbank:

Eine kontinuierlich gepflegte Datenbank über private, halböffentliche und öffentliche Stellplätze schafft die Grundlage für Transparenz, Steuerungsfähigkeit und gezielte Aktivierungsstrategien. Sie sollte Informationen zu Standort, Kapazität, Nutzung, Zugänglichkeit und technischen Voraussetzungen enthalten.

Proaktive Kommunikation mit Eigentümern:

Die Aktivierung von Stellplatzflächen gelingt nur durch den Dialog mit privaten und institutionellen Eigentümern. Informationskampagnen, persönliche Ansprache und die Vermittlung von Vorteilen einer geteilten Nutzung (z. B. Einnahmen, soziale Wirkung) sind essenziell.

Integration in bestehende Parkraumbewirtschaftungskonzepte:

Stellplatzmehrfachnutzung sollte nicht isoliert betrachtet werden, sondern Teil eines integrierten, quartiersbezogenen Parkraummanagements sein. Dies ermöglicht eine koordinierte Steuerung, faire Nutzung und flächenschonende Wirkung im Zusammenspiel mit Anwohnerparken, Lieferverkehren oder Mobilitätsstationen.

Pilotversuche für digitale Buchungs- und Schrankensysteme:

Im Zuge der Digitalisierung lassen sich Zugang und Belegung effizient über Smart Parking-Systeme organisieren. Modellprojekte, die technische Machbarkeit, Nutzungsakzeptanz und Betriebskosten evaluieren, sind ein sinnvoller Zwischenschritt vor einer breiteren Ausrollung.

Bereitstellung eines Handbuchs für Praxisakteure:

Zur Unterstützung von Stadtverwaltungen, Wohnungsunternehmen und zivilgesellschaftlichen Initiativen wird im Rahmen der vorliegenden Untersuchung ein „Handbuch Stellplatzaktivierung“ veröffentlicht. Es bietet eine praxisorientierte Anleitung zur eigenständigen Durchführung vergleichbarer Untersuchungen in anderen Stadtteilen – einschließlich methodischer Hinweise, Vorlagen zur Flächenerhebung und rechtlicher Rahmenbedingungen. Damit soll die Skalierbarkeit der Erkenntnisse über das Agnesviertel hinaus gewährleistet werden.

Die Umsetzung dieser Empfehlungen erfordert Kooperation, Transparenz und die Bereitschaft, auch bestehende Routinen in der Stellplatznutzung neu zu denken – insbesondere mit Blick auf die gesamtstädtischen Ziele nachhaltiger Mobilität und flächeneffizienter Stadtentwicklung.

6.3 Appell an Politik und Verwaltung

Für die Nutzung von Mehrfachnutzungspotenzialen im privaten und halböffentlichen Stellplatzbereich kommt Politik und Verwaltung eine wichtige Rolle zu. Sie können dazu beitragen, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen und vorhandene Nutzungspotenziale gezielt zu erschließen.

Vor diesem Hintergrund richtet sich der folgende Appell an Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger auf kommunaler Ebene.

Förderung der Potenzialprüfung im Bestand:

Insbesondere öffentliche und institutionelle Eigentümer werden ermutigt, ihre Stellplatzflächen regelmäßig auf Möglichkeiten zur Mehrfachnutzung zu prüfen. Die freiwillige Anwendung standardisierter Prüfverfahren – etwa im Rahmen eines kommunalen Mobilitätskonzepts – kann dabei einen hilfreichen ersten Schritt darstellen.

Darüber hinaus empfiehlt es sich, die bisherige Praxis der festen 1:1-Zuweisung von Stellplätzen bei Neuvermietungen zugunsten einer flexibleren Mehrfachnutzung zu überdenken. Eine solche Flexibilität kann ökologische Vorteile bieten und Vermietenden zusätzliche Einnahmequellen eröffnen. Die Nutzung digitaler Plattformen und kostenfreier Softwarelösungen sollte in diesem Zusammenhang verstärkt unterstützt und begleitet werden.

Bund, Länder und Kommunen als Eigentümer öffentlicher Liegenschaften müssen, Mehrfachnutzungspotenziale systematisch identifizieren und die daraus entwickelten Konzepte möglichst transparent kommunizieren. Diese Offenheit kann dabei helfen, eine Vorbildfunktion wahrzunehmen und Impulse für eine nachhaltigere Nutzung öffentlicher Stellplatzressourcen zu setzen.

Mehr Flexibilität bei Neubauvorhaben ermöglichen:

Im Rahmen der Bauleitplanung wäre es sinnvoll, Stellplatzverpflichtungen flexibler zu gestalten – beispielsweise durch Sammellösungen oder digitale Sharing-Systeme. Dies kann zur Reduzierung von Flächenversiegelung beitragen und neue kreative Lösungen im Quartier ermöglichen. Auch die Anpassung der Stellplatzanforderungen bei Neubauten, sodass bei nachweislicher

Mehrfachnutzung der Bedarf an neuen Stellplätzen entsprechend reduziert werden kann, könnte Baukosten senken und die Attraktivität des Wohnungsbaus erhöhen.

Einbindung privater Eigentümer erleichtern:

Bestehende Programme und Fördermechanismen – etwa im Kontext der Mobilitätswende oder des Stadtumbaus – könnten gezielter geöffnet werden, um auch kleine Eigentümerinnen und Eigentümer bei der Umstellung auf geteilte Nutzungsformen zu unterstützen.

Im Bereich des Wohnungseigentumsrechts wäre es hilfreich, rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die die Mehrfachnutzung von Stellplätzen erleichtern, ohne dass die Zustimmung aller Eigentümerinnen und Eigentümer vorausgesetzt werden muss – vergleichbar mit den bereits erfolgten Erleichterungen bei der Installation von Ladeinfrastruktur durch die WEG-Novelle 2020. Analog dazu, sollte jeder Eigentümer einen durchsetzbaren Anspruch auf die Genehmigung zur Mehrfachnutzung haben – auch gegen den Willen der Mehrheit, sofern er die Maßnahme selbst trägt und sie angemessen ist.

Genehmigungsprozesse vereinfachen:

Temporäre Nutzungen – etwa Abend- und Wochenendparken – sollten nicht durch langwierige Verfahren blockiert werden. Verwaltung und Politik könnten durch klar definierte Antragsformate und vereinfachte Abläufe positive Signale setzen.

Verankerung im kommunalpolitischen Leitbild:

Schließlich wäre es empfehlenswert, die Stellplatzmehrfachnutzung explizit als Handlungsfeld einer ressourcenschonenden und sozial ausgewogenen Stadtentwicklung anzuerkennen – beispielsweise durch Aufnahme in Leitlinien der kommunalen Verkehrsentwicklung oder Zielkataloge zur Mobilitätswende.

Diese Impulse verstehen sich als Einladung, bestehende Instrumente weiterzuentwickeln und die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Eigentümern und Zivilgesellschaft zu fördern.

6.4 Ausblick

Die vorliegende Studie bildet einen wichtigen ersten Schritt zur systematischen Aktivierung privater und halböffentlicher Stellplatzressourcen als Baustein einer nachhaltigen Parkraumpolitik. Die gewonnenen Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen bieten eine fundierte Grundlage für die praktische Umsetzung und Skalierung digital unterstützter Mehrfachnutzungskonzepte.

Neben der Studie hat ampido ein praxisorientiertes Handbuch zur Stellplatzaktivierung entwickelt, das Kommunen, Anwohnern und weiteren Akteuren konkrete Werkzeuge und methodische Hilfestellungen an die Hand gibt. Dieses Instrument soll die Übertragbarkeit und eigenständige Umsetzung vergleichbarer Projekte in anderen Stadtteilen fördern und somit die Skalierung der digitalen Mehrfachnutzung unterstützen.

Bereits jetzt zeigen sich erste Anfragen und Interessen von anderen Städten, ähnliche Erhebungen und Pilotprojekte durchzuführen, um auch dort die Potenziale ungenutzter Stellplätze zu identifizieren und zu aktivieren. Dies eröffnet die Möglichkeit, überregional vergleichbare Datengrundlagen zu schaffen und Best-Practice-Ansätze zu entwickeln, die an unterschiedliche städtische Gegebenheiten angepasst werden können.

Zukünftige Forschungs- und Praxisvorhaben sollten zudem auch neue Technologien wie Künstliche Intelligenz nutzen, um die Erfassung und Auswertung von Daten zur Stellplatznutzung sukzessive weiter auszuweiten und stetig zu verbessern.

Darüber hinaus geht es bei der Mehrfachnutzung privater Stellplätze nicht allein um Effizienzsteigerung, sondern um die Gestaltung lebenswerter, nachhaltiger Städte. Das verantwortungsvolle und bewusste Teilen bereits vorhandener Ressourcen leistet einen Beitrag zur Reduktion von Flächenverbrauch, Verkehrsbelastung und CO₂-Emissionen. Damit trägt die Aktivierung ungenutzter Stellplatzkapazitäten zu einer urbanen Zukunft bei, die soziale, ökologische und ökonomische Interessen in Einklang bringt und das Miteinander im öffentlichen Raum neu definiert.

Literaturverzeichnis

- Agora Verkehrswende** (2024): *Parken nach Feierabend und Ladenschluss. Warum es sich lohnt, Parkraum von Bürogebäuden, Einzelhandel und Mehrfamilienhäusern mehrfach zu nutzen, und wie Kommunen dies voranbringen können.* Berlin. Online verfügbar unter: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/parken-nach-feierabend-und-ladenschluss/> [Zugriff am: 25.07.2025].
- ampido GmbH** (2025). *Kartierung von Stellplätzen im nicht-öffentlichen Raum – Region Köln Agnesviertel.* Verfügbar unter: <https://www.mehrfachnutzung.org/regions/koeln-agnesviertel> [Zugriff: 09.07.2025].
- ampido GmbH** (2025). *Erhebungsbogen zur Aktivierung von Stellplätzen im nicht-öffentlichen Raum.* Verfügbar unter: <https://www.mehrfachnutzung.org> [Zugriff: 09.07.2025].
- Bähr, J., Mühlbach, H. & Vogelpohl, A.** (2021). *Stellplätze gemeinsam nutzen – Potenziale und Herausforderungen nichtöffentlicher Parkflächen.* Difu-Papers, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin.
- Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen** (BauO NRW 2018), in der Fassung vom 21.07.2018, zuletzt geändert am 28.07.2023.
- Baunutzungsverordnung (BauNVO)**, in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 26. Juli 2011 (BGBl. I S. 1550). Verfügbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/baunvo/> [Zugriff: 09.07.2025].
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung** (BBSR) (2021). *Garagenverordnung NRW.*
- Bürgerliches Gesetzbuch** (BGB), aktuelle Fassung.
- Correctiv & Bajour** (2023). *Klima-Quartierparking: Crowd-basierte Initiative zur Erfassung freier Parkplätze in Basel.* Verfügbar unter: <https://correctiv.org/aktuelles/international/2023/06/27/klima-quartierparking-parkplatz-not-in-basel-leser-decken-tausende-freie-parkplaetze-auf/> [Zugriff: 21.07.2025].
- Datenschutz-Grundverordnung** (DSGVO), Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten. ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1–88. Verfügbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32016R0679> [Zugriff: 09.07.2025].
- Deutsches Institut für Urbanistik** (Difu) (2021). *Parkraummanagement in der Praxis.* Berlin.
- Destatis – Statistisches Bundesamt** (2023). *Kraftfahrzeuge und Kraftfahrer – Bestand an Pkw nach Halterart und Region 2023.* Wiesbaden.
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen** (Hrsg.) (2023). *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR).* Ausgabe 2023. Köln: FGSV-Verlag.
- Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation** (IAO). (o. J.) (2025). *Prototyp zur Analyse kommunaler Daten für das Parkraummanagement („park-an“) [Cloud-basierter Service zur Visualisierung und Analyse kommunaler Mobilitätsdaten].* In *KODIS – Arbeiten für*

das digitale kommunale Parkraummanagement. Verfügbar unter <https://www.kodis.iao.fraunhofer.de/de/projekte/park-an.html> [Zugriff am: 25.07.2025]

Garagenverordnung NRW (GaVO NRW 2021). Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen in NRW.

INRIX (2017). *Parkplatzsuche verursacht Kosten von jährlich 40 Mrd €*. Pressemitteilung vom 29. Juni 2017. Verfügbar unter: <https://inrix.com/press-releases/parking-pain-de/> [Zugriff: 09.07.2025].

infas, DLR, IVT & infas360 (2023). *Mobilität in Deutschland 2023 – Vortrag: Autoverkehr und Elektromobilität*. Präsentation im Rahmen des BMVI-Workshops zur MiD 2023, Folie 9. Verfügbar unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Vortrag_AutoverkehrElektromobilitaet.pdf [Zugriff: 09.07.2025].

Kölner Stadt-Anzeiger (2024): Köln: Ebertplatz bekommt keine Tiefgarage – Neugestaltung rückt in greifbare Nähe. Verfügbar unter: <https://www.ksta.de/koeln/koelner-innenstadt/koeln-ebertplatz-bekommt-keine-tiefgarage-neugestaltung-rueckt-in-greifbare-naehe-115457> [Zugriff: 21.07.2025].

KOMPAKT (2021). *KOMPAKT – Kommunen innovativ: Strategische Integration privater Stellplätze in die kommunale Parkraumplanung*. Forschungsprojekt 2017–2021. Gefördert im Rahmen des Programms „Kommunen innovativ“. Projektbeschreibung und Ergebnisse sind beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) oder im Programm „Kommunen innovativ“ verfügbar. [Zugriff: 09.07.2025].

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (2022). *Stratégie nationale de gestion du stationnement au Luxembourg*. Verfügbar unter: <https://www.mobiliteit.lu> (offizielle Website, Stand: 09.07.2025).

OpenStreetMap-Mitwirkende (o.J.). *OpenStreetMap-Daten*. Bearbeitet. Lizenz: Open Database License (ODbL) Version 1.0. Verfügbar unter: <https://www.openstreetmap.org/copyright> [Zugriff am: 25.07.2025]

Palandt, O. (Hrsg.) (2024). *Bürgerliches Gesetzbuch. Kommentar* (83. Aufl.). München: C.H. Beck.

Schulze, R. & Schmidt, K. (2022). *IT-Recht und Datenschutz im Mobilitätskontext*. ZfRV – Zeitschrift für Recht und Verkehr, 6(2), 90–105.

Stadt Köln (2025). *Pressemitteilung: Freie Fahrt für Rettungsfahrzeuge*. Verfügbar unter: <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/27552/index.html> [Zugriff: 18.07.2025].

Umweltbundesamt (2021). *Parkraummanagement für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt für Morgen*. Hrsg. von Maximilian Rohs und Gabriel Flore. Dessau-Roßlau.

[openPetition] (o.J.). *Hier fehlt was: Sitzbank und Begrünung für Braunsfeld*. Verfügbar unter: <https://www.openpetition.de/petition/online/hier-fehlt-was-sitzbank-und-begruenung-fuer-braunsfeld>[Zugriff: 09.07.2025].

Anhang

A1 Best-Practice-Beispiel von ampido zur Parkplatz-Mehrfachnutzung

Nr.	Standort / Objekt	Immobilientyp	Parkplatztyp	Zugang	Nutzungs- umfang	Stellplätze in Mehrfach- nutzung	Start der Mehrfach- nutzung	Erfahrungsbericht
1	Beethovenstr., Frankfurt	Wohnen	Außenstell- plätze	Keine Barriere	Teilnutzung	4	Juni 2024	Erster Standort in Frankfurt, nach wenigen Monaten herumgesprochen. Flexible Nutzung durch Anwohner, Besucher, Pendler. Buchung stundenweise, tageweise, über Nacht. Auch ohne Schranke existiert kein Falschparker-Problem und jeder Mieter kann seinen reservierten Stellplatz nutzen.
2	Waisenhausgasse 25, Köln	Wohnen	Tiefgarage	Tor	Teilnutzung	17	September 2015	Seit 10 Jahren erfolgreich. Start mit 2 Plätzen, sukzessive ausgeweitet. Flexible Buchung durch App. Fast Vollaustattung durch Pendler, Anwohner, Besucher.
3	Schanzenstr. Mülheim, Köln	Büro	Innenhof	Schranke	Gesamte Fläche	90	Dezember 2022	Früher ineffiziente 1:1-Zuweisung an Mitarbeitende. Jetzt flexible Mehrfachnutzung zwischen Firmen tagsüber und extern abends. Fast Vollaustattung tagsüber und abends, entlastet Straßenraum, beugt Parksuchverkehr vor. Vor allem weil in der direkten Umgebung mehrere Eventlocations und Gastronomie Betriebe vorhanden sind, führte es zur Entlastung für Anwohner, da temporäre Besucher von der öffentlichen Straße auf diesen privaten Innenhof geleitet werden. Gleichzeitig haben temporäre Besucher weniger Parksuchverkehr und einen sicheren Parkplatz.
4	Vodafone Campus, Düsseldorf	Büro	Innenhof	Schranke	Teilnutzung	35	Julie 2025	Nur abends/Wochenende. Funktioniert gut als Park&Ride. Nur durch politisches Engagement der Stadt Düsseldorf war dies möglich, weil hoher Abstimmungsaufwand mit vielen verschiedene firmeninterne Interessengruppen. Sehr gute Akzeptanz und gute Buchungszahlen bereits im ersten Monat.

5	Alexanderstr., Hamburg	Wohnen & Gewerbe	Tiefgarage	Tor	Teilnutzung	21	Juni 2022	Beginn mit wenigen leerstehenden Plätzen. Ampido pachtet mit Festmieter. Flexible Nachfragedeckung. Langfristig effizient ausgebaut.
6	Philipp-Löwenfeld-Straße, München	Wohnen & Gewerbe	Tiefgarage	Tor	Teilnutzung	6	August 2020	Seit fast 5 Jahren positive Erfahrungen bei Vermietern, Mietern und Nutzern. Reibungslos zufriedenstellend für alle Beteiligten.
7	Josef-Gockel-Straße, Düsseldorf	Entwicklungsfläche	Aussenstellplätze	Keine Barriere	Gesamte Fläche	25	Mai 2025	Ehemaliger ZDF-Standort, der mehrere Jahre leer stand. Nun wird der Leerstand sinnvoll genutzt. Vermieter ist zufrieden, da zusätzliche feste Einnahmen generiert werden und vor allem Frequenz auf Fläche erhöht, hohe Auslastung.
8	Bonner Straße 126, Köln	Zwischen-nutzung, städtisch	Innenhof	Barriere	Gesamte Fläche	84	April 2025	Stadt Köln als Eigentümer. Fläche vor Bebauung genutzt. Einnahmen + Frequenz. Entlastung Südstadt, hohe Nutzung.
9	Bonner Wall, Köln (Lidl)	Supermarkt	Außenstellplätze	Kameraüberwachung	Teil-nutzung	13	Mai 2020	Seit über 5 Jahren aktiv. Kontinuierlich hohe Nachfrage. Vereinbarkeit mit Kundeninteressen gesichert.
10	Oberbilker Allee, Düsseldorf (Aldi)	Supermarkt	Außenstellplätze	Keine Barriere	Teilnutzung (10x 24/7 + 18x abends)	28	2025	Feierabendparken in Kooperation mit Stadt. 24/7-Stellplätze besser angenommen als zeitlich eingeschränkte. Automatisierter Abgleich mit Parkraumkontrolle.
11	Düsseldorf (Pilot Schule)	Bildungseinrichtung	nicht spezifiziert	nicht spezifiziert	Pilotfläche	nicht genannt	2025	Erstes öffentlich-rechtliches Projekt. Pilot für Mehrfachnutzung auf Schulgelände. Hier war es nur möglich, dass dieser Pilot gestartet wird, weil die Stadt Düsseldorf und die Politik intensiv verschiedene Interessengruppen und Entscheidungsgremien eingeholt und koordiniert haben.

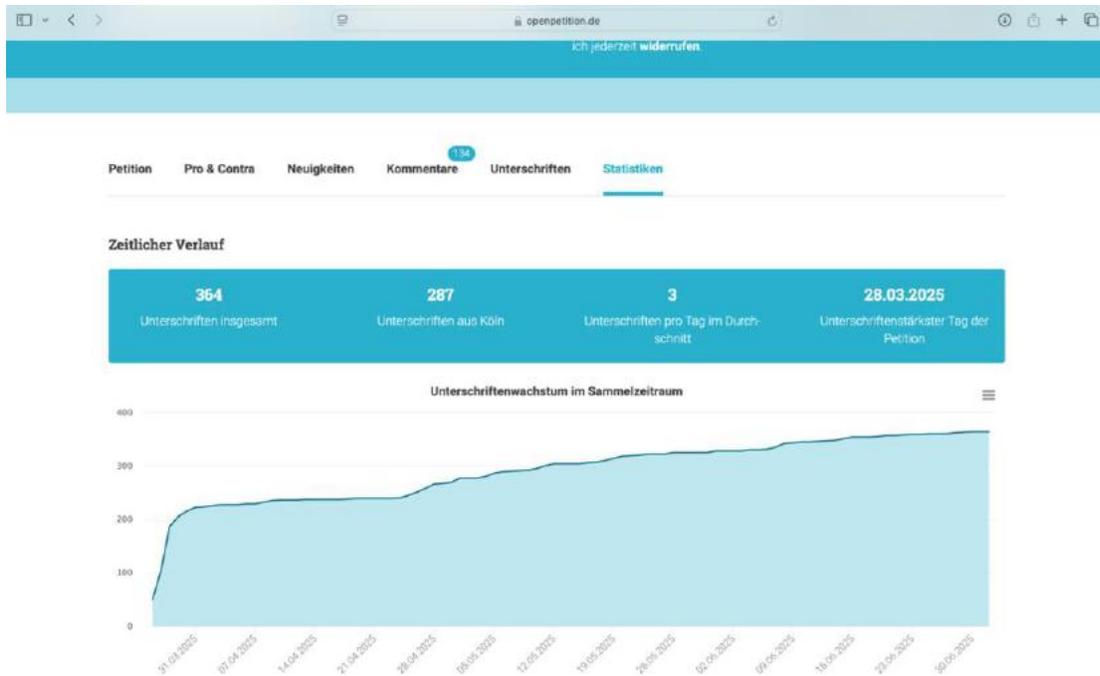
A2 Petition zur Umgestaltung eines Parkplatzes (nach openpetition.de)

The screenshot shows the openPetition website interface. At the top, there is a navigation bar with the openPetition logo, a 'PETITION STARTEN' button, and links for 'PETITIONEN', 'SERVICE', 'ÜBER UNS', and 'HILFEN'. Below the navigation bar, the main content area features a photograph of a residential building with a tree and a bakery sign. To the right of the photo, the petition title 'Hier fehlt was! Sitzbank und Begrünung für Braunsfeld!' is displayed. Below the title, it indicates the petition is from 'Raus Und Los (Bürgerinitiative)' and is directed at the 'Amt für Landschaftspflege und Grünflächen Köln'. A progress bar shows '364 Unterschriften' out of a '500 für Sammelziel'. A timeline at the bottom of the main content area shows stages: 'Gestartet März 2025', 'Sammlung noch > 2 Monate', 'Einreichung', 'Dialog mit Empfänger', and 'Entscheidung'. At the bottom of the page, there is a sign-up form with fields for 'Vollständiger Name' and 'E-Mail-Adresse', a consent checkbox, and a 'UNTERSCHREIBEN' button.

Screenshot der Petition „Hier fehlt was – Sitzbank und Begrünung für Braunsfeld“ (openPetition, Zugriff am 18.07.2025)

This screenshot shows the 'Kommentare' section of the petition page. The top navigation bar includes 'Petition', 'Pro & Contra', 'Neuigkeiten', 'Kommentare' (with a '134' badge), 'Unterschriften', and 'Statistiken'. Below the navigation bar, there is a 'Sortierung' dropdown menu set to 'nach Gewichtung'. The first comment is from 'Charlotte Miess' in Köln, dated '26.03.2025', with the text 'Weil grün immer gut tut'. The second comment is from 'Inge Zimmermann' in Köln, dated '28.03.2025', with the text 'Weil in Köln jeder Baum für Neubauten oder aus finanziellen Gründen abgehackt wird, ohne den Klimawandel zu bedenken. Wir'. Social media sharing icons for Facebook, X, and a generic share icon are visible below the comments.

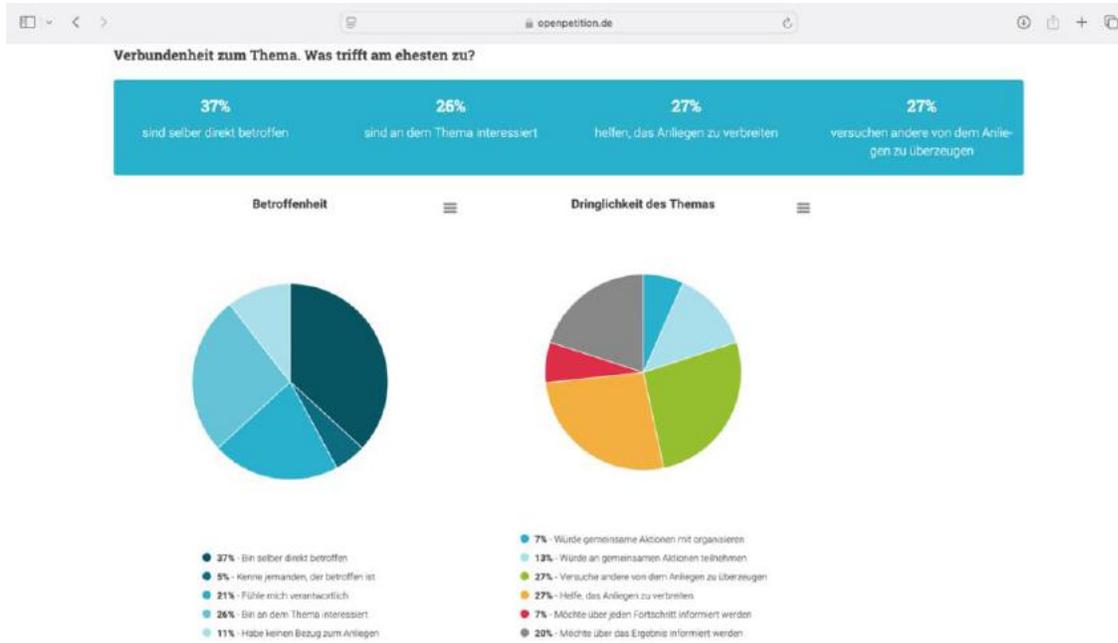
Screenshot der Petition „Hier fehlt was – Sitzbank und Begrünung für Braunsfeld“ (openPetition, Zugriff am 18.07.2025)



Screenshot der Petition „Hier fehlt was – Sitzbank und Begrünung für Braunsfeld“ (openPetition, Zugriff am 18.07.2025)

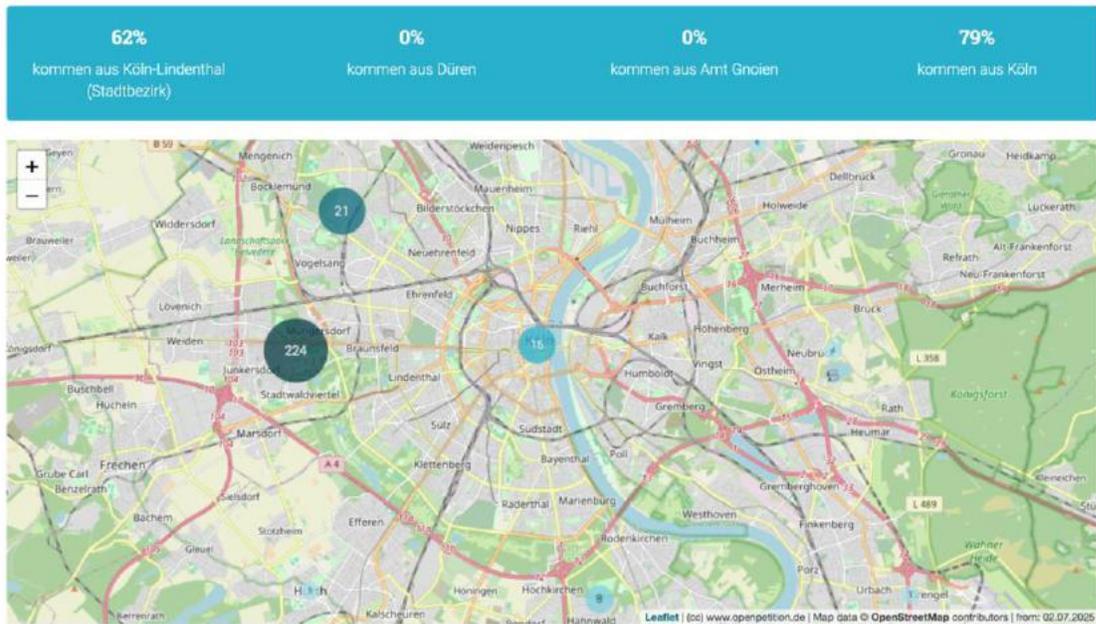


Screenshot der Petition „Hier fehlt was – Sitzbank und Begrünung für Braunsfeld“ (openPetition, Zugriff am 18.07.2025)



Screenshot der Petition „Hier fehlt was – Sitzbank und Begrünung für Braunsfeld“ (openPetition, Zugriff am 18.07.2025)

Geografische Verteilung der Unterschriften



Screenshot der Petition „Hier fehlt was – Sitzbank und Begrünung für Braunsfeld“ (openPetition, Zugriff am 18.07.2025)

A3 Erhebungsbogen (nach www.mehrfachnutzung.org)

Neuer Standort

Straße

PLZ Ort

Stellplätze Quelle

Zugangsbeschränkung

Parkplatztyp

Immobilientyp

Freitext

Speichern

Screenshot - Erhebungsbogen der Ampido GmbH

A4 Beispielfotos Stellplatztypen



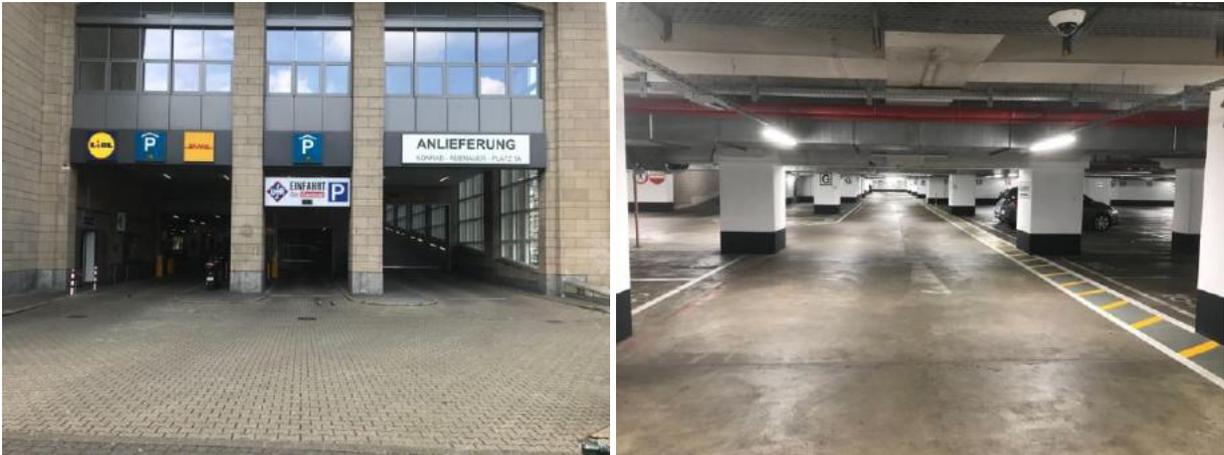
Beispielfoto Tiefgarage – Eigene Aufnahme der Ampido GmbH



Beispielfoto Tiefgarage – Eigene Aufnahme der Ampido GmbH



Beispielfoto Freifläche – eigene Aufnahme der Ampido GmbH



Beispielfoto Parkhaus – eigene Aufnahme der Ampido GmbH



Beispielfoto Innehof – eigene Aufnahme der Ampido GmbH



Beispielfoto Carport – eigene Aufnahme der Ampido GmbH



Beispielfoto Außenstellplatz vor dem Gebäude – eigene Aufnahme der Ampido GmbH

A5 Belegungsquoten der sieben Untersuchungsstandorte

Donnerstag 26.06.2025																									
Uhrzeit	An der Münze 2			Blumenthalstr. 33			Clever Str. 32			Maybachstr. 155			Neusser Wall 61			Sedanstr. 18			Vogteistraße 12-16			Gesamt: Belegung (absolut)	Gesamt: Verfügbarkeit (absolut)	Gesamt: Auslastung (%)	Potenzial Mehrfachnutzung (%)
	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)				
08:00	13	75	17,33%	36	145	24,83%	4	23	17,39%	5	15	33,33%	0	6	0,00%	3	14	21,43%	-	-	-	61	278	21,94%	78,06%
12:00	36	75	48,00%	86	145	59,31%	7	23	30,43%	8	15	53,33%	3	6	50,00%	6	14	42,86%	-	-	-	146	278	52,52%	47,48%
16:00	31	75	41,33%	72	145	49,66%	7	23	30,43%	7	15	46,67%	3	6	50,00%	5	14	35,71%	-	-	-	125	278	44,96%	55,04%
21:00	27	75	36,00%	20	145	13,79%	6	23	26,09%	7	15	46,67%	2	6	33,33%	1	14	7,14%	-	-	-	63	278	22,66%	77,34%
Gesamt	107	300	35,67%	214	580	36,90%	24	92	26,09%	27	60	45,00%	8	24	33,33%	15	56	26,79%	-	-	-	395	1112	35,52%	64,48%

Freitag 27.06.2025																									
Uhrzeit	An der Münze 2			Blumenthalstr. 33			Clever Str. 32			Maybachstr. 155			Neusser Wall 61			Sedanstr. 18			Vogteistraße 12-16			Gesamt: Belegung (absolut)	Gesamt: Verfügbarkeit (absolut)	Gesamt: Auslastung (%)	Potenzial Mehrfachnutzung (%)
	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)				
08:00	32	75	42,67%	59	145	40,69%	2	23	8,70%	7	15	46,67%	1	6	16,67%	6	14	42,86%	-	-	-	107	278	38,49%	61,51%
12:00	41	75	54,67%	78	145	53,79%	5	23	21,74%	6	15	40,00%	2	6	33,33%	7	14	50,00%	-	-	-	139	278	50,00%	50,00%
16:00	27	75	36,00%	26	145	17,93%	4	23	17,39%	4	15	26,67%	3	6	50,00%	2	14	14,29%	-	-	-	66	278	23,74%	76,26%
21:00	22	75	29,33%	18	145	12,41%	5	23	21,74%	4	15	26,67%	6	6	100,00%	0	14	0,00%	-	-	-	55	278	19,78%	80,22%
Gesamt	122	300	40,67%	181	580	31,21%	16	92	17,39%	21	60	35,00%	12	24	50,00%	15	56	26,79%	-	-	-	367	1112	33,00%	67,00%

Samstag 28.06.2025																									
Uhrzeit	An der Münze 2			Blumenthalstr. 33			Clever Str. 32			Maybachstr. 155			Neusser Wall 61			Sedanstr. 18			Vogteistraße 12-16			Gesamt: Belegung (absolut)	Gesamt: Verfügbarkeit (absolut)	Gesamt: Auslastung (%)	Potenzial Mehrfachnutzung (%)
	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)				
08:00	21	75	28,00%	20	145	13,79%	6	23	26,09%	5	15	33,33%	0	6	0,00%	2	14	14,29%	-	-	-	54	278	19,42%	80,58%
12:00	14	75	18,67%	16	145	11,03%	5	23	21,74%	4	15	26,67%	0	6	0,00%	2	14	14,29%	-	-	-	41	278	14,75%	85,25%
16:00	16	75	21,33%	13	145	8,97%	4	23	17,39%	5	15	33,33%	0	6	0,00%	1	14	7,14%	-	-	-	39	278	14,03%	85,97%
21:00	19	75	25,33%	15	145	10,34%	4	23	17,39%	6	15	40,00%	0	6	0,00%	2	14	14,29%	-	-	-	46	278	16,55%	83,45%
Gesamt	70	300	23,33%	64	580	11,03%	19	92	20,65%	20	60	33,33%	0	24	0,00%	7	56	12,50%	-	-	-	180	1112	16,19%	83,81%

Sonntag 29.06.2025																									
Uhrzeit	An der Münze 2			Blumenthalstr. 33			Clever Str. 32			Maybachstr. 155			Neusser Wall 61			Sedanstr. 18			Vogteistraße 12-16			Gesamt: Belegung (absolut)	Gesamt: Verfügbarkeit (absolut)	Gesamt: Auslastung (%)	Potenzial Mehrfachnutzung (%)
	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)				
08:00	24	75	32,00%	22	145	15,17%	5	23	21,74%	5	15	33,33%	0	6	0,00%	2	14	14,29%	-	-	-	58	278	20,86%	79,14%
12:00	18	75	24,00%	18	145	12,41%	4	23	17,39%	5	15	33,33%	0	6	0,00%	2	14	14,29%	-	-	-	47	278	16,91%	83,09%
16:00	21	75	28,00%	19	145	13,10%	4	23	17,39%	3	15	20,00%	0	6	0,00%	3	14	21,43%	-	-	-	50	278	17,99%	82,01%
21:00	20	75	26,67%	20	145	13,79%	4	23	17,39%	4	15	26,67%	0	6	0,00%	4	14	28,57%	-	-	-	52	278	18,71%	81,29%
Gesamt	83	300	27,67%	79	580	13,62%	17	92	18,48%	17	60	28,33%	0	24	0,00%	11	56	19,64%	-	-	-	207	1112	18,62%	81,38%

Untersuchte Immobilientypen: An der Münze 2: Mischimmobilie | Blumenthalstraße 33: Öffentliche Einrichtung | Cleverstr. 32: Mischimmobilie | Maybachstraße 155: Büro | Neusser Wall: Öffentliche Einrichtung | Sedanstr. 18: Büro | Vogteistraße 12-15: Wohnen

Montag 30.06.2025																									
Uhrzeit	An der Münze 2			Blumenthalstr. 33			Clever Str. 32			Maybachstr. 155			Neusser Wall 61			Sedanstr. 18			Vogteistraße 12-16			Gesamt: Belegung (absolut)	Gesamt: Verfügbarkeit (absolut)	Gesamt: Auslastung (%)	Potenzial Mehrfachnutzung (%)
	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)				
08:00	35	75	46,67%	41	145	28,28%	3	23	13,04%	7	15	46,67%	1	6	16,67%	9	14	64,29%	-	-	-	96	278	34,53%	65,47%
12:00	41	75	54,67%	57	145	39,31%	8	23	34,78%	7	15	46,67%	0	6	0,00%	10	14	71,43%	-	-	-	123	278	44,24%	55,76%
16:00	28	75	37,33%	33	145	22,76%	9	23	39,13%	6	15	40,00%	2	6	33,33%	5	14	35,71%	-	-	-	83	278	29,86%	70,14%
21:00	19	75	25,33%	24	145	16,55%	5	23	21,74%	4	15	26,67%	1	6	16,67%	4	14	28,57%	-	-	-	57	278	20,50%	79,50%
Max	123	300	41,00%	155	580	26,72%	25	92	27,17%	24	60	40,00%	4	24	16,67%	28	56	50,00%	-	-	-	359	1.112	32,28%	67,72%

Dienstag 01.07.2025																									
Uhrzeit	An der Münze 2			Blumenthalstr. 33			Clever Str. 32			Maybachstr. 155			Neusser Wall 61			Sedanstr. 18			Vogteistraße 12-16			Gesamt: Belegung (absolut)	Gesamt: Verfügbarkeit (absolut)	Gesamt: Auslastung (%)	Potenzial Mehrfachnutzung (%)
	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)				
08:00	25	75	33,33%	61	145	42,07%	4	23	17,39%	5	15	33,33%	1	6	16,67%	6	14	42,86%	-	-	-	102	278	36,69%	63,31%
12:00	34	75	45,33%	47	145	32,41%	7	23	30,43%	4	15	26,67%	1	6	16,67%	10	14	71,43%	-	-	-	103	278	37,05%	62,95%
16:00	32	75	42,67%	39	145	26,90%	7	23	30,43%	5	15	33,33%	0	6	0,00%	9	14	64,29%	-	-	-	92	278	33,09%	66,91%
21:00	19	75	25,33%	21	145	14,48%	5	23	21,74%	6	15	40,00%	0	6	0,00%	5	14	35,71%	-	-	-	56	278	20,14%	79,86%
Gesamt	110	300	36,67%	168	580	28,97%	23	92	25,00%	20	60	33,33%	2	24	8,33%	30	56	53,57%	-	-	-	353	1.112	31,74%	68,26%

Mittwoch 02.07.2025																									
Uhrzeit	An der Münze 2			Blumenthalstr. 33			Clever Str. 32			Maybachstr. 155			Neusser Wall 61			Sedanstr. 18			Vogteistraße 12-16			Gesamt: Belegung (absolut)	Gesamt: Verfügbarkeit (absolut)	Gesamt: Auslastung (%)	Potenzial Mehrfachnutzung (%)
	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)				
08:00	32	75	42,67%	41	145	28,28%	3	23	13,04%	5	15	33,33%	3	6	50,00%	5	14	35,71%	-	-	-	89	278	32,01%	67,99%
12:00	33	75	44,00%	68	145	46,90%	7	23	30,43%	4	15	26,67%	1	6	16,67%	6	14	42,86%	-	-	-	119	278	42,81%	57,19%
16:00	32	75	42,67%	37	145	25,52%	7	23	30,43%	5	15	33,33%	1	6	16,67%	7	14	50,00%	-	-	-	89	278	32,01%	67,99%
21:00	21	75	28,00%	18	145	12,41%	4	23	17,39%	5	15	33,33%	0	6	0,00%	5	14	35,71%	-	-	-	53	278	19,06%	80,94%
Gesamt	118	300	39,33%	164	580	28,28%	21	92	22,83%	19	60	31,67%	5	24	20,83%	23	56	41,07%	-	-	-	350	1.112	31,47%	68,53%

Donnerstag 03.07.2025																									
Uhrzeit	An der Münze 2			Blumenthalstr. 33			Clever Str. 32			Maybachstr. 155			Neusser Wall 61			Sedanstr. 18			Vogteistraße 12-16			Gesamt: Belegung (absolut)	Gesamt: Verfügbarkeit (absolut)	Gesamt: Auslastung (%)	Potenzial Mehrfachnutzung (%)
	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)				
08:00	18	75	24,00%	57	145	39,31%	5	23	21,74%	5	15	33,33%	1	6	16,67%	4	14	28,57%	10	16	62,50%	100	294	34,01%	65,99%
12:00	37	75	49,33%	73	145	50,34%	10	23	43,48%	6	15	40,00%	1	6	16,67%	9	14	64,29%	9	16	56,25%	145	294	49,32%	50,68%
16:00	32	75	42,67%	49	145	33,79%	8	23	34,78%	5	15	33,33%	1	6	16,67%	7	14	50,00%	11	16	68,75%	113	294	38,44%	61,56%
21:00	24	75	32,00%	16	145	11,03%	5	23	21,74%	5	15	33,33%	0	6	0,00%	5	14	35,71%	8	16	50,00%	63	294	21,43%	78,57%
Gesamt	111	300	37,00%	195	580	33,62%	28	92	30,43%	21	60	35,00%	3	24	12,50%	25	56	44,64%	38	64	59,38%	421	1.176	35,80%	64,20%

Untersuchte Immobilientypen: An der Münze 2: Mischimmobilie | Blumenthalstr. 33: Öffentliche Einrichtung | Cleverstr. 32: Mischimmobilie | Maybachstr. 155: Büro | Neusser Wall: Öffentliche Einrichtung | Sedanstr. 18: Büro | Vogteistraße 12-15: Wohnen

Freitag 04.07.2025																									
Uhrzeit	An der Münze 2			Blumenthalstr. 33			Clever Str. 32			Maybachstr. 155			Neusser Wall 61			Sedanstr. 18			Vogteistraße 12-16			Gesamt: Belegung (absolut)	Gesamt: Verfügbarkeit (absolut)	Gesamt: Auslastung (%)	Potenzial Mehrfachnutzung (%)
	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)				
08:00	35	75	46,67%	52	145	35,86%	7	23	30,43%	7	15	46,67%	1	6	16,67%	2	14	14,29%	11	16	68,75%	115	294	39,12%	60,88%
12:00	35	75	46,67%	50	145	34,48%	8	23	34,78%	6	15	40,00%	3	6	50,00%	3	14	21,43%	11	16	68,75%	116	294	39,46%	60,54%
16:00	25	75	33,33%	43	145	29,66%	4	23	17,39%	5	15	33,33%	2	6	33,33%	4	14	28,57%	8	16	50,00%	91	294	30,95%	60,05%
21:00	22	75	29,33%	27	145	18,62%	5	23	21,74%	5	15	33,33%	0	6	0,00%	3	14	21,43%	9	16	56,25%	71	294	24,15%	75,85%
Gesamt	117	300	39,00%	172	580	29,66%	24	92	26,09%	23	60	38,33%	6	24	25,00%	12	56	21,43%	39	64	60,94%	393	1.176	33,42%	66,58%

Samstag 05.07.2025																									
Uhrzeit	An der Münze 2			Blumenthalstr. 33			Clever Str. 32			Maybachstr. 155			Neusser Wall 61			Sedanstr. 18			Vogteistraße 12-16			Gesamt: Belegung (absolut)	Gesamt: Verfügbarkeit (absolut)	Gesamt: Auslastung (%)	Potenzial Mehrfachnutzung (%)
	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)				
08:00	15	75	20,00%	22	145	15,17%	4	23	17,39%	5	15	33,33%	0	6	0,00%	4	14	28,57%	8	16	50,00%	58	294	19,73%	80,27%
12:00	16	75	21,33%	20	145	13,79%	5	23	21,74%	5	15	33,33%	0	6	0,00%	3	14	21,43%	11	16	68,75%	60	294	20,41%	79,59%
16:00	18	75	24,00%	14	145	9,66%	7	23	30,43%	4	15	26,67%	0	6	0,00%	3	14	21,43%	12	16	75,00%	58	294	19,73%	80,27%
21:00	23	75	30,67%	17	145	11,72%	7	23	30,43%	7	15	46,67%	0	6	0,00%	4	14	28,57%	10	16	62,50%	68	294	23,13%	76,87%
Gesamt	72	300	24,00%	73	580	12,59%	23	92	25,00%	21	60	35,00%	0	24	0,00%	14	56	25,00%	41	64	64,06%	244	1.176	20,75%	79,25%

Sonntag 06.07.2025																									
Uhrzeit	An der Münze 2			Blumenthalstr. 33			Clever Str. 32			Maybachstr. 155			Neusser Wall 61			Sedanstr. 18			Vogteistraße 12-16			Gesamt: Belegung (absolut)	Gesamt: Verfügbarkeit (absolut)	Gesamt: Auslastung (%)	Potenzial Mehrfachnutzung (%)
	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)				
08:00	17	75	22,67%	19	145	13,10%	6	23	26,09%	6	15	40,00%	0	6	0,00%	4	14	28,57%	13	16	81,25%	65	294	22,11%	77,89%
12:00	20	75	26,67%	18	145	12,41%	6	23	26,09%	6	15	40,00%	0	6	0,00%	5	14	35,71%	13	16	81,25%	68	294	23,13%	76,87%
16:00	18	75	24,00%	20	145	13,79%	6	23	26,09%	5	15	33,33%	0	6	0,00%	4	14	28,57%	12	16	75,00%	65	294	22,11%	77,89%
21:00	23	75	30,67%	19	145	13,10%	7	23	30,43%	5	15	33,33%	0	6	0,00%	4	14	28,57%	12	16	75,00%	70	294	23,81%	76,19%
Gesamt	78	300	26,00%	76	580	13,10%	25	92	27,17%	22	60	36,67%	0	24	0,00%	17	56	30,36%	50	64	78,13%	268	1.176	22,79%	77,21%

Montag 07.07.2025																									
Uhrzeit	An der Münze 2			Blumenthalstr. 33			Clever Str. 32			Maybachstr. 155			Neusser Wall 61			Sedanstr. 18			Vogteistraße 12-16			Gesamt: Belegung (absolut)	Gesamt: Verfügbarkeit (absolut)	Gesamt: Auslastung (%)	Potenzial Mehrfachnutzung (%)
	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)				
08:00	31	75	41,33%	61	145	42,07%	4	23	17,39%	8	15	53,33%	0	6	0,00%	6	14	42,86%	10	16	62,50%	120	294	40,82%	59,18%
12:00	40	75	53,33%	73	145	50,34%	7	23	30,43%	4	15	26,67%	1	6	16,67%	7	14	50,00%	9	16	56,25%	141	294	47,96%	52,04%
16:00	22	75	29,33%	37	145	25,52%	9	23	39,13%	5	15	33,33%	2	6	33,33%	2	14	14,29%	9	16	56,25%	86	294	29,25%	70,75%
21:00	17	75	22,67%	19	145	13,10%	6	23	26,09%	4	15	26,67%	0	6	0,00%	4	14	28,57%	11	16	68,75%	61	294	20,75%	79,25%
Gesamt	110	300	36,67%	190	580	32,76%	26	92	28,26%	21	60	35,00%	3	24	12,50%	19	56	33,93%	39	64	60,94%	408	1.176	34,69%	65,31%

Untersuchte Immobilientypen: An der Münze 2: Mischimmobilie | Blumenthalstraße 33: Öffentliche Einrichtung | Cleverstr. 32: Mischimmobilie | Maybachstraße 155: Büro | Neusser Wall: Öffentliche Einrichtung | Sedanstr. 18: Büro | Vogteistraße 12-15: Wohnen

Dienstag 08.07.2025																									
Uhrzeit	An der Münze 2			Blumenthalstr. 33			Clever Str. 32			Maybachstr. 155			Neusser Wall 61			Sedanstr. 18			Vogteistraße 12-16			Gesamt: Belegung (absolut)	Gesamt: Verfügbarkeit (absolut)	Gesamt: Auslastung (%)	Potenzial Mehrfachnutzung (%)
	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)				
08:00	19	75	25,33%	58	145	40,00%	3	23	13,04%	7	15	46,67%	0	6	0,00%	6	14	42,86%	7	16	43,75%	100	294	34,01%	65,99%
12:00	37	75	49,33%	70	145	48,28%	7	23	30,43%	4	15	26,67%	1	6	16,67%	6	14	42,86%	9	16	56,25%	134	294	45,58%	54,42%
16:00	34	75	45,33%	47	145	32,41%	6	23	26,09%	7	15	46,67%	2	6	33,33%	8	14	57,14%	10	16	62,50%	114	294	38,78%	61,22%
21:00	24	75	32,00%	25	145	17,24%	9	23	39,13%	6	15	40,00%	2	6	33,33%	0	14	0,00%	11	16	68,75%	77	294	26,19%	73,81%
Gesamt	114	300	38,00%	200	580	34,48%	25	92	27,17%	24	60	40,00%	5	24	20,83%	20	56	35,71%	37	64	57,81%	425	1.176	36,14%	63,86%

Mittwoch 09.07.2025																									
Uhrzeit	An der Münze 2			Blumenthalstr. 33			Clever Str. 32			Maybachstr. 155			Neusser Wall 61			Sedanstr. 18			Vogteistraße 12-16			Gesamt: Belegung (absolut)	Gesamt: Verfügbarkeit (absolut)	Gesamt: Auslastung (%)	Potenzial Mehrfachnutzung (%)
	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)	Belegung (absolut)	Verfügbarkeit (absolut)	Auslastung (%)				
08:00	35	75	46,67%	61	145	42,07%	5	23	21,74%	8	15	53,33%	2	6	33,33%	12	14	85,71%	10	16	62,50%	133	294	45,24%	54,76%
12:00	40	75	53,33%	62	145	42,76%	8	23	34,78%	8	15	53,33%	6	6	100,00%	11	14	78,57%	8	16	50,00%	143	294	48,64%	51,36%
16:00	31	75	41,33%	41	145	28,28%	6	23	26,09%	7	15	46,67%	2	6	33,33%	7	14	50,00%	9	16	56,25%	103	294	35,03%	64,97%
21:00	22	75	29,33%	21	145	14,48%	4	23	17,39%	7	15	46,67%	0	6	0,00%	4	14	28,57%	11	16	68,75%	69	294	23,47%	76,53%
Gesamt	128	300	42,67%	185	580	31,90%	23	92	25,00%	30	60	50,00%	10	24	41,67%	34	56	60,71%	38	64	59,38%	448	1.176	38,10%	61,90%

Untersuchte Immobilientypen: An der Münze 2: Mischimmobilie | Blumenthalstraße 33: Öffentliche Einrichtung | Cleverstr. 32: Mischimmobilie | Maybachstraße 155: Büro | Neusser Wall: Öffentliche Einrichtung | Sedanstr. 18: Büro | Vogteistraße 12-15: Wohnen

A6 Beispielfoto XPOST



Beispielfoto XPOST – eigene Aufnahme der Ampido GmbH