# **Kreisstadt Bergheim**

Parkraumkonzept für den Kernbereich Bergheim mit besonderer Berücksichtigung von P+R im gesamten Stadtgebiet

Verkehrsuntersuchung Ergebnisbericht

24.10.2018



# Inhaltsverzeichnis

1.	Auf	gabenstellung und Methodik	1
2.	Park	rraumanalyse	4
	2.1	Vorbemerkungen	4
	2.2	Nicht bewirtschaftete Stellplätze im Innenstadtbereich	5
	2.3	Bewirtschaftete Stellplätze im Innenstadtbereich	6
	2.4	Park & Ride-Plätze	9
	2.5	Erhebung Kreishausparkplatz	. 11
	2.6	Ergebnisse der Analyse	. 12
3.	Stel	lplatzprognose	. 14
4.	Park	kraumkonzept	. 16
	4.1	Maßnahmenfelder	. 16
	4.2	Stellplatzrelevante Innenstadtentwicklungen	. 17
	4.3	Parkraumbewirtschaftung	. 22
	4.4	Parkleitsystem	. 25
	4.5	Park & Ride	. 27
	4.6	Bewohnerparken	. 35
	4.7	Mobilstationen	. 35
	4.8	Qualitäts- und Sicherheitsstandards	. 39
5.	Han	dlungsempfehlung	. 42
An	hang	1: Erhebung Park & Ride-Plätze	. 44
An	hang	2: Online- und Vor-Ort-Befragung	. 46

# Abbildungsverzeichnis

Bild 1:	Untersuchungsraum der Verkehrsuntersuchung	2
Bild 2:	Bereichseinteilung der Innenstadt von Bergheim	4
Bild 3:	Stellplatzbelegung und prozentuale Auslastung nicht bewirtschafteter Stellplätze (Stichtag 07.09.2017)	5
Bild 4:	Dauerhafte Belegung nicht bewirtschafteter Stellplätze, differenziert nach Parkdauer (Stichtag 07.09.2017)	6
Bild 5:	Monetär bewirtschafteter Parkbereich in der Innenstadt Berghein (Stand 09/2017)	
Bild 6:	Anzahl ausgegebener Parktickets (differenziert nach Parkdauer) und Anteil am Ticketaufkommen innerhalb der ausgewiesenen Zeitgruppen (Stichtag 07.09.2017)	8
Bild 7:	Summe dauerhaft belegter Stellplätze und resultierender Auslastungsgrad (Stichtag 07.09.2017)	9
Bild 8:	Herkunft der Befragten auf den Park & Ride-Plätzen im Bergheimer Stadtgebiet am Erhebungsstichtag 05.09.2017 1	10
Bild 9:	Stellplatzbelegung (Anzahl Kfz) und prozentuale Auslastung Kreishausparkplatz (05.09.2017)1	11
Bild 10:	Bevölkerungsentwicklung Bergheim und NRW bis 2035 1	14
Bild 11:	Potenzielle neue Standorte für öffentliche Parkplätze und vorhandene Standorte mit Erweiterungspotenzial	18
Bild 12:	Potenzielle neue Standorte für öffentliche Stellplätze	19
Bild 13:	Szenarien 1 und 2 zur Kompensation entfallender Stellplätze im Bereich West	20
Bild 14:	Szenarien 3 und 4 zur Kompensation entfallender Stellplätze im Bereich West	21
Bild 15:	Monetär bewirtschaftete Parkbereiche in der Innenstadt von Bergheim (Konzept)	22
Bild 16:	Erlösberechnung Status Quo (werktags)	23
Bild 17:	Erlösberechnung Konzept (werktags)	24
Bild 18:	Konzept einer Beschilderung für ein Parkleitsystem mit farblicher Kodierung	26
Bild 19:	Beispiel für einen Schildermast in statischer Ausführung	27

Bild 20:	Berechnung Park & Ride-Stellplatzbedarf 2030 inkl. 15 Prozent Kapazitätsreserve	
Bild 21:	Potenzielle Standorte für Park & Ride-Plätze	. 29
Bild 22:	Fußläufige Entfernung von den geplanten Park & Ride-Standort zum Bahnsteig Bahnhof Bergheim-MItte	
Bild 23:	Grenzwerte für Qualitätsstufen der Leistungsfähigkeit an Knoter ohne Lichtsignalanlage nach HBS 2015	
Bild 24:	Knotenstrombelastung Knoten Talstraße/Zeppelinstraße, Prognose 2030 vormittags	. 32
Bild 25:	Leistungsfähigkeitsprüfung Knoten Talstraße/Zeppelinstraße, Prognose 2030 vormittags nach HBS 2015	. 33
Bild 26:	Knotenstrombelastung Knoten Talstraße/Zeppelinstraße, Prognose 2030 nachmittags	. 33
Bild 27:	Leistungsfähigkeitsprüfung Knoten Talstraße/Zeppelinstraße, Prognose 2030 nachmittags nach HBS 2015	. 34
Bild 28:	Darstellung Parkzone "Zeppelinstraße"	. 35
Bild 29:	Verkehrsmittelangebote und Ausstattungsmerkmale unterschied licher Mobilstationstypen	
Bild 30:	Beispiele für die Beschilderung von Mobilstationen im Corporate Design	
Bild 31:	Potenzielle Standorte für Mobilstationen im Stadtgebiet von Bergheim	. 39
Bild 32:	Empfohlene Maßnahmen	. 42
Bild 33:	Optionale Maßnahmen (je nach städtebaulicher und Nachfrageentwicklung)	. 43
Bild 34:	Lage und Auslastungsgrad Park & Ride-Platz Bergheim-Mitte	. 44
Bild 35:	Lage und Auslastungsgrad Park & Ride-Platz Quadrath-Ichende	
Bild 36:	Lage und Auslastunggrad Park & Ride-Platz Paffendorf	. 45
Bild 37:	Lage und Auslastunggrad Park & Ride-Platz Glesch	. 45
Bild 38:	Fragebogen in Papierform zur Auslage	. 46
Bild 39:	Nutzungshäufigkeit Park & Ride (gesamtes Stadtgebiet)	. 47

Bild 40:	Nutzungshäufigkeit Park & Ride (differenziert nach Park & Ride- Plätzen)	
Bild 41:	Bevorzugte Park & Ride-Plätze	49
Bild 42:	Parkdauer Park & Ride (gesamtes Stadtgebiet)	49
Bild 43:	Parkdauer Park & Ride (differenziert nach Park & Ride-Plätzen)	51
Bild 44:	Wegezweck für Nutzung Park & Ride (gesamtes Stadtgebiet)	52
Bild 45:	Wegezweck für Nutzung Park & Ride (differenziert nach Park & Ride-Plätzen)	54
Bild 46:	Nutzungshäufigkeit öffentlicher Stellplätze (gesamtes Stadtgebie	
Bild 47:	Durchschnittliche Parkdauer auf öffentlichen Stellplätzen (gesamtes Stadtgebiet)	55
Bild 48:	Durchschnittliche Parkdauer auf öffentlichen Stellplätzen (differenziert nach Parkbereich)	57
Bild 49:	Wegezweck Nutzung öffentlicher Stellplätze (gesamtes Stadtgebiet)	58
Bild 50:	Wegezweck Nutzung öffentlicher Stellplätze (differenziert nach Parkbereich)	59
Bild 51:	Häufigkeit Nutzung gebührenpflichtiger Stellplätze (gesamtes Stadtgebiet)	60
Bild 52:	Häufigkeit Nutzung gebührenpflichtiger Stellplätze (differenziert nach Parkbereich)	61
Bild 53:	Verfügbarkeit öffentlicher Stellplätze (gesamtes Stadtgebiet)	62
Bild 54:	Verfügbarkeit öffentlicher Stellplätze (differenziert nach Parkbereich)	63
Bild 55:	Wohnort der Befragten	64
Bild 56:	Wohnort der Park & Ride-Nutzer (differenziert nach Park & Ride-Plätzen)	
Bild 57:	Anregungen, Kritik und Verbesserungsvorschläge	66

## 1. Aufgabenstellung und Methodik

Mit Zunahme des motorisierten Individualverkehrs ist das Parken zu einem wichtigen Thema in der Stadt- und Verkehrsplanung geworden. Immerhin stehen die Autos im Schnitt 95 Prozent des Tages auf einem Parkplatz, sei es im öffentlichen Straßenraum oder auf einer gesondert ausgewiesenen Stellplatzanlage. Jede Fahrt ist zu Beginn und zum Ende mit einem Parkvorgang verbunden. Dabei ist der ruhende Verkehr nicht nur ein Störfaktor für den fließenden Verkehr, sondern führt auch zur Behinderung der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer. Die Stadtstruktur und das Stadtbild werden ebenfalls in erheblichem Maß beeinträchtigt.

Die heutigen Parkraumprobleme resultieren häufig aus mangelnder Organisation und Bewirtschaftung der vorhandenen Parkkapazitäten. Dies führt zu schlechter Auslastung und Fehlbelegung von Parkplätzen. Parkprobleme findet man nicht nur in Großstädten, sondern vermehrt auch in Mittel- und Kleinstädten.

Die Kreisstadt Bergheim mit ihrer Funktion als Kreisstadt wird u.a. von starkem Einpendlerverkehr belastet. Berufspendler, Einkäufer und Besucher müssen sich in geeignetem Maße den vorhandenen Parkraum teilen. Daher hat die Kreisstadt Bergheim die Erstellung eines Parkraumkonzeptes beauftragt. Das Parkraumkonzept soll sich mit dem Parkraumbedarf, der räumlichen Anordnung von Stellplatzanlagen sowie mit der Bewirtschaftung auseinandersetzen und Lösungsstrategien aufzeigen.

Hierbei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die kommenden Jahre von der Umsetzung einiger Großprojekte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr stehen, geprägt sein werden. Dazu gehören u.a. der Bau eines Einkaufs- und Dienstleistungszentrums im Bahnhofsbereich, die Entwicklung eines Wohngebietes an der nördlichen Heerstraße (ca. 144 Wohneinheiten, Planungsstand 01/2018) und der Potentialfläche im Bereich des Parkplatzes Beisselstraße mit belebenden Ankernutzungen sowie einer geplanten Entwicklung im nordwestlichen Bereich der Altstadt ("Altstadtforum"). Insofern ist das Parkraumkonzept auch auf die zukünftige Entwicklung abzustellen.

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Innenstadtbereich von Bergheim, der durch seine zentralörtliche Funktionsausstattung (Einkaufen, Erledigungen, Freizeit, Ausbildung und Arbeiten) geprägt ist, und so von reinen Wohnquartieren abgegrenzt werden kann (vgl. Bild 1).

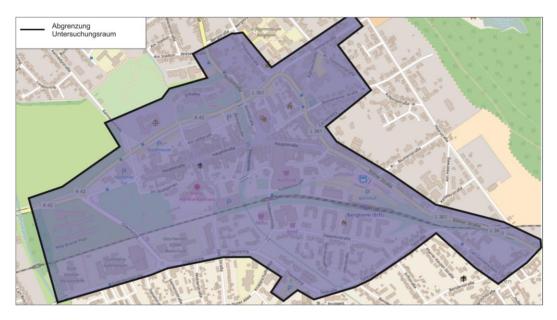


Bild 1: Untersuchungsraum der Verkehrsuntersuchung

Vor dem Hintergrund der Aufwertung der vorhandenen Schienenstrecke zur S-Bahn gewinnt auch das Thema Park & Ride an Bedeutung. Schon heute ist eine hohe Nachfrage an den Haltepunkten in Bergheim-Mitte und Quadrath-Ichendorf festzustellen. Die Untersuchung beschäftigt sich deshalb u.a. auch intensiv und gesamtstädtisch mit der Konzeption von Park & Ride-Plätzen bezüglich Standort und Größe.

Die Untersuchung bezieht sich auf den normalen Werktagsverkehr.

Aufgabe ist es zunächst, die derzeitige Situation durch Erhebungen zu erfassen und zu analysieren. Die meisten Stellplätze im Kernbereich von Bergheim sind bewirtschaftet (Parkscheinautomaten). Die großen Parkhäuser sind mit Kassenautomat und Schrankenanlage versehen.

Eine Auswertung der Erlösdaten der in der Innenstadt aufgestellten Parkscheinautomaten gibt Aufschluss über die Parkvorgänge (Auslastung und Parkdauer) auf bewirtschafteten öffentlichen Parkplätzen.

Die nicht bewirtschafteten Bereiche, die möglicherweise durch Ausweichparkvorgänge betroffen sind und für die keine Daten vorhanden sind, werden manuell erhoben. Die Erhebung der Parkvorgänge in den nicht bewirtschafteten Bereichen wird zu den Hauptgeschäftszeiten an einem normalen Werktag im Zeitraum zwischen 8 und 18 Uhr durchgeführt. Durch stündliche Rundgänge werden die Kraftfahrzeugkennzeichen der parkenden Fahrzeuge erfasst, die Parkdauer ermittelt und – darauf aufbauend – die Nutzergruppen (Anwohner,

Besucher/Kunden, Berufspendler) eingeschätzt. Die aktuellen Datenschutzrichtlinien werden hierbei berücksichtigt.

Die große Stellplatzanlage am Kreishaus ist mit Parkscheibe bzw. durch Ausgabe von Mitarbeiterparkausweisen bewirtschaftet. Hier wird eine Kurzzeiterhebung Aufschluss über das Nutzungsverhalten geben (zweimalige Erfassung der Belegung differenziert nach Kreishausmitarbeitern und Besuchern mit Parkscheibe am Vormittag und am Nachmittag).

Bei den Erhebungen der Park & Ride-Plätze wird auch die Nutzung durch Einwohner aus Nachbarkommunen, die teilweise über keinen eigenen Bahnanschluss verfügen, untersucht. Dies erfolgt effizient durch eine Befragung an den Bahnsteigen der Park & Ride-Plätze in der Morgenstundengruppe zwischen 6.30 und 9.00 Uhr. Dort werden die ankommenden Parkplatznutzer nach ihrem Wohnort und ihrem Nutzungsverhalten gefragt. Eine Auslastungserfassung am Vormittag ermöglicht die Hochrechnung der Befragungsergebnisse (Tageswerte).

Eine Online-Befragung gibt allen Bergheimer Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, Anregungen für ein Parkraumkonzept zu kommunizieren.

Die Bestimmung des Parkraumbedarfs soll sowohl für den heutigen Zustand als auch für den Prognosehorizont 2035 erfolgen. Die derzeitigen städtebaulichen und verkehrlichen Planungen und Entwicklungen werden hierbei berücksichtigt.

Die Auswertung der Bestandsanalyse und die Maßnahmenkonzeption erfolgen in enger Abstimmung mit den Fachdienststellen der Stadtverwaltung.

## 2. Parkraumanalyse

### 2.1 Vorbemerkungen

In die Analyse fließt neben den Parkraumerhebungen an den Park & Ride-Plätzen und im Innenstadtbereich (Stichtage 05. und 07. September 2017) auch eine mündliche Befragung an den Park & Ride-Plätzen (Stichtag 05.09.2017) ein. Zusätzlich wurde eine Online-Befragung durchgeführt (04. bis 22.09.2017). Insgesamt sechs Fragestellungen zu Herkunft der Teilnehmer, Wegezweck, Parkdauer und Nutzungshäufigkeit liefern Erkenntnisse zum Parkverhalten und dem daraus resultierenden Parkraumbedarf. Weiterhin wurde den Befragten die Möglichkeit in Freitextform gegeben, Rückmeldungen zum aktuellen Stellplatzangebot und zum Zustand der verschiedenen Stellplatzanlagen zu geben.

Für die räumliche Analyse und die Ermittlung des Parkraumbedarfs ist die Innenstadt bereits im Vorfeld der Erhebungen in vier Bereiche unterteilt worden (vgl. Bild 2). Die Einteilung erfolgte anhand vorhandener Trennlinien (Erftverlauf und Bahntrasse) sowie anhand funktionaler Merkmale (Konzentration zentraler Einrichtungen im Bereich Mitte, Pendlerverkehre im Bereich Ost im Umfeld des Bahnhofs Bergheim-Mitte).

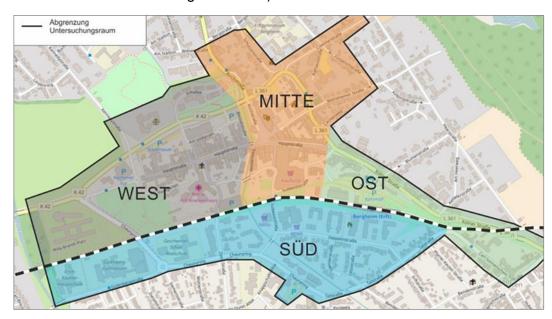


Bild 2: Bereichseinteilung der Innenstadt von Bergheim

#### 2.2 Nicht bewirtschaftete Stellplätze im Innenstadtbereich

Insgesamt stehen 587 nicht bewirtschaftete Stellplätze im Innenstadtbereich von Bergheim zur Verfügung. Sie liegen

- im Bereich West in der Kennedystraße, Im Stadtgarten, Am Jobberath und in der Klosterstraße.
- im Bereich Mitte in der Commerstraße, Füssenichstraße, Kirchstraße, Schützenstraße und Südweststraße (nördlich Bahntrasse),
- im Bereich Ost in der Carl-Sonnenschein-Straße und Kölner Straße sowie
- im Bereich Süd am Chaunyring, Talstraße, Zeppelinstraße, Daimlerstraße, Gutenbergstraße, Lilienthalstraße, Ottostraße, Südweststraße (südlich Bahntrasse) und Zeiss-Straße.

Die Bereiche Ost, Süd und Mitte sind tagsüber im Durchschnitt mit 60 bis 63 Prozent am höchsten ausgelastet. Der Bereich West ist mit etwa 52 Prozent ausgelastet. Die Auslastung ist vormittags höher als im Durchschnitt des Tages und nimmt zum späten Nachmittag hin spürbar ab (vgl. Bild 3). In der Summe stehen innerhalb der einzelnen Bereiche ganztägig ausreichend nicht bewirtschaftete Stellplätze zur Verfügung.

Bereich	Verfügbare Stellplätze	Stellplatz- belegung		Uhrzeit (Stundengruppe)									Durch- schnitt
	Anzahl		8 Uhr	9 Uhr	10 Uhr	11 Uhr	12 Uhr	13 Uhr	14 Uhr	15 Uhr	16 Uhr	17 Uhr	8 - 18 Uhr
West	est 27	prozentual	41%	41%	63%	52%	70%	41%	67%	37%	74%	37%	52%
west		absolut	11	11	17	14	19	11	18	10	20	10	14,1
Mitte	215	prozentual	71%	72%	83%	69%	76%	51%	62%	37%	47%	37%	61%
white	210	absolut	153	155	179	148	163	110	133	80	101	79	130,1
Süd	267	prozentual	62%	64%	74%	66%	71%	63%	57%	45%	51%	43%	60%
Suu	201	absolut	166	172	197	175	190	168	151	121	137	115	159,2
Ost	78	prozentual	73%	55%	85%	69%	83%	55%	71%	33%	73%	33%	63%
OSI	70	absolut	57	43	66	54	65	43	55	26	57	26	49,2

Bild 3: Stellplatzbelegung und prozentuale Auslastung nicht bewirtschafteter Stellplätze (Stichtag 07.09.2017)

Die nicht bewirtschafteten Stellplätze werden tagsüber insbesondere von Langzeitparkern (Parkdauer mindestens 3 Stunden) für den Wegezweck Arbeit genutzt (vgl. Bild 4). Im Bereich Mitte werden etwa 59 Prozent der dauerhaft belegten Stellplätze von Langzeitparkern genutzt., in den anderen Bereichen etwa von 32 bis 45 Prozent. Nachmittags nimmt die Anzahl der von Kurzzeit-

parkern (bis 1 Stunde) dauerhaft belegten Stellplätze allgemein zu. Die Stellplätze im Bereich West rund um das Aachener Tor werden ganztägig verstärkt von Kurzzeitparkern (bis 1 Stunde) für den Wegezweck Einkaufen und Erledigungen im westlichen Bereich der Fußgängerzone Hauptstraße genutzt.

Bereich	Verfügbare Stellplätze	Belegte Stellplätze	von 8	Uhr bis 1	12 Uhr	von 12	von 12 Uhr bis 16 Uhr von 16 Uhr bis 18 Uhr				18 Uhr	von 8 Uhr bis 18 Uhr			
	Anzahl		0 bis 1 h	1 bis 3 h	ab 3 h	0 bis 1 h	1 bis 3 h	ab 3 h	0 bis 1 h	1 bis 3 h	ab 3 h	0 bis 1 h	1 bis 3 h	ab 3 h	
West	27	prozentual	16%	37%	48%	50%	19%	31%	56%	44%	0%	54%	15%	32%	
West	21	absolut	3	7	9	13	5	8	10	8	0	22	6	13	
Mitte	215	prozentual	16%	24%	61%	36%	27%	37%	24%	76%	0%	28%	13%	59%	
witte	213	absolut	31	48	121	67	50	70	25	78	0	73	34	153	
Süd	267	prozentual	18%	27%	55%	37%	35%	29%	42%	58%	0%	33%	22%	45%	
Suu	201	absolut	43	62	128	90	86	70	68	93	0	139	91	186	
Ost	t 78	prozentual	26%	30%	44%	40%	32%	28%	64%	36%	0%	47%	13%	40%	
Ost	70	absolut	21	24	36	31	25	22	39	22	0	63	18	54	

Bild 4: Dauerhafte Belegung nicht bewirtschafteter Stellplätze, differenziert nach Parkdauer (Stichtag 07.09.2017)

#### 2.3 Bewirtschaftete Stellplätze im Innenstadtbereich

Zu den von der Kreisstadt Bergheim bewirtschafteten Stellplätzen im Innenstadtbereich (vgl. Bild 5) gehören

- im Bereich West die Parkpalette und der Parkstreifen Aachener Tor, der Parkstreifen An der Stadtmauer, der Parkplatz Beisselstraße und das Parkhaus Marienstraße/Krankenhaus,
- im Bereich Mitte der Parkstreifen Kirchstraße/Medio, der Parkstreifen Schützenstraße/Parkplatz Jüdischer Friedhof, die Bethlehemer Straße/Rathaus, der Besucherparkplatz Rathaus, der Parkplatz Commerstraße/Rathaus und die Parkstreifen Bethlehemer Straße bis Kolpingstraße und Rathausstraße,
- im Bereich Ost der Parkstreifen Kölner Straße bis Blumenstraße und Am Bahndamm,
- im Bereich Süd der Parkplatz Südweststraße/Norma.

Insgesamt stehen etwa 800 von der Kreisstadt Bergheim bewirtschaftete Stellplätze im Innenstadtbereich zur Verfügung. Für 498 bewirtschaftete Stellplätze können Parktickets an Parkscheinautomaten gelöst werden, 302 Stellplätze im Parkhaus Marienstraße/Krankenhaus sind mit einer Schranke ausgerüstet. Für diese bewirtschafteten Stellplatzbereiche gilt folgende Parkgebührenregelung zwischen 8:00 und 18:00 Uhr:

Parken für bis zu 15 Minuten ist kostenlos. Die Parkgebühren für jede weitere halbe Stunde (bis 3 Stunden) beträgt jeweils 0,50 Euro. Weiterhin können ein Tagesticket (mehr als 3 Stunden) für 5,00 Euro oder ein räumlich festgelegtes Monatsticket für 40,00 Euro erworben werden.

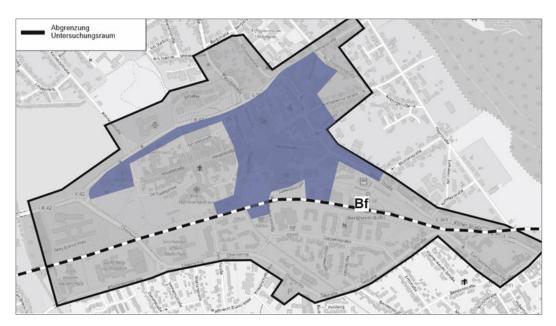


Bild 5: Monetär bewirtschafteter Parkbereich in der Innenstadt Bergheim (Stand 09/2017)

Wegen Bauarbeiten am Stichtag 07.09.2017 auf dem Parkplatz Südweststraße / Norma liegen für den Bereich Süd keine Ticketverkaufsdaten vor.

Die Auswertung der am Stichtag 07.09.2017 an Parkscheinautomaten ausgegebenen Parktickets zeigt, dass in allen Zeitgruppen ein hohes Aufkommen von Kurzzeitparkern bis 1 Stunde auftritt (jeweils etwa 50 Prozent aller ausgegebenen Parktickets). Diese können der Nutzergruppe Einkaufen und Erledigungen zugeordnet werden.

Die Tickets verteilen sich auf die Parkdauerklassen wie folgt (vgl. Bild 6):

- kostenloses Parken bis 15 Minuten: bis zu 30 Prozent aller verkauften Tickets,
- Parken für >15 bis 60 Minuten: bis zu 56 Prozent aller verkauften Tickets,
- Parken für 1 bis 3 Stunden: bis zu 25 Prozent aller verkauften Tickets,
- Langzeitparken (ab 3 Stunden): bis zu 3 Prozent aller verkauften Tickets.

Bereich	Ver- fügbare Stellplätze	Aus- gegebene Parktickets	vor	18 Uhr I	bis 12 l	Jhr	von	von 12 Uhr bis 16 Uhr			von 16 Uhr bis 18 Uhr				von 8 Uhr bis 18 Uhr			
	Anzahl	Anzahl		15 bis 60min	1 bis 3 h	ab 3 h			1 bis 3 h	ab 3 h		15 bis 60min	1 bis 3 h	ab 3 h		15 bis 60min	1 bis 3 h	ab 3 h
West	285	prozentual	19%	58%	22%	1%	22%	54%	22%	2%	24%	53%	19%	3%	24%	56%	19%	1%
West	200	absolut	79	235	89	5	88	217	88	8	57	125	44	8	209	483	160	10
Mitte	128	prozentual	31%	47%	18%	4%	26%	49%	19%	6%	20%	49%	23%	8%	30%	49%	18%	3%
witte	120	absolut	92	139	54	11	79	146	57	17	40	98	45	15	199	318	118	19
Süd	20	prozentual	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Suu	20	absolut	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ost	65	prozentual	39%	37%	24%	0%	23%	46%	30%	1%	11%	53%	35%	1%	30%	44%	25%	0%
OSI	05	absolut	61	57	38	0	41	81	53	1	11	52	35	1	109	159	90	1

Bild 6: Anzahl ausgegebener Parktickets (differenziert nach Parkdauer) und Anteil am Ticketaufkommen innerhalb der ausgewiesenen Zeitgruppen (Stichtag 07.09.2017)

Aus der Parkdauerverteilung lässt sich ableiten, dass die bewirtschafteten Stellplätze verstärkt für Erledigungen sowie Einkaufs- und Freizeitaktivitäten genutzt werden. Laut der Befragungen entfallen 67 Prozent aller Parkvorgänge auf diese Wegezwecke. Die Berufspendler nutzen überwiegend die kostenlosen Stellplätze.

Aus der Anzahl der ausgegebenen Parktickets, der maximal zulässigen Parkdauer und der Anzahl zur Verfügung stehender Stellplätze kann der Auslastungsgrad innerhalb der untersuchten Bereiche ermittelt werden (vgl. Bild 7). Die Stellplatzauslastung in den Bereichen Mitte und Ost nimmt am Stichtag von vormittags (etwa 55 Prozent) bis spätnachmittags (etwa 85 Prozent) stetig zu. Restkapazitäten von mindestens 10 Prozent sind auch am späten Nachmittag noch vorhanden.

Die geringe Stellplatzauslastung im Bereich West liegt an der großen Anzahl Stellplätze in der Parkpalette Aachener Tor (142 Stellplätze), die trotz der günstigen Lage zur Fußgängerzone Hauptstraße ganztägig weitgehend ungenutzt bleiben. Die Auslastung beträgt vormittags etwa 15 Prozent und fällt ab 12 Uhr auf unter 3 Prozent ab.

Der ebenfalls im Bereich West liegende Parkplatz Beisselstraße (75 Stellplätze) wird außergewöhnlich stark frequentiert. Für den Stichtag werden durchschnittlich 121 Parkvorgänge pro Stunde ausgewiesen, also 1,7 Parkvorgänge pro Stellplatz. Der Parkplatz Beisselstraße ist ganztägig zu mindestens 90 Prozent ausgelastet.

Bereich	Verfügbare Stellplätze	Dauer	haft belegte Ste Anzahl	ellplätze		Auslastung	
	Anzahl	8 bis 12 Uhr	12 bis 16 Uhr	16 bis 18 Uhr	8 bis 12 Uhr	12 bis 16 Uhr	16 bis 18 Uhr
West	285	101	101	109	36%	35%	38%
Mitte	128	72	80	113	56%	62%	88%
Süd	20	0	0	0	0%	0%	0%
Ost	65	34	46	56	53%	71%	86%

Bild 7: Summe dauerhaft belegter Stellplätze und resultierender Auslastungsgrad (Stichtag 07.09.2017)

Auch wenn einzelne Parkplätze wie der Parkplatz Beisselstraße überdurchschnittlich frequentiert werden, steht in jedem Bereich eine ausreichende Anzahl bewirtschafteter Stellplätze zur Verfügung.

Die Befragungen zeigen auch, dass etwa 10 Prozent der Nutzer Defizite im bautechnischen Zustand, der Sauberkeit und der Kundensicherheit bei der Parkpalette Aachener Tor und dem Parkhaus Marienstraße/Krankenhaus sehen (vgl. Anhang 2).

#### 2.4 Park & Ride-Plätze

Die Querschnittserhebung auf den Park & Ride-Plätzen weist für den Stichtag 05.09.2017 insgesamt eine sehr hohe Auslastung auf (vgl. Anhang 1). Der Park & Ride-Platz Bergheim-Mitte ist zu 100 Prozent ausgelastet, darüber hinaus wurden 14 "wildparkende" Fahrzeuge dokumentiert.

In Anbetracht der Baumaßnahmen im Bereich des Bahnhofs Bergheim-Mitte standen zum Erhebungszeitpunkt nur etwa 70 Prozent der Stellplätze zur Verfügung. Als Kompensation des eingeschränkten Angebotes wurde Anfang 2018 ein provisorischer ebenerdiger Park & Ride-Platz entsprechender Größe im Bereich der Zeppelinstraße eingerichtet. Der Park & Ride-Platz Zeppelinstraße weist eine Auslastung von maximal 50 Prozent auf. Ein Grund dürfte die umwegige Erreichbarkeit sein. Auch nach einem halben Jahr hat sich laut Stadtverwaltung keine höhere Nachfrage eingestellt.

Die Park & Ride-Plätze in Glesch und Quadrath-Ichendorf sind zu mindestens 90 Prozent ausgelastet. Der Park & Ride-Platz Paffendorf weist eine Auslastung von etwa 30 Prozent aus. Ursächlich könnte die Zufahrtssituation durch temporeduzierte Wohnstraßen und eine nicht ausreichend zielführende Beschilderung sein.

Die Befragungen zeigen, dass das Stellplatzangebot an den Park & Ride-Plätzen zu etwa 70 Prozent von Bergheimer Bürgerinnen und Bürger genutzt wird. Etwa 25 Prozent der Nutzer stammen aus den angrenzenden kreisangehörigen Kommunen, 5 Prozent aus nicht kreisangehörigen Kommunen wie Rommerskirchen, Köln oder sonstigen Wohnorten (vgl. Bild 8 und Anhang 2).

Insbesondere Bürgerinnen und Bürger aus Elsdorf nutzen das Park & Ride-Angebot in Bergheim, da Elsdorf nicht über einen eigenen Schienenanschluss verfügt. Der Park & Ride-Platz in Glesch wird zudem stark von Bewohnern aus Bedburg genutzt. Gründe hierfür können ein in Bedburg stark ausgelasteter Park & Ride-Platz und der daraus resultierende Verdrängungseffekt zum Park & Ride-Platz Glesch sowie die Tarifgrenze zwischen Bedburg und Glesch sein.

Aufgrund der hohen Auslastung auf dem Park & Ride-Platz Bergheim-Mitte scheint es auch zu innerstädtischen Verdrängungseffekten zu den Park & Ride-Plätzen in Quadrath-Ichendorf und Paffendorf zu kommen.

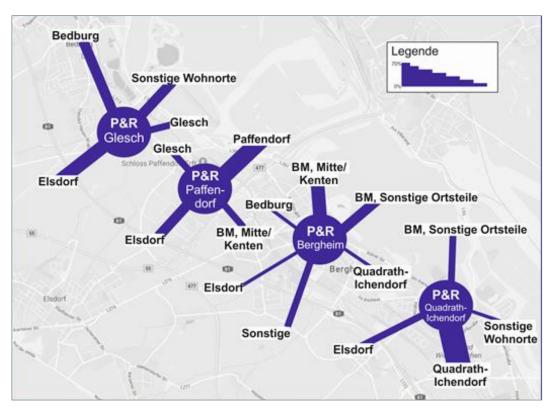


Bild 8: Herkunft der Befragten auf den Park & Ride-Plätzen im Bergheimer Stadtgebiet am Erhebungsstichtag 05.09.2017

Über 50 Prozent der Park & Ride-Nutzer nehmen werktags das Park & Ride-Angebot täglich in Anspruch, weitere 25 Prozent mindestens ein- bis zweimal pro Woche. 76 Prozent der Nutzer parken werktags länger als drei Stunden auf einem Park & Ride-Platz in Bergheim, 38 Prozent länger als acht Stunden. Auf

den Park & Ride-Plätzen Glesch und Quadrath-Ichendorf beträgt der Anteil der Langzeitparker (länger als 3 Stunden) etwa 90 Prozent.

Weiterhin zeigen die Befragungen, dass insbesondere der Park & Ride-Platz Bergheim-Mitte werktags durch Fremdnutzung belegt ist. Über 50 Prozent der Parkvorgänge entfallen auf die Wegezwecke Arbeiten und Einkaufen innerhalb von Bergheim, ohne dass Bus oder Regionalbahn als Anschlussverkehrsmittel genutzt werden. Aufgrund seiner günstigen Innenstadtlage sowie bisher fehlender Zugangskontrolle stellt der Park & Ride-Platz Bergheim-Mitte eine kostenfreie Möglichkeit zum Langzeitparken dar.

Die Auswertung der Erhebungen sowie der Befragungen im Detail ist den Anhängen 1 und 2 zu entnehmen.

### 2.5 Erhebung Kreishausparkplatz

Die Auswertung der Erhebungen am 05.09.2017 zeigt, dass die 521 Stellplätze des Kraushausparkplatzes vormittags fast vollständig belegt sind (über 95 Prozent). Am Nachmittag sinkt die Auslastung auf etwa 80 Prozent. Überwiegend Mitarbeiter des Rhein-Erft-Kreises mit entsprechendem Parkausweis nutzen den Parkplatz. Trotz Parkregelung (Parkscheibe bis maximal 2 Stunden) parkt etwa die Hälfte der anderen Nutzer (u.a. Besucher des Kreishauses) ohne Parkscheibe auf dem Parkplatz (vgl. Bild 9). Eine Fremdnutzung des Kreishausparkplatzes kann hier nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Uhrzeit		Kfz mit Mitarbeiterausweis	Kfz ohne Scheibe/Ausweis	freie Parkplätze	Auslastung	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	prozentual	
09:30	55	406	51	9	98%	
14:00	41	347	38	95	82%	

Bild 9: Stellplatzbelegung (Anzahl Kfz) und prozentuale Auslastung Kreishausparkplatz (05.09.2017)

### 2.6 Ergebnisse der Analyse

Aus den Befragungen geht hervor, dass viele Bürgerinnen und Bürger ein Stellplatzdefizit empfinden und sich mehr Parkraum wünschen. Laut der Befragungen findet mehr als die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger keinen öffentlichen Parkplatz in unmittelbarer, fußläufiger Entfernung zu ihrem Ziel (bis 300m Entfernung) in der Innenstadt von Bergheim. Der Parkplatzbedarf wird besonders in den Bereichen West und Mitte deutlich. Dort befindet sich der Großteil der relevanten zentralen Ziele und Einrichtungen.

Die Erhebungen zeigen jedoch, dass in allen Bereichen der Innenstadt ganztägig ausreichend bewirtschaftete und nicht bewirtschaftete Stellplätze vorhanden sind. Nur punktuell (zeitlich und räumlich) beträgt die Auslastung mehr als 85 Prozent.

Nach den Empfehlungen für die Anlagen des Ruhenden Verkehrs, FGSV 2005 (EAR 05) soll in öffentlichen Stellplatzbereichen sowie auf Park & Ride-Plätzen eine Restkapazität von 10 bis 15 Prozent vorgehalten werden, um den Parksuchverkehr möglichst gering zu halten. Diese Restkapazität ist in allen Bereichen der Innenstadt von Bergheim durchgehend vorhanden. Bei Nutzungsänderungen in der Innenstadt und damit ggf. verändertem Stellplatzbedarf muss die Anzahl öffentlicher Stellplätze angepasst werden.

Die Analysen zeigen, dass der signifikante Fremdnutzeranteil auf dem Park & Ride-Platz Bergheim-Mitte zu einer 100 prozentigen Auslastung und zu Verdrängungseffekten zu den weiteren Park & Ride-Plätzen im Stadtgebiet von Bergheim führt. Auch diese weisen eine hohe Auslastung auf, zusätzlich bedingt durch eine hohe Nachfrage aus den Nachbarkommunen Elsdorf und Bedburg.

Die durch die Umbaumaßnahmen am Bahnhof Bergheim-Mitte weggefallenen Park & Ride-Stellplätze konnten nur durch eine zwischenzeitlich eingeführte Zugangskontrolle kompensiert werden (Ausgabe von Parkausweisen nach Einzelfallprüfung). Hierdurch konnte die Fremdnutzung eingedämmt werden. Die derzeit vorhandene Stellplatzanzahl ist ausreichend bemessen. Diese ordnungsrechtliche Maßnahme sollte weiter fortgeführt werden.

Durch den Ausbau der Erftbahn zwischen Horrem und Bedburg zur S-Bahn ist ein spürbar höheres Fahrgastaufkommen an allen Bahnhaltepunkten in Bergheim zu erwarten. Die Anzahl der Stellplätze auf Park & Ride-Plätzen sollte entsprechend angepasst werden.

Der Park & Ride-Platz Glesch soll nach bereits eingereichten Plänen um 100 Stellplätze erweitert werden. So kann die steigende Nachfrage aus den angrenzenden Kommunen (insbesondere Bedburg und Elsdorf) am Stadtrand abgefangen werden, ohne den Innenstadtbereich von Bergheim mit zusätzlichen Parkverkehren zu belasten.

Der Kreishausparkplatz ist insbesondere werktags vormittags hoch ausgelastet. Ordnungsrechtliche Maßnahmen können das Parken von Fahrzeugen ohne Ausweis und Parkscheibe reduzieren. Das bisher tagsüber für Mitarbeiter des Kreishauses reservierte obere Parkdeck der Parkpalette Aachener Tor wird mit Beschluss aus September 2018 im Jahr 2019 geschliffen und steht dann zukünftig nicht mehr zur Verfügung.

Weiterhin wird aus den Befragungen deutlich, dass insbesondere die Parkpalette Aachener Tor und das Parkhaus Marienstraße/Krankenhaus nicht den aktuellen Qualitäts- und Sicherheitsstandards entsprechen.

Stellplatzprognose 14

### 3. Stellplatzprognose

Grundlage der Prognose des Bedarfs an öffentlichen Stellplätzen im Jahr 2035 sind die Bevölkerungsentwicklung und die bereits bekannten städtebaulichen Planungen in der Kreisstadt Bergheim. Bild 10 zeigt die von IT.NRW prognostizierte Bevölkerungsentwicklung für Bergheim. Die Bevölkerungszahl in Bergheim wird vom Analysezeitpunkt 2017 bis zum Jahr 2035 um +0,5 Prozent zunehmen. Erst danach wird die Bevölkerungszahl unter den heutigen Stand sinken. Das geringe Bevölkerungswachstum bis 2035 führt zu keinen signifikanten Veränderungen in der Parkraumnachfrage. Weiterhin wird als Worst-Case-Szenario angenommen, dass sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung mittelfristig nicht verändern wird. Nach den Erkenntnissen aus den durchgeführten Erhebungen können aktuell keine Angebotsdefizite bei öffentlichen Stellplätze festgestellt werden. Unter Berücksichtigung der Bevölkerungsprognose wird das vorhandene bewirtschaftete sowie nicht bewirtschaftete Stellplatzangebot langfristig ausreichend sein.

Auch die bekannten Planungen "Altstadtforum" und "Wohnbebauung Heerstraße" werden zu keiner signifikanten Veränderung der Parkraumnachfrage führen.

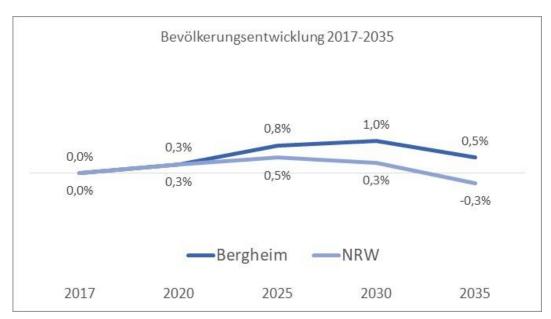


Bild 10: Bevölkerungsentwicklung Bergheim und NRW bis 2035 (Quelle: IT.NRW, 2017)

Alle Bereiche weisen eine ausreichende Restkapazität in fußläufiger Entfernung (bis 300m) zu Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen auf. Das Bauvorhaben "Altstadtforum" in der unteren Altstadt (Bereich Aachener Tor) wird im

Stellplatzprognose 15

geringen Umfang zusätzlichen Parkverkehr durch Kundenaufkommen im Bereich West erzeugen. Die vorhandene Restkapazität an der räumlich nächstgelegenen Parkmöglichkeit Parkpalette Aachener Tor wird hierfür nach derzeitigem Stand ausreichend sein.

Der zukünftige Bedarf an Park & Ride-Stellplätzen kann über die Aussagen im SPNV-Nahverkehrsplan des Nahverkehr-Zweckverbands Rheinland (NVR) abgeschätzt werden. Das Zielnetz 2030 des SPNV-Nahverkehrsplans des NVR weist insbesondere durch den S-Bahnausbau (S12) eine deutliche Steigerung des Fahrgastaufkommens von 25 Prozent an den Haltepunkten in Bergheim aus:

- 2018 etwa 4.200 Ein- und Aussteiger am Bahnhof Bergheim-Mitte,
- 2030 etwa 5.250 Ein- und Aussteiger am Bahnhof Bergheim-Mitte.

## 4. Parkraumkonzept

#### 4.1 Maßnahmenfelder

Das Parkraumkonzept baut auf den Erkenntnissen der Parkraumanalyse und der Stellplatzprognose auf. Folgende Maßnahmenfelder sollen dabei berücksichtigt werden:

- Der Status-Quo im Parkplatzangebot (Anzahl Stellplätze) soll innerhalb der aufgezeigten Bereiche mindestens erhalten bleiben bzw. unter Berücksichtigung städtebaulicher Planungen der zukünftig zu erwartenden Nachfrage angepasst werden. Hierfür werden in Abstimmung mit der Stadtverwaltung verschiedene Szenarien dargestellt.
- Der monetär bewirtschaftete Parkraum im Innenstadtbereich soll durch eine Anpassung der Parkplatzgebühren (entfernungsabhängig gestaffelt) attraktiver werden.
- Durch die Einführung eines weiträumigen Parkleitsystems können Parksuchverkehre auf ein Minimum reduziert werden. Statische Anzeigen können die Nutzer zielgerichtet zu Stellplätzen im Zielumfeld führen. Dynamische Anzeigen können über freie Stellplätze in Echtzeit informieren. Die Integration von Park & Ride-Plätzen kann Nutzern aus den Stadtteilen sowie angrenzenden Kommunen eine Übersicht über die freien Stellplätze an den Park & Ride-Plätzen Glesch, Paffendorf und Quadrath-Ichendorf geben und den Park & Ride-Platz in Bergheim-Mitte entlasten.
- Bei der Bemessung des Stellplatzangebotes in der Innenstadt von Bergheim soll der Bestand entsprechend aktueller Qualitäts- und Sicherheitsstandards für den ruhenden Verkehr überprüft und hinsichtlich Beleuchtung, Einsehbarkeit, Videoüberwachung, Sauberkeit, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit angepasst werden. Dies gilt insbesondere für das Parkhaus Marienstraße/Krankenhaus sowie die Parkpalette Aachener Tor.
- Das Park & Ride-Angebot soll unter Berücksichtigung des zukünftigen S-Bahn-Angebotes auf ein ausreichendes Stellplatzangebot geprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Die Fortführung der zwischenzeitlich eingerichteten Zugangskontrolle zum Park & Ride-Platz Bergheim-Mitte (Ausgabe von Parkausweisen nach Einzelfallprüfung) soll bewertet werden. Sollte es zu einer Verdrängung von bisherigen Fremdnutzern in umliegende (Wohn-) Quartier kommen, kann die Einführung von Bewohnerparken in Erwägung gezogen werden.

Durch die Verlagerung der gesamten Pendlerverkehre vom direkten Bahnhofsumfeld auf den neuen Park & Ride-Platz Zeppelinstraße werden die umliegenden Straßenabschnitte und Knoten zukünftig noch stärker belastet. Ein Leistungsfähigkeitsnachweis für den Knoten Zeppelinstraße/Talstraße soll Aufschluss darüber geben, ob die bisherigen Planungen aus verkehrlicher Sicht umgesetzt werden können.

Die Park & Ride-Plätze bieten die Möglichkeit, multimodale Verknüpfungspunkte, sogenannte Mobilstationen, einzurichten. Sie dienen als Schnittstellen zum und innerhalb des Umweltverbundes. Sie greifen den Trend zur gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen (ohne eigenen Besitz) und den Trend des multimodalen Denkens auf (situationsabhängige Verkehrsmittelwahl). Kfz-Fahrten aus den Stadtrandbereichen oder aus angrenzenden Kommunen können auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert oder miteinander kombiniert werden. Sharing-Angebote an den Mobilstationen verstärken den Effekt. Ladestationen für Pedelecs und Elektrofahrzeuge fördern die Elektromobilität auf kürzeren Strecken. Über Verleihoder Sharing-Angebote von Elektrofahrzeugen erhält die Bevölkerung Zugang zu den neuen Antriebstechnologien. Das Fahrradfahren soll durch eine erhöhte Angebotsqualität an den Mobilstationen attraktiviert werden (überdachte Abstellanlagen, Fahrradboxen, Servicestationen). Ein koordiniertes Mobilitätsmanagement kann dazu beitragen, eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität anzuregen bzw. zu fördern und dabei zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in Richtung umweltfreundlicher, nachhaltiger Verkehrsmittel führen (zu Fuß, Fahrrad, Sharing-Angebote, Öffentlicher Verkehr).

Im Weiteren werden die aufgeführten Maßnahmenfelder konkretisiert.

## 4.2 Stellplatzrelevante Innenstadtentwicklungen

Im Bereich West könnten zukünftig nach in der Diskussion stehenden Planungen Stellplätze teilweise oder komplett entfallen. Die Anzahl der Stellplätze in der Parkpalette Aachener Tor soll auf 70 Stellplätze halbiert werden oder komplett entfallen. Auf dem Parkplatz Beisselstraße (75 Stellplätze) können durch eine Nutzungsänderung/Überbauung Stellplätze teilweise oder komplett entfallen.

In diesen Fällen muss das Stellplatzdefizit unter Berücksichtigung einer Kapazitätsreserve von 10 bis 15 Prozent (nach Empfehlung für die Anlagen des Ruhenden Verkehrs 2005) in räumlich nahem Umfeld kompensiert werden.

Bild 11 zeigt potenzielle Standorte für öffentliche Parkplätze und vorhandene Standorte mit Erweiterungspotenzial (Quelle: Kreisstadt Bergheim, Stand 04/2018).

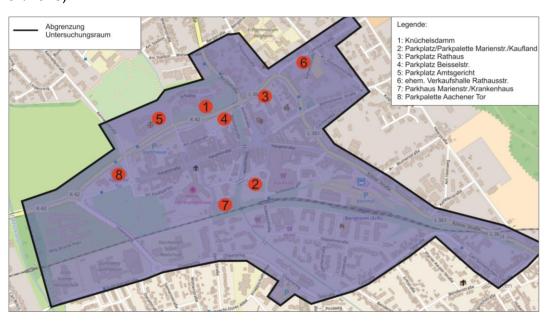


Bild 11: Potenzielle neue Standorte für öffentliche Parkplätze und vorhandene Standorte mit Erweiterungspotenzial

Im Interesse flächensparenden Handelns sind folgende Standorte als Kompensation für entfallende Stellplätze im Bereich West aufgrund ihrer räumlichen Lage prioritär zu berücksichtigen (vgl. Bild 12):

- Parkplatz/Parkpalette Beisselstraße (Bild 11, Nr. 4),
- Parkplatz/Parkpalette Marienstraße/Kaufland (Bild 11, Nr. 2) und
- Parkplatz/Parkpalette Rathaus (Bild 11, Nr. 3).

Bez	reichnung	Grundfläche [m²]	Anzahl mögliche Parkplätze (Schätzung)	Abwägung
1.	Knüchelsdamm	6.500	etwa 300 ebenerdig oder etwa 280 pro Parkebene (Parkpalette)	als Bodendenkmal ausgewiesen, Parkhaus laut LVR nicht umsetzbar
2.	Parkplatz/Parkpalette Marienstraße/Kaufland	2.350	etwa 82 ebenerdig oder 165 bei zwei Parkebenen (Parkpalette) oder 263 bei vier Parkebenen (Parkpalette)	als öffentliches Parkangebot umsetzbar, als Park & Ride Angebot nicht umsetzbar, da nach EAR05 Fußweg >150m bis Bahnsteig
3.	Parkplatz Rathaus	1.000	etwa 90 bei zwei Parkebenen (Parkpalette) oder etwa 135 bei drei Parkebenen (Parkpalette)	Aufstockung vrstl.umsetzbar
4.	Parkplatz Beisselstraße	1.500	etwa 135 bei zwei Parkebenen (Parkpalette) oder etwa 195 bei drei Parkebenen (Parkpalette)	Aufstockung vrstl. umsetzbar. Belange des Bodendenkmal- schutzes müssen berücksichtigt werden.
5.	Parkplatz Amtsgericht	3.000	etwa 270 bei zwei Parkebenen (Parkpalette) oder etwa 390 bei drei Parkebenen (Parkpalette)	nicht umsetzbar, weitere Eingriffe in den Bereich "Grüne Lunge" nicht möglich (Bestandsschutz laut Beschluss)
6.	ehem. Verkaufshalle Rathausstraße (gg. Finanzamt)	2.000	etwa 90 ebenerdig oder etwa 80 pro Parkebene (Parkpalette)	nicht in städtischem Besitz, theoretisch umsetzbar, jedoch fußläufig ungünstig gelegen (≥300m bis zum Kernbereich)
7.	Parkhaus Marienstraße/Krankenhaus	2.500	etwa 100 pro weitere Parkebene (Parkpalette)	Aufstockung umsetzbar, jedoch nicht empfehlenswert (zusätzlicher Quell- und Zielverkehr in sensiblem Umfeld/Bereich Krankenhaus)
8.	Parkpalette Aachener Tor	2.500	etwa 70 bei einer Parkebene (Parkpalette) oder etwa 140 bei zwei Parkebenen (Parkpalette)	Rückbau umsetzbar, Kompletter Abriss möglich wenn im Bereich West mind. 70 Parkplätze kompensierend geschaffen werden. Abbruch Oberdeck für 2019 geplant.

Bild 12: Potenzielle neue Standorte für öffentliche Stellplätze

Um den geplanten Wegfall von Stellplätzen im Bereich West zu kompensieren, sind vier Szenarien entwickelt worden (vgl. Bild 13 und Bild 14).

**Szenario 1** geht davon aus, dass der Parkplatz Beisselstraße unverändert erhalten bleibt und die Parkpalette Aachener Tor auf eine Parkebene reduziert wird. In diesem Fall sind keine weiteren Maßnahmen notwendig, da die Stellplätze des verbleibenden Untergeschosses der Parkpalette Aachener Tor aufgrund der geringen derzeitigen Auslastung sowohl für die bisher auf dem Oberdeck parkenden Fahrzeuge als auch für die durch das zukünftige "Altstadtforum" erzeugten zusätzlichen Parkverkehre ausreichend sind (40 Stellplätze).

**Szenario 2** geht davon aus, dass der Parkplatz Beisselstraße unverändert erhalten bleibt und die Parkpalette Aachener Tor vollständig abgerissen wird. Unter Berücksichtigung der aktuellen Auslastung der Parkpalette Aachener Tor und die durch das zukünftige "Altstadtforum" erzeugten zusätzlichen Parkverkehre ist es notwendig, etwa 70 neue Stellplätze innerhalb des Bereichs West zu schaffen. Drei prioritäre Optionen werden hierbei verfolgt:

 Aufstockung Parkplatz Beisselstraße um eine Parkebene (+60 Stellplätze, vgl. Bild 11, Nr. 4),

- 2. Einrichtung eines mindestens ebenerdigen Parkplatzes Marienstraße (+82 Stellplätze, vgl. Bild 11, Nr. 2),
- 3. Aufstockung Parkhaus Marienstraße/Krankenhaus um eine Parkebene (+100 Stellplätze, vgl. Bild 11, Nr. 7).

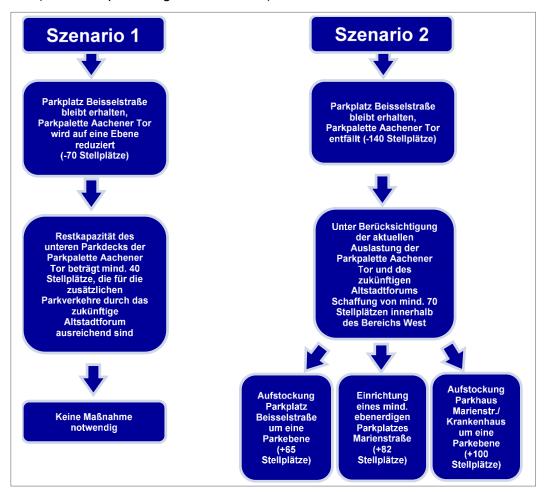


Bild 13: Szenarien 1 und 2 zur Kompensation entfallender Stellplätze im Bereich West

In **Szenario 3** entfällt der Parkplatz Beisselstraße. Wird die Parkpalette Aachener Tor auf eine Parkebene reduziert, müssen 75 Stellplätze für den wegfallenden Parkplatz Beisselstraße geschaffen werden. Drei Optionen sind hierfür möglich:

 Einrichtung eines mindestens ebenerdigen Parkplatzes Marienstraße (+82 Stellplätze, vgl. Bild 11, Nr. 2),

 Aufstockung Parkhaus Marienstraße/Krankenhaus um eine Parkebene (+100 Stellplätze, vgl. Bild 11, Nr. 7),

 Einrichtung einer Parkpalette Rathaus mit mindestens 2 Parkebenen (+90 Stellplätze, vgl. Bild 11, Nr. 3). Hinweis: Die potenzielle Parkpalette Rathaus liegt im Parkbereich Mitte, bietet jedoch eine räumliche und funktionale Alternative zum Parkplatz Beisselstraße.

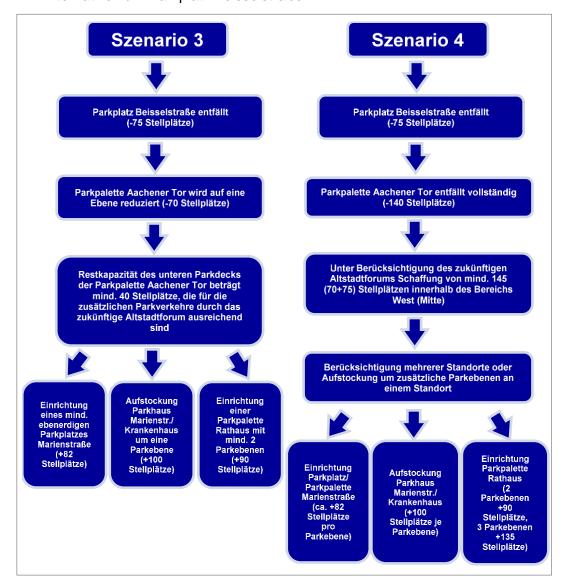


Bild 14: Szenarien 3 und 4 zur Kompensation entfallender Stellplätze im Bereich West

In **Szenario 4** entfällt neben dem Parkplatz Beisselstraße auch die Parkpalette Aachener Tor vollständig. Kompensierend müssen mindestens 145 neue Stellplätze im Bereich West geschaffen werden. Drei prioritäre Optionen sind hier zu verfolgen:

 Einrichtung Parkplatz/ Parkpalette Marienstraße/Kaufland (ca. +82 Stellplätze pro Parkebene, vgl. Bild 11, Nr. 2),

- 2. Aufstockung Parkhaus Marienstraße/Krankenhaus (+100 Stellplätze je Parkebene, vgl. Bild 11, Nr. 7),
- 3. Einrichtung Parkpalette Rathaus (bei 2 Parkebenen: +90 Stellplätze, bei 3 Parkebenen: +135 Stellplätze, vgl. Bild 11, Nr. 3).

Hierbei müssen einzelne Optionen miteinander kombiniert bzw. eine entsprechende Anzahl von Parkdecks an einem Standort vorgesehen werden, um die Gesamtzahl von mindestens 145 Stellplätzen zu erreichen.

### 4.3 Parkraumbewirtschaftung

Eine Anpassung des monetär bewirtschafteten Parkraums soll die Stellplatzverfügbarkeit im Kernbereich von Bergheim erhöhen und so den subjektiven Bedürfnissen und Wünschen der Nutzer entsprechen. Mindereinahmen für die Kommune sollen möglichst vermieden werden.

Um eine Erhöhung der Stellplatzverfügbarkeit zu erreichen, soll ein "erweiterter Innenstadtbereich" eingeführt werden, der die gleiche äußere räumliche Begrenzung aufweist wie der derzeit bewirtschaftete Parkraum (vgl. Bild 15). In diesem Bereich soll die kostenlose Parkdauer von 15 auf 30 Minuten erhöht werden, während sie im "Kernbereich" unverändert 15 Minuten betragen soll.

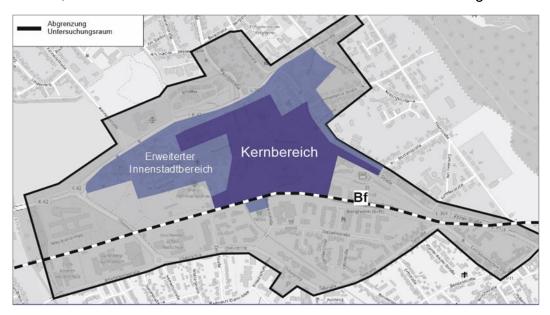


Bild 15: Monetär bewirtschaftete Parkbereiche in der Innenstadt von Bergheim (Konzept)

Dies führt zu Verlagerungseffekten des Parkverkehrs in den "Erweiterten Innenstadtbereich" mit nachweislich ausreichenden Stellplatzkapazitäten und gleichzeitig zu einer Erhöhung der Stellplatzverfügbarkeit im Kernbereich. Durch die Verlängerung des kostenfreien Parkens auf 30 Minuten kann die Akzeptanz für bewirtschaftetes Parken in der Innenstadt erhöht werden. Dieser Anreiz erleichtert kurze Besuche in der Innenstadt von Bergheim und kann so ein positives Parkimage schaffen. Alle relevanten innerstädtischen Ziele bleiben unverändert fußläufig erreichbar.

Die Erlösberechnung für einen Werktag für den Status Quo (vgl. Bild 16) und für das Konzept (vgl. Bild 17) zeigt, dass durch die Maßnahme keine Mindereinnahmen zu erwarten sind.

Tageseinnahmen Status Quo (werktags)						
Parkbereich Innenstadt						
Einnahmen durch Einzelparktickets und Tageskarten	1.523					
Einnahmen durch Monatstickets*	137					
SUMME Tageseinnahmen	1.660					
* Einnahmen durch Monatstickets: 103 Monatstickets*40€/ 30 Kalendertage						

Bild 16: Erlösberechnung Status Quo (werktags)

Voraussetzung hierfür ist, dass der geplante Parkplatz Marienstraße/Kaufland (mindestens 82 Stellplätze) öffentlich zugänglich ist und monetär bewirtschaftet wird. Durch diesen Parkplatz erhöht sich das Stellplatzangebot im bewirtschafteten Kernbereich. Der Parkplatz Marienstraße/Kaufland steht aber gleichzeitig in Konkurrenz zum Stellplatzbestand. Dies könnte zu Verlagerungseffekten führen, ohne signifikante Mehreinnahmen. Durch die attraktive Lage des Parkplatzes Marienstraße/Kaufland ist davon auszugehen, dass auch neue Parkverkehre generiert werden. Eine Mischkalkulation weist in der Erlösberechnung für das Konzept Mehreinnahmen von bis zu 170 Euro pro Werktag aus.

Tageseinnahmen Konzept (werktags)					
Erweiterter Innenstadtbereich					
Einnahmen durch Einzelparktickets und Tagest	icktes	712			
Monatstickets					
Einnahmen durch Monatstickets		137			
Kernbereich					
Einnahmen durch Einzelparktickets und Tagest	ckets	644			
SUMME Tageseinnahmen	1.493				
Zusätzliche Einnahmen durch Parkplatz Marienstraße/Kaufland					
Kernbereich					
Einnahmen durch Einzelparktickets und Ta	168				
SUMME zusätzliche Tageseinnahm	168				
Annahme: Mit <b>halbem</b> Auslastungsgrad des gesamten Bereichs Mitte hochgerechnet.					
Kernbereich					
Einnahmen durch Einzelparktickets und Ta	337				
SUMME zusätzliche Tageseinnahm	337				
Annahme: Mit <b>gleichem</b> Auslastungsgrad des gesamten Bereichs Mitte hochgerechnet.					
Gesamtsumme Tageseinnahmen Konzept (werktags)					
Konzept					
Tageseinnahmen	1.493				
Einnahmen Parkplatz Marienstr.					
ageseinnahmen 168 bis 33					
SUMME Tageseinnahmen 1.661 bis 1.8					

Bild 17: Erlösberechnung Konzept (werktags)

Eine Abschaffung der Parkgebühren würde zu einer deutlichen Verminderung der Stellplatzverfügbarkeit im Kernbereich von Bergheim führen, da die Stellplätze entweder sehr lange belegt werden (Berufspendler) oder bei zeitlicher Bewirtschaftung (Parkscheibe) die Maximalparkzeit ausgereizt wird. Aufgrund der Verringerung der Umschlagzahlen der innerstädtischen Parkplätze ist mit einem Anstieg des Parksuchverkehrs (damit auch von Lärm- und Schadstoffemissionen) im Kernbereich zu rechnen. Einnahmeausfälle, Kosten für den Abbau von Parkscheinautomaten und vermehrte Kontrollen sind bei einer möglichen Entscheidung für die Rücknahme der Parkgebühren zu berücksichtigen.

### 4.4 Parkleitsystem

Die bisherige Beschilderung genügt nicht den heutigen Ansprüchen und Möglichkeiten. Deshalb soll ein Parkleitsystem eine weiträumige Wegweisung und Lenkung zu Park & Ride-Angeboten und zu öffentlichen Parkplätzen ermöglichen. Ein Parkleitsystem ist ein geeignetes Mittel, unerwünschten und stadtunverträglichen Parksuchverkehr und die damit verbundenen Emissionen zu verringern.

Ein Parkleitsystem kann auf statischen Informationen basieren, indem es auf die Lage der Parkmöglichkeit hinweist. Es kann aber auch dynamisch ausgestaltet sein und die aktuell verfügbaren Plätze anzeigen. Weiterhin sind Kombinationen aus statischen und dynamischen Elementen möglich.

Fahrzeuginterne Navigationssysteme, Internetplattformen und Smartphone-Applikationen unterstützen die dynamischen Parkleitsysteme zunehmend, indem sie auf Echtzeitdaten zugreifen und diese in gebündelter Form verkehrsmittelübergreifend bereitstellen (zusammen mit Abfahrtszeiten ÖPNV, Verfügbarkeitsabfrage und Buchungsmöglichkeit von Sharing-Angeboten etc.).

Ein Parkleitsystem kann die Verkehrsströme in seinem Einflussgebiet räumlich gezielt verteilen und den allgemeinen fließenden Verkehr entlasten. Bei einem dynamischen System können die Parksuchverkehre auch zeitlich gesteuert werden. In Spitzenzeiten werden dadurch stärker belastete Straßenabschnitte und nachgefragte Parkräume gezielt entlastet.

Ein Parkleitsystem soll vollständig über die Parksituation eines abgegrenzten Bereiches im Stadtgebiet informieren. Sämtliche öffentlich zugänglichen Parkhäuser, Parkpaletten, Tiefgaragen und Parkplätze sollen im System mit erfasst sein. Straßenstellplätze, die durch Parkscheinautomaten, Parkuhren etc. oder andere Systeme bewirtschaftet werden, können auf Grund der gegenwärtigen

technischen Möglichkeiten nur bedingt oder mit hohem Kostenaufwand berücksichtigt werden.

Um die Vorteile eines Parkleitsystems effektiv nutzen zu können, sollen freies Parken und auch bewirtschaftete Stellflächen (Parkuhren, Parkscheinautomaten etc.) im öffentlichen Straßenraum langfristig auf ein notwendiges Minimum reduziert werden, da sich eine Belegungsüberwachung gegenwärtig technisch sehr aufwendig und kostenintensiv darstellt. Weiterhin sollten auch private Eigentümer und Anbieter von Stellplätzen in Parkhäusern, Tiefgaragen und Parkplätze an der Konzeption und Planung beteiligt und in das Parkleitsystem integriert werden.

Auszuschildern sind die Hauptzufahrtsstraßen zu den einzelnen Parkbereichen und -objekten. Die dynamischen Anzeigen können zur Kostenersparnis auf bis zu zwei Schilder vor den Parkierungsanlagen begrenzt werden.

Für jeden Standort sollte die Anzahl der notwendigen geprüft werden, um eine Schilderflut und eine mögliche Beeinträchtigung der Wahrnehmung zu vermeiden.

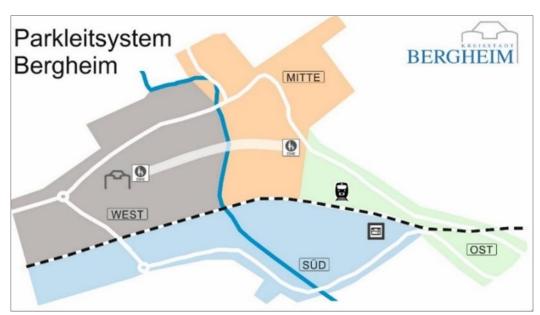


Bild 18: Konzept einer Beschilderung für ein Parkleitsystem mit farblicher Kodierung (Quelle: IVV, Parkraumkonzept Bergheim, 2018)

Die statische und dynamische Beschilderung soll einheitlich gestaltet sein. Neben der Namensbezeichnung der Parkierungsanlage und der Anzahl Stellplätze soll zusätzlich eine Entfernungsangabe dargestellt werden. Eine farbliche Kodierung der unterschiedlichen Parkbereiche verbessert die Orientierung

(vgl. Bild 18). Die Informationsschilder mit den farblich differenzierten Parkbereichen sollten an Hauptzufahrtsstraßen zum Innenstadtbereich aufgestellt werden. Weiterhin sollte über das Citymanagement in geeigneter Form über das Stellplatzangebot und das Parkleitsystem informiert werden.

Im Bereich der eigentlichen Zufahrt zur Parkierungsanlage soll entweder eine Restplatzanzeige oder bei geringerer Frequentierung eine "frei" oder "besetzt" Anzeige angebracht werden.

Ausführung und Aufstellung der Beschilderung müssen grundsätzlich den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung, FGSV 2000 und den Empfehlungen für die Anlagen des Ruhenden Verkehrs, FGSV 2005 entsprechend erfolgen.

Ein Beispiel eines Schildermastes in statischer Ausführung inkl. farblicher Markierung der einzelnen Parkbereiche ist in Bild 19 dargestellt.

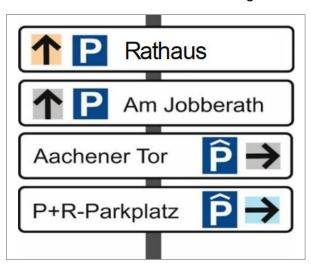


Bild 19: Beispiel für einen Schildermast in statischer Ausführung (Quelle: IVV, Parkraumkonzept Bergheim, 2018)

Die Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems wurde inzwischen als Maßnahme im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes zur Förderung beantragt.

#### 4.5 Park & Ride

Das Park & Ride-Angebot wurde hinsichtlich seines aktuellen und seines zukünftigen Parkraumbedarfs geprüft. Dabei wurden der festgestellte hohe Fremdnutzeranteil am Park & Ride-Platz Bergheim-Mitte und die Fahrgastentwicklung durch den bevorstehenden Ausbau der Erftbahn zwischen Horrem und Bedburg (S-Bahn S12) besonders berücksichtigt.

Durch die zwischenzeitlich eingeführte Einzelprüfung und Vergabe von Parkberechtigungen für den Park & Ride-Platz Bergheim-Mitte sind die Fremdnutzer in sonstige Parkbereiche verlagert worden oder haben ihr Mobilitätsverhalten geändert. Die Stadtverwaltung Bergheim hat seit der Einführung keine negativen Effekte in anderen Parkbereichen erkennen können. Entsprechend ist der heutige Stellplatzbestand auf Park & Ride-Plätzen unter Berücksichtigung des derzeit nur provisorisch angelegten Park & Ride-Platzes Zeppelinstraße ausreichend bemessen.

Unter der Annahme eines unveränderten Mobilitätsverhaltens der Bergheimer Bevölkerung ist durch den S-Bahnausbau und dem damit um 25 Prozent zunehmenden Fahrgastaufkommen analog ein um rund 25 Prozent umfangreicheres Park & Ride-Angebot notwendig. Die zukünftige Mindestzahl von Stellplätzen ist in Bild 20 dargestellt. Bei der Berechnung wird die in den Empfehlungen für die Anlagen des Ruhenden Verkehrs, FGSV 2005 angegebene 15 prozentige Kapazitätsreserve berücksichtigt.

Park & Ride-Plätze Bergheim	Anzahl verfügbarer Stellplätze Sept. 2017	Anzahl belegter Stellplätze Sept. 2017	Kapazitäts- reserve Sept. 2017	Erforderliche Anzahl Stellplätze 2030	Erforderliche Anzahl Stellplätze 2030 inkl. 15 % Kapazitätsreserve	Zusätzlich erforderliche Stellplätze bis 2030
Bergheim-Mitte	173	173	0	216	249	76
Glesch	40	37	3	46	53	13
Paffendorf	29	8	21	10	12	-17
Quadrath-Ichendorf	53	49	4	61	70	17
Summe zusätzlich erforderliche Stellplätze						

Bild 20: Berechnung Park & Ride-Stellplatzbedarf 2030 inkl. 15 Prozent Kapazitätsreserve

Bild 21 zeigt potenzielle Standorte für Park & Ride-Parkplätze und vorhandene Standorte mit Erweiterungspotenzial (Quelle: Kreisstadt Bergheim, Stand 04/2018).

Bezeichnung	Grundfläche [m²]	Anzahl möglicher Stellplätze	Abwägung
2. Marienstr./Kaufland	2.350	etwa 82 ebenerdig 165 bei zwei Parkebenen (Parkpalette) 263 bei drei Parkebenen (Parkpalette)	
9. Parkpalette Zeppelinstr.	2.600	153 hai zwai Darkahanan (Darknalatta)	umsetzbar und zu empfehlen, Planung liegt vor
10. Kölner Str. ("Zwickel")	1.750	36 ebenerdig (Provisorium ab 2019) 89 bei zwei Parkebenen (Parkpalette)	umsetzbar und zu empfehlen, Planung liegt vor

Bild 21: Potenzielle Standorte für Park & Ride-Plätze

Aus der Berechnung des Stellplatzbedarfs (vgl. Bild 20) wird deutlich, dass am Bahnhof Bergheim-Mitte zukünftig mindestens 249 Stellplätze notwendig sein werden (+76 Stellplätze). Da der heutige Standort im Zuge der städtebaulichen Neuordnung des Bereiches komplett entfällt, sind von der Kreisstadt Bergheim bereits Planungen für Alternativstandorte aufgenommen worden ("Zwickel" Kölner Straße und Zeppelinstraße). Im Bereich der Zeppelinstraße ist eine Parkpalette mit 152 Parkplätzen vorgesehen. Für den Bereich "Zwickel" an der Kölner Straße ist geplant, kurzfristig einen provisorischen Parkplatz mit 39 Parkplätzen anzulegen und nach Fertigstellung der S-Bahn-Trasse eine Parkpalette mit 89 Parkplätzen.

Optional könnte bei Einrichtung eines S-Bahnhaltepunkts im Stadtteil Kenten ein Park & Ride-Platz mit etwa 50 Stellplätzen eingerichtet werden. Jedoch ist die Einrichtung eines S-Bahn-Haltepunktes in Kenten derzeit nicht vorgesehen. Hierdurch können Parksuchverkehre aus dem Umland zum Bahnhof Bergheim-Mitte reduziert werden. Weiterhin bietet ein Park & Ride-Platz im Stadtteil Kenten eine Alternative zum stark ausgelasteten Park & Ride-Platz Quadrath-Ichendorf, welcher am heutigen Standort nicht erweitert werden kann.

Die in Bild 21 aufgeführte geplante Parkpalette Marienstraße/Kaufland (zwei oder vier Parkebenen mit 165 bzw. 263 Parkplätzen) ist nach den Empfehlungen für die Anlagen des Ruhenden Verkehrs, FGSV 2005 nicht als Park & Ride-Platz geeignet, da die Entfernung zum Bahnsteig deutlich mehr als die empfohlenen 150 Meter beträgt (vgl. Bild 22).

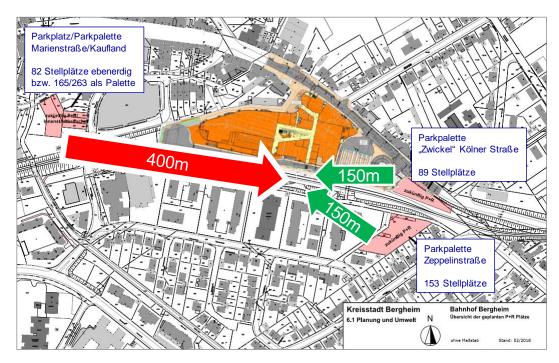


Bild 22: Fußläufige Entfernung von den geplanten Park & Ride-Standorten zum Bahnsteig Bahnhof Bergheim-Mltte

Die bereits im Rahmen eines Förderprogramms des NVR beantragte Erweiterung des Park & Ride-Platzes Glesch (+100 Stellplätze) ist aus verkehrsfachlicher Sicht sinnvoll. Ein Ausbau führt zu einer Entlastung der Bergheimer Innenstadt vom Kfz-Verkehr. Das (möglichst dynamisch ausgeführte) Parkleitsystem soll eine weiträumige Wegweisung ermöglichen und Parksuchverkehre aus dem Umland (insbesondere aus Elsdorf und Bedburg) gezielt zu den Park & Ride-Anlagen Glesch, Paffendorf und optional Kenten führen.

Der Park & Ride-Platz Paffendorf weist eine unterdurchschnittliche Auslastung auf und soll durch eine ausreichende Beschilderung der Zufahrt stärker in das Bewusstsein potenzieller Nutzer rücken. Ein Ausbau ist nicht notwendig.

Auf dem Park & Ride-Platz Quadrath-Ichendorf sind zusätzliche Stellplätze erforderlich (vgl. Bild 20), jedoch ist eine Erweiterung aktuell nicht möglich.

# Leistungsfähigkeitsprüfung Knoten Zeppelinstraße/Talstraße für 2030

Der als Parkpalette geplante Park & Ride-Platz Zeppelinstraße (als Kompensation für den wegfallenden Standort an der Kölner Straße) wird über eine Erschließungs- bzw. Sammelstraße eines Wohngebietes erreicht. Eine Leistungsfähigkeitsprüfung für den Knoten Zeppelinstraße/Talstraße nach den Vorgaben des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), FGSV 2015 soll eine ausreichend leistungsfähige Verkehrsabwicklung zu Spitzenzeiten aufzeigen.

Betrachtungsgrundlage sind die Verkehrsmengen aus dem Prognosefall P2, 2030 aus dem Verkehrsgutachten des Büros für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. R. Baier GmbH zu den Bauvorhaben am Bahnhof Bergheim aus 2017. Die Betrachtung erfolgt für einen Werktag. Die im Prognosefall P2 ausgewiesenen DTV Werte werden entsprechend umgerechnet. Für den Quell- und Zielverkehr zum neuen Park & Ride-Platz Zeppelinstraße (153 Parkplätze) werden je 153 Kfz-Fahrten angenommen, die in der vormittäglichen sowie nachmittäglichen Verkehrsspitze auftreten. Die maßgebende Verkehrsspitze des Park & Ride-Platzes Zeppelinstraße liegt für den

- Zielverkehr vormittags zwischen 7 und 8 Uhr,
- Quellverkehr nachmittags zwischen 17 und 18 Uhr.

In einer Worst-Case Betrachtung erfolgt die Abwicklung des Quell- und Zielverkehrs ausschließlich über den Knoten Zeppelinstraße/Talstraße. Für den Quell- und Zielverkehr wird angenommen, dass er sich auf der übergeordneten Talstraße jeweils zu 50 Prozent Richtung Süden und Norden orientiert.

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit von Knoten nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV 2015 (HBS 2015) erfolgt über eine Betrachtung des Verkehrsaufkommens in der Spitzenstunde. Bemessen und bewertet wird die mittlere Wartezeit in den einzelnen Zufahrten eines Knotens in Form von Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV).

Anzustreben ist mindestens QSV D ("ausreichend"). QSV E führt zu einer deutlichen Überlastung. Dann kommt es zu Rückstausituationen, die nicht mehr adäquat abgebaut werden können. Der Knoten ist nicht mehr leistungsfähig.

QSV	Zulässige mittlere Wartezeit w [s]					
А	≤ 10					
В	≤ 20					
С	≤ 30 ≤ 45					
D						
Е	> 45					
F	1)					
Die Stufe F ist erreicht, wenn der Sättigungsgrad größer als 1 ist						

Bild 23: Grenzwerte für Qualitätsstufen der Leistungsfähigkeit an Knoten ohne Lichtsignalanlage nach HBS 2015

Bild 24 zeigt die Knotenstrombelastung des Knotens Talstraße/Zeppelinstraße. für den Prognosefall 2030 vormittags.

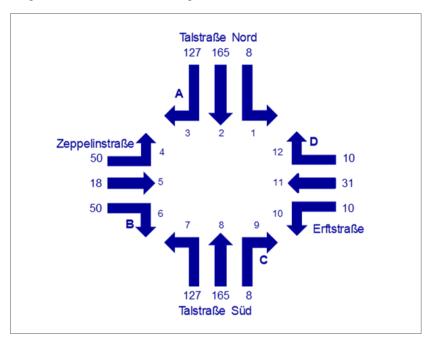


Bild 24: Knotenstrombelastung Knoten Talstraße/Zeppelinstraße, Prognose 2030 vormittags

Die Leistungsfähigkeitsprüfung für den Knoten Talstraße/Zeppelinstraße, Prognose 2030 erfolgt für die Vormittagsspitzenstunde nach HBS 2015 (vgl. Bild 25).

Qualität der Einzel- und Mischströme										
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts-	mittlere	Qualitäts-	
Zufahrt	Strom	$\mathbf{q}_{\text{Fz},i}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	Ci	grad x <sub>i</sub>	reserve R <sub>i</sub>	Wartezeit w	zeit w stufe	
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV	
	1	8	1,063	1056	994	0,008	986	3,7	Α	
Α	2	165	1,015	1800	1773	0,093	1608	0,0	Α	
	3	127	1,008	1600	1588	0,080	1461	0,0	Α	
	4	50	1,020	367	360	0,139	310	11,6	В	
В	5	18	1,028	388	378	0,048	360	10,0	В	
	6	50	1,020	718	704	0,071	654	5,5	Α	
	7	127	1,008	922	915	0,139	788	4,6	Α	
С	8	165	1,015	1800	1773	0,093	1608	0,0	A A	
	9	8	1,063	1600	1506	0,005	1498	0,0		
	10	10	1,050	358	341	0,029	331	10,9	В	
D	11	31	1,016	359	353	0,088	322	11,2	В	
	12	10	1,050	767	730	0,014	720	5,0	Α	
Α	1+2+3	300	1,013	1800	1776	0,169	1476	2,4	Α	
В	4+5+6	118	1,021	468	458	0,258	340	10,6	В	
С	7+8+9	300	1,013	1800	1776	0,169	1476	2,4	Α	
D	10+11+12	51	1,029	401	390	0,131	339	10,6	В	
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,Q00</sub>										

Bild 25: Leistungsfähigkeitsprüfung Knoten Talstraße/Zeppelinstraße, Prognose 2030 vormittags nach HBS 2015

In Bild 26 wird die Knotenstrombelastung des Knotens Talstraße/Zeppelinstraße für den Prognosefall 2030 nachmittags dargestellt.

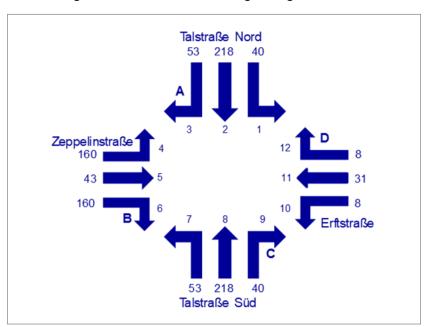


Bild 26: Knotenstrombelastung Knoten Talstraße/Zeppelinstraße, Prognose 2030 nachmittags

Die Leistungsfähigkeitsprüfung für den Knoten Talstraße/Zeppelinstraße für den Prognosefall 2030 erfolgt für die Nachmittagsspitzenstunde nach HBS 2015 (vgl. Bild 27).

Qualität der Einzel- und Mischströme										
		Fahrzeuge	Faktoren	Kapazität	Kapazität	Auslastungs-	Kapazitäts- reserve R <sub>i</sub>	mittlere	Qualitäts-	
Zufahrt	Strom	$\mathbf{q}_{Fz,J}$	$f_{PE,i}$	$C_{PE,i}$	Ci	grad x <sub>i</sub>		Wartezeit w	stufe	
		[Fz/h]	[-]	[Pkw-E/h]	[Fz/h]	[-]	[Fz/h]	[s]	QSV	
	1	40	1,025	958	935	0,043	895	4,0	Α	
Α	2	218	1,016	1800	1772	0,123	1554	0,0	Α	
	3	53	1,019	1600	1570	0,034	1517	0,0	Α	
	4	160	1,009	368	364	0,439	204	17,6	В	
В	5	43	1,023	379	371	0,116	328	11,0	В	
	6	160	1,009	706	699	0,229	539	6,7	Α	
	7	53	1,019	944	927	0,057	874	4,1	A A A	
С	8	218	1,016	1800	1772	0,123	1554	0,0		
	9	40	1,025	1600	1561	0,026	1521	0,0		
	10	8	1,063	278	261	0,031	253	14,2	В	
D	11 31 1,016		1,016	376	370	0,084	339	10,6	В	
	12	8	1,063	711	669	0,012	661	5,4	Α	
Α	1+2+3	311	1,018	1800	1769	0,176	1458	2,5	Α	
В	4+5+6	363	1,011	468	463	0,784	100	34,2	D	
С	7+8+9 311 1,018 1800 1769		0,176	1458	2,5	Α				
D	10+11+12	+11+12 47 1,032		384	372	0,126	325	11,1	В	
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>										

Bild 27: Leistungsfähigkeitsprüfung Knoten Talstraße/Zeppelinstraße, Prognose 2030 nachmittags nach HBS 2015

Das Ergebnis der Leistungsfähigkeitsprüfung zeigt, dass der Knoten Zeppelinstraße/Talstraße in der angenommenen Worst-Case-Betrachtung (Abwicklung des Quell- und Zielverkehrs ausschließlich über den Knoten Zeppelinstraße/Talstraße) jederzeit leistungsfähig ist (werktags QSV B bis D). Die maximal zu erwartende Wartezeit in der Zufahrt Zeppelinstraße beträgt nachmittags 34,2 Sekunden. Bei den auftretenden erhöhten Wartezeiten in der Zufahrt Zeppelinstraße, insbesondere werktags am Nachmittag, ist ein anteiliger Verdrängungseffekt des Quellverkehrs über die Südweststraße zum Chaunyring zu erwarten. Bauliche oder organisatorische Maßnahmen am Knoten Talstraße/Zeppelinstraße sind nicht notwendig.

Das zukünftig zu erwartende Quell- und Zielverkehrsaufkommen von/zur geplanten Parkpalette "Zwickel" Kölner Straße wird deutlich geringer sein als das Quell- und Zielverkehrsaufkommen vom/zum bis Ende 2017 existierenden Park & Ride-Platz direkt am Bahnhof Bergheim-Mitte. Da die Qualität der Verkehrsabwicklung in der Erschließung bisher mindestens ausreichend war, ist eine Prüfung der Leistungsfähigkeit der Erschließung der geplanten Parkpalette nicht notwendig.

# 4.6 Bewohnerparken

Im Bereich des Park & Ride-Platzes bzw. einer Palette Zeppelinstraße kann es zukünftig durch erhöhten Parkdruck zu Verdrängungseffekten in das umliegende Stadtquartier entlang der Zeppelinstraße und der südlich anschließenden Straßen kommen.

Sollte sich dieser Verdrängungseffekt durch ein Monitoring bestätigen, wird die Einrichtung einer Parkzone für Bewohner (vgl. Bild 28) unter Vorgaben der VwV-StVO §45 empfohlen. Besucher sollen die Möglichkeit erhalten, ihr Kfz 2 Stunden frei mit Parkscheibe zu parken.

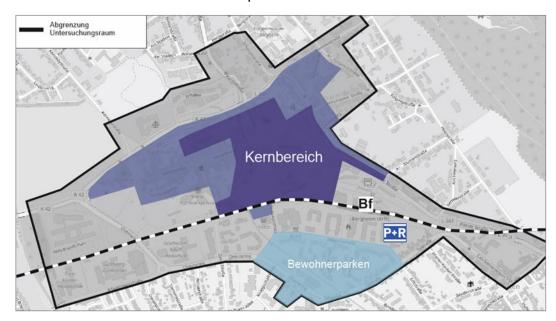


Bild 28: Darstellung Parkzone "Zeppelinstraße" (Quelle: IVV, Parkraum-konzept Bergheim, 2018)

### 4.7 Mobilstationen

Neuere Mobilitätsformen wie z.B. Car-Sharing, Fahrrad- und Pedelec-Verleih können durch multimodale und intermodale Verknüpfung mit dem Öffentlichen Nahverkehrsangebot umweltschonende Alternativen zum eigenen Pkw schaffen. Sogenannte Mobilstationen unterstützen den Umstieg auf umweltschonende Verkehrsmittel, indem dort die verschiedenen Mobilitätsangebote an einem Ort zusammengeführt werden.

Der Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln wird durch räumliche Konzentration der Angebote vereinfacht. Mobilstationen stehen für das Konzept "gemeinschaftliches Nutzen statt Besitzen" und unterstützen somit den aktuellen urba-

nen Trend weg vom eigenen Pkw. Der Nutzer kann jederzeit das für den Reisezweck geeignetste Verkehrsmittel auswählen. (Echtzeit-) Informationssysteme unterstützen ihn bei der Wahl.

Sharing-Angebote mit Elektrofahrzeugen (E-Pkw und Pedelecs/E-Bikes) sind hier besonders interessant, da die neuen Antriebsformen dort der gesamten Bevölkerung zur Verfügung stehen und somit eine große Breitenwirkung entfalten. Als Konsequenz sollten möglichst alle Standorte mit Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge ausgestattet sein.

Für durchgehende Wegeketten ist die Einrichtung von Mobilstationen besonders an nachfragestarken Schienenhaltepunkten des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs sowie an zentralen Verknüpfungspunkten des Linienbusangebotes zu empfehlen. Hier sollte ein Bike & Ride- und möglichst ein ausreichend dimensioniertes Park & Ride-Angebot vorhanden sein bzw. ausgebaut werden. Die Stationen sollten in hierarchisch abgestufter Ausstattung (nach Anzahl verknüpfter Verkehrsmittel und Mobilitätsformen sowie mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen) im Siedlungsbereich eingerichtet werden, z.B.

- in Wohnquartieren bzw. Stadtteilen,
- an zentralen Punkten im Kernbereich,
- in Gewerbegebieten und
- in benachbarten Kommunen (regionale Stärkung der Nahmobilität).

Ein hierarchisches Stationskonzept bietet den Vorteil, dass die Nutzer an vergleichbaren Stationstypen verlässlich ein identisches Angebot vorfinden. Weiterhin ermöglicht dies eine transparente Kommunikation der unterschiedlichen Verkehrsangebote und Ausstattungsmerkmale der verschiedenen Stationstypen (durch Corporate Design, Marketing).

Eine landesweit einheitliche Gestaltung wird empfohlen und wird auch vom Rhein-Erft-Kreis derzeit verfolgt. Für die Kreisstadt Bergheim wurde ein zweifach abgestuftes Stationskonzept entwickelt:

- Stationstyp S (verknüpft mindestens 2 Verkehrsmittel, darunter Regionalbahn bzw. S-Bahn),
- Stationstyp M (verknüpft mindestens 3 Verkehrsmittel, darunter Regionalbahn bzw. S-Bahn und Bus).

Nach dem Handbuch "Zukunftsnetz Mobilität NRW" des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (Köln, 2015) sollen die unterschiedlichen Stationstypen folgende Verkehrsmittelangebote und Ausstattungsmerkmale aufweisen (vgl. Bild 29):

Stationstyp	Anzahl Verkehrsmittel	Mögliche Verkehrsangebote	Sonstige Ausstattung		
s	mindestens 2 Verkehrsmittel, geringe sonstige Ausstattung	S-Bahn, Carsharing-Station,     Fahrradverleihsystem und     Fahrradabstellanlage	<ul><li>Einheitliches Design</li><li>Witterungsschutz</li><li>Notruf- / Informationssprechstelle</li></ul>		
М	mindestens 3 Verkehrsmittel, erweiterte Ausstattung	<ul> <li>S-Bahn, Bus, Carsharing- Station, Fahrradverleihsystem und Fahrradabstellanlage, Taxi</li> </ul>	<ul> <li>Einheitliches Design</li> <li>Witterungsschutz</li> <li>Sitzgelegenheiten</li> <li>Kiosk</li> <li>W-LAN-Punkt</li> <li>Notruf- / Informationssprechstelle</li> <li>Verkaufsautomaten</li> </ul>		

Bild 29: Verkehrsmittelangebote und Ausstattungsmerkmale unterschiedlicher Mobilstationstypen (Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW, Handbuch Mobilstationen NRW, 2015)

Weiterhin sollen sämtliche Stationstypen folgende Grundausstattungsmerkmale aufweisen:

- Beschilderung der Standorte f
  ür die einzelnen Angebote (vgl. Bild 30),
- Umgebungs- und Stadtpläne,
- Fahrpläne für die ÖPNV-Linien,
- bei Typ "M" zusätzlich dynamische Fahrgastinformationsanzeige,
- Anleitungen zur Ausleihe und Rückgabe von Sharing-Angeboten,
- Nutzungs- und Tarifbedingungen für alle Angebote und
- Informationen zur Vorgehensweise bei Problemen.



Bild 30: Beispiele für die Beschilderung von Mobilstationen im Corporate Design (Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW, Gestaltungsleitfaden Mobilstationen NRW, 2015)

Als Standorte von Mobilstationen im Stadtgebiet von Bergheim werden folgende Schienenhaltepunkte vorgeschlagen (vgl. Bild 31):

- Stationstyp M: Bergheim Mitte, Quadrath-Ichendorf (beide Standorte mit Verknüpfung zum Linienbusangebot)
- Stationstyp S: Paffendorf, Glesch, Zieverich, (Kenten, optional).

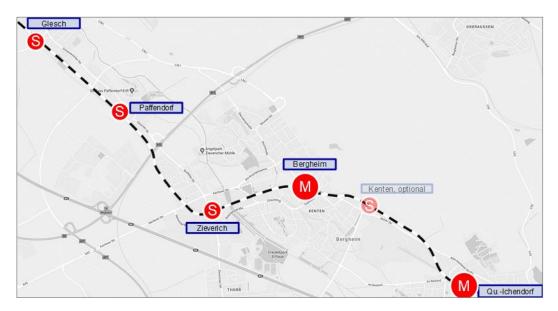


Bild 31: Potenzielle Standorte für Mobilstationen im Stadtgebiet von Bergheim (Quelle: IVV, Parkraumkonzept Bergheim, 2018)

# 4.8 Qualitäts- und Sicherheitsstandards

Parkhäuser und -paletten sowie Tiefgaragen, die sich aufgrund ihrer Sauberkeit, guten Beleuchtung und übersichtlichen, einsehbaren Strukturierung hervorheben, werden von den Nutzern bevorzugt. Aus den Befragungen wird jedoch deutlich, dass insbesondere die Parkpalette Aachener Tor (wenn verbleibend) und das Parkhaus Marienstraße/Krankenhaus nicht den heutigen Qualitätsstandards entsprechen. Diese beiden Parkierungsanlagen sollen anhand der Empfehlungen für die Anlagen des Ruhenden Verkehrs; FGSV 2005 (EAR 05) auf relevante Mängel hin überprüft und nach den derzeit geltenden Qualitätsstandards hinsichtlich Dimensionierung (Stellplatzbreiten, Fahrwege, Rampen, Zufahrt), der Sicherheit (Beleuchtung, Einsehbarkeit, Kameraüberwachung) und Sauberkeit renoviert bzw. saniert werden.

Folgende Punkte sollen bei der Überprüfung berücksichtigt werden:

Parkhauszufahrt: Hier ist vor allem auf die kreuzenden Fußgänger- und Radverkehre zu beachten, besonders im empfindlichen Umfeld des Krankenhauses (Parkhaus Marienstraße/Krankenhaus). Eine weithin erkennbare Kennzeichnung des Parkhauses ist erforderlich, damit das Parkhaus wahrgenommen wird. Dazu zählen das Parkhaussymbol, der Parkhausname sowie die Anzeige der Stellplatzverfügbarkeit (Restplatzanzeige bzw. Frei-/Besetzt-Anzeige). Nach EAR 05 muss die lichte Durchfahrtshöhe auf den Parkebenen mindestens 2,1m betragen und bei Neigungswechseln auf Rampen mit einer Neigung über 8 Prozent auf 2,3m erhöht werden. An der Einfahrt ist Zeichen

265 StVO ("Begrenzung in der Höhe") sowie ein beweglich aufgehängter Höhenbegrenzer anzubringen.

- Stellplätze: Die markierten Stellplätze sollen mindestens 2,5m breit und bei senkrechter Anordnung zur Fahrgasse mindestens 5,0m tief sein.
- Fahrgasse: Die Fahrgassenbreite ist abhängig von der Anordnung der Stellplätze und der Stellplatzbreite. Nach EAR 05 muss die Fahrgassenbreite in der Parkpalette Aachener Tor bei Schrägaufstellung (50gon=45°) und einer einzuhaltenden Stellplatzbreite von 2,5m mindestens 3,0m betragen. Im Parkhaus Marienstraße/Krankenhaus soll die Fahrgassenbreite bei Senkrechtaufstellung (100gon=90°) 6,5m betragen, um ein zügiges Ein- und Ausparken zu gewährleisten.
- Rampen: In einem Parkhaus müssen die Rampen unproblematisch befahrbar sein. Laut EAR 05 darf die Rampenneigung maximal 15 Prozent betragen. Besonders benutzerfreundlich sind Rampenneigungen um die 10 Prozent. Rampen sind zu beleuchten, um eine ausreichende Einsehbarkeit zu gewährleisten. Die Rampenausrundungen an Übergängen zur ebenen Fahrgasse darf nicht mehr als 8 Prozent Neigungsdifferenz aufweisen. Andernfalls kann es vor allem bei tieferliegenden Fahrzeugen zum Aufsetzen kommen.
- Fußgängerverkehr innerhalb des Parkhauses: Auf den Parkebenen sollen Fußgänger über Bodenmarkierungen zu den Ausgängen, Treppenhäusern und Aufzügen geführt werden. Dafür kommen flächige Einfärbungen der Gehbereiche mit hohem Kontrast zu den Fahrgassen infrage, aber auch pfeilförmige Balken, die durch ihre Form an einen Zebrastreifen erinnern sollen und Fußgänger durch die Pfeile in eine Richtung leiten können.
- Barrierefreiheit: Behindertenstellplätze sollten möglichst nah an den Ausgängen / zum Aufzug bzw. möglichst ohne Notwendigkeit einer Querung der Fahrgasse angelegt werden.
- Der bauliche Zustand der Parkierungsanlagen, die Verkehrseinrichtungen, die elektrischen Anlagen und die Sicherheitsbeleuchtung, die Brandschutz- und Feuerlöscheinrichtungen sind nach Bauordnung NRW und EAR 05 regelmäßig nach Herstellerangaben zu prüfen. Weiterhin soll ein internes Notrufsystem vorgehalten werden, über das Kunden im Notfall schnell mit dem Aufsichtspersonal in Verbindung treten können.
- Sicherheit von Personen und Sachgegenständen: Alle Fahrgassen und fußläufige Bereiche sind vor allem bei eingeschränkten Sichtverhältnissen und bei Dunkelheit gemäß den lichttechnischen Anforderungen nach DIN EN 12464 ausreichend zu beleuchten. Darin sind die Berechnung der zu erreichenden

Beleuchtungsstärken sowie die grundsätzlichen Mindestbeleuchtungsstärken von Parkplätzen und Parkbauten dokumentiert. Neben einer guten Beleuchtung trägt auch Videokontrolle zur subjektiven und objektiven Sicherheit von Personen und Sachgegenständen bei.

# 5. Handlungsempfehlung

Um Politik und Stadtverwaltung einen Handlungsrahmen für die Umsetzung der im Kapitel 4 (Parkraumkonzept) vorgeschlagenen Maßnahmenfelder zu geben, ist eine Auflistung von empfohlenen und optionalen Maßnahmen inkl. einer Grobkostenschätzung erstellt worden.

Empfohlene Maßnahmen	Bemerkungen					
Parkpalette Zeppelinstr. (P+R)	Bauleitplanverfahren eingeleitet. Fördermittel verfügbar. Kosten laut Planung ca. 2,1 Mio. €					
Parkplatz Marienstr.	Baubeginn Winter 2018/19. Fertigstellung für Frühjahr 2019 erwartet (Kosten ca. 235.000 €)					
Parkleitsystem	Erste Gespräche mit Fachfirmen haben stattgefunden. Projekt wurde zur Förderung im Rahmen des INSEK beantragt. Kostenschätzung Dynamisches Parkleitsystem ca. 200.000 €					
Teilrückbau Parkpalette Aachener Tor	Projektgenehmigung für Abriss Oberdeck im Sept. 2018 erteilt. Arbeiten erfolgen 2019. Kosten ca. 290.000 €					
Parkpalette Kölner Str. (P+R)	Bau erst nach Fertigstellung Planung S-Bahn möglich, Fördermittel verfügbar, Kosten laut Planung ca. 2,0 Mio. €					
Ausbau P+R Glesch	Genauer Standort noch unklar. Ggf. Ankauf von Flächen notwendig. Fördermittel verfügbar. Kosten geschätzt ca. 650.000 € (laut Anmeldung zur Förderung)					
Ausschilderung P+R Paffendorf	Kosten <1.000 €					
Renovierung Parkhaus Marienstr./Krankenhaus	Einzelprüfung notwendig					
Einrichtung von Mobilstationen	Kosten abhängig von Betreibermodell und finaler Ausstattung Stationstyp M: geschätzt <100.000 € Stationstyp S: geschätzt <50.000 €					

Bild 32: Empfohlene Maßnahmen

Optionale Maßnahmen	Voraussetzungen				
Aufstockung Parkplatz Beisselstr.	Kosten ca. 1,1 Mio. € (135 St) / 1,6 Mio. € (195 St), ca. 8.000 €/St				
Aufstockung Parkhaus Marienstr./Krankenhaus	100 Plätze pro Ebene, Kosten ca. 800.000 € pro Ebene, ca. 8.000 €/St				
Parkpalette Marienstr.	Kosten ca. 4,8Mio € (263 St) / 2,1 Mio € (165 St), ca. 8.000 €/St				
Parkpalette Rathaus	Kosten ca. 700.000 € (90 St/2 Ebenen), 1,1 Mio. € (135 St/3 Ebenen), ca. 8.000 €/St				
P+R Kenten	Nur in Verbindung mit neuem S-Bahn-Haltepunkt sinnvoll Vorschlag: 50 St ebenerdig, Kosten ca. 150.000 €				
Bewohnerparken	Nur bei Problemen im Bereich zukünftige P+R-Anlage Zeppelinstr. Kostenschätzung 5.000 €				

Bild 33: Optionale Maßnahmen (je nach städtebaulicher und Nachfrageentwicklung)

# Anhang 1: Erhebung Park & Ride-Plätze

Erhebungsdatum 05.09.2017, 11:30 Uhr

Bahnhof Bergheim-Mitte (Kapazität: 173 erfasste Stellplätze)



Bild 34: Lage und Auslastungsgrad Park & Ride-Platz Bergheim-Mitte

Quadrath-Ichendorf, Bahnhof (Kapazität: 53 erfasste Stellplätze)



Bild 35: Lage und Auslastungsgrad Park & Ride-Platz Quadrath-Ichendorf

# Parkende Freie KFZ Parkplätze Wildparker Auslastung

# Paffendorf, Bahnhof (Kapazität: 29 erfasste Stellplätze)

Bild 36: Lage und Auslastunggrad Park & Ride-Platz Paffendorf

30,0%

# Glesch, Bahnhof (Kapazität: 40 erfasste Stellplätze)

21

8

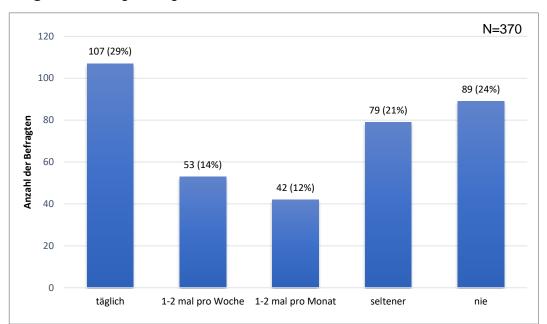


Bild 37: Lage und Auslastunggrad Park & Ride-Platz Glesch

# **Anhang 2: Online- und Vor-Ort-Befragung**

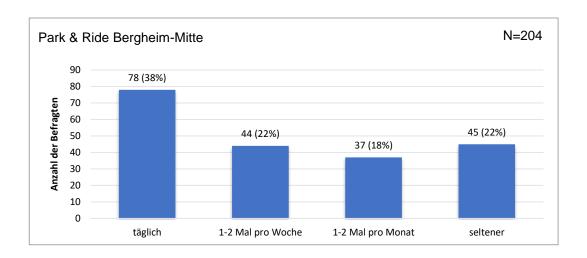
					KREISSTADT	Park+Ride-Park	plätze			
	PARK	RAUMK	DNZEPT	BERC	HEIM	1. Wie oft nutzen Si	e einen P+R-Parkpl	atz?	I=0 :	E ( .
		Refr	ragung zum Ther	ma		täglich	pro Woche	pro Monat	seltener	nie
			rken in Bergheir			2. Welchen P+R-Par	kplatz nutzen Sie a	m häufigsten?		
		га	ikeli ili belgileli	"		Bergheim-Mitte	Glesch	Paffendorf	Quadrath -Ichendorf	Keinen
	Sehr geehr	te Damen und Herren,				3. Wie lange parken	Sie dort durchschr	nittlich?		
			ptes Bergheim" führt die St			bis 1 Std.	bis 3 Std.	bis 8 Std.	mehr als 8 Std.	Ich parke
	Bedarfsplan	nung der P+R-Parkplätz	durch. So möchten wir ein e und der innerstädtischen F	Parkflächen erhalten	Zugleich hoffen			_	_	dort nich
			Kritik und Anregungen aus der Parkplätzen, die in das neue Pi			4. Zu welchem Zwei				
	Im Interes	se der Verbesserung de	er Parksituation auf den P+R	R-Parkplätzen und in	der Innenstadt.	Ich fahre mit dem Be	S oder der Bahn we Einkaufen,		Sonstiges	
	möchte ich	Sie bitten, sich an diese	er freiwilligen Befragung zu be nde Person kann mit einem e	eteiligen und sich etw	a 5 Minuten Zeit	Arbeiten	Erledigungen	Freizeitangebot	Sonstiges	(Ich parke
			eiben selbstverständlich anon		an der betragung	Ich bleibe in Berghei	m zum (Einkaufen,	[ [e.,	Sonstiges	dort nich
			em Bemühen, die Parksitua anke ich mich ganz herzlich!	ition in Bergheim p	ositiv weiter zu	Arbeiten	Erledigungen	Freizeitangebot	Sonstiges	
	Mit freund	lichen Grüßen				Parken in der Ir	nenstadt			
	Volker Mie	Seler						ten (nicht P+R) nutz	en Sie regelmäßig i	m Innenstadt-
	Bürgermeis						heim? (Mehrfachnens	nungen möglich) r Tor, Parkhaus Marienstraße	Parkelätre Kreishaus, Star	Itmasser and Johher
	burgermen	ster				Innenstadt West	Parkplätze entlang o	der Straßen im Bereich der Fu Tiefgarage Rathauspassage,	ußgängerzone westlich der I	Erft)
						Innenstadt Mitte	Fussgängerzone öst	lich der Erft) der Kölner Straße im Bereich		
						Innenstadt Ost	Hinweis: P+R-Parkp	lätze am Bahnhof zählen nich ich der Talstraße, Zeppelinstr	ht hierzu	
			tadt Bergheim durchgeführt von der			Innenstadt Süd	Gutenbergstraße)	Activities and activities activities and activities activities and activities activities and activities ac	ane, Craumyring, 2ens-3cra	se, Ottostrane,
	Oppenhoffallee	e NV GmbH & Co.XG + 171	Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co.K Amtsgericht Aachen HRA 6212	DiplIng.	Wolfgang Hölsken		— Operating grean			
	52066 Aachen Telefon: 0241 / www.hv-aache		Persönlich haftende Gesellschafteri IVV Management GmbH		iephan Krug irk Serwill				ITTE	
	WANT, NV 48076	n.ae	Ambgericht Aachen HRB 12453				1			
	Datenschutze Ein umfassende		der Befragung durch folgende Abläufe sich	hergestellt:				1. 1/10		AC
	1.) Die Teilnahr ausgefüllten Fro	me an der Befragung erfolgt völli agebogen kann nicht hergestellt v	ig anonym, ein – wie auch immer geartet werden. Die Beteiligung an der Befragung	ter – Zusammenhang zwisch g ist absolut freibleibend.	en der Person und dem		( ii ii	WEST	OST	
	2.) Nach Been Befragungserge 3.) Mit dem vo	digung der Befragung werden o ebnisse bleibt gewahrt. estehenden Datenschutzkonzept	die Daten der Befragung der Stadtverw wird zusammenfassend gewährleistet, d	valtung Bergheim übergebe dass zu keiner Zeit Daten ge	n. Die Anonymität der neriert werden, die mit		1	· 是 [ ]	SUD	
	Personen verkr	night sind. Somit besteht auch kei	wird zusammenfassend gewührleistet, d ine Gefahr eines Datenmissbrauchs.				12 100			
								A HEAL STORY		100 X00 X
6. W	Vie lange parke	n Sie durchschnitt	lich auf öffentlichen Pa	arkplätzen in der	Innenstadt?	Ihre Meinung is	t gefragt			
	bis 15 min	bis 1 Std.	bis 3 Std.	bis 8 Std.	mehr als 8 Std.	11. Haben Sie Anreg	ungen, Kritik oder	Verbesserungsvorsc	:hläge zur allgemeir	nen
								h von Bergheim sowi		
	u welchem Zwe tehrfachnennunge		öffentlichen Parkplätze	en in der Innens	tadt?	(z.B. Erreichbarkeit, I den P+R-Parkplätzen		rkplätze, Ausstattung und	Anzahi Radabstellanlage	n an
	Arbeiten	Einkaufen, Erledigungen	Freizeitangebot	Wohnen	Sonstiger					
	Ich fahre weiter n									
	•									
			uf gebührenpflichtigen ein kostenloser Parkplatz zur							
	ja, regelmäßig	Verfügung steh		nein						
			en Parkplatz in unmitte	elbarer (fußläufi	ger) Umgebung					
		er Bergheimer Inne		E 1 -	П.					
	immer	oft	manchmal	selten	nie					
144	- bar and									
	ohnort									
10.	Bitte geben Sie	Ihren Wohnort an	1 (bitte möglichst genau angel	ben, siehe Auswahl):						
	steile Bergheim		Glesch, Glessen, Kenter	n Mitte Nieder:	usam					
			hendorf, Rheidt-Hüchel				10.1	1.60. 11		
							Vielen Dan	nk für Ihre Teilna	inme!	
		te/Gemeinden Frechen Grevenbro	oich, Kerpen, Köln, Pulh	neim Rommerski	rchen					
	stiger Wohnor		, p , , . uni	.,	,					
		Malter	auf der letzten Sei	ite						
		weiter	au der letzten Sei	ite						

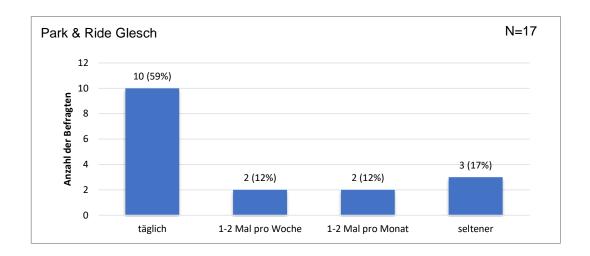
Bild 38: Fragebogen in Papierform zur Auslage

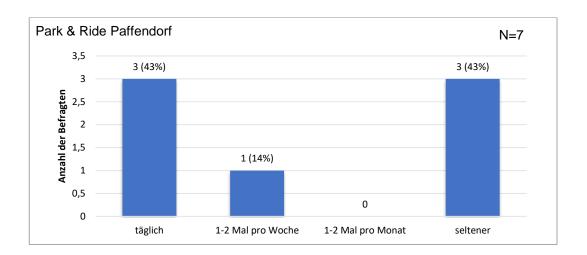


Frage 1: Nutzungshäufigkeit der Park & Ride-Plätze

Bild 39: Nutzungshäufigkeit Park & Ride (gesamtes Stadtgebiet)







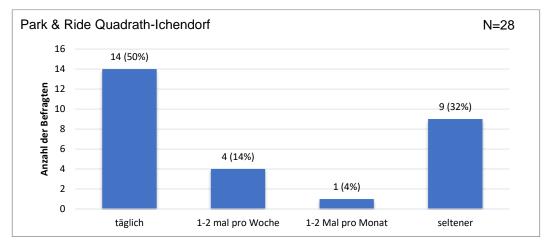
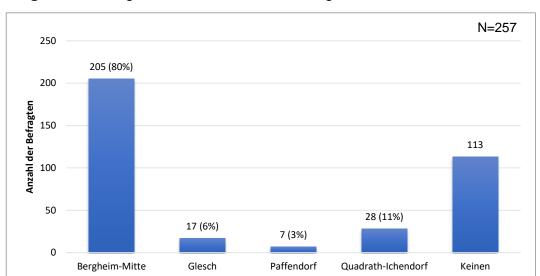
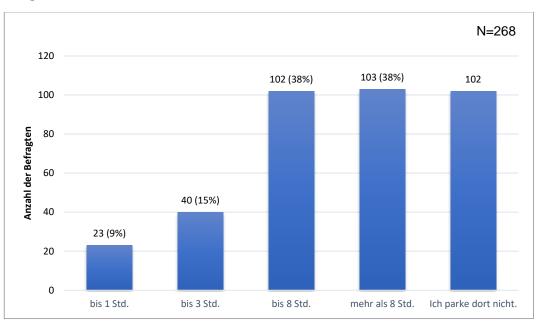


Bild 40: Nutzungshäufigkeit Park & Ride (differenziert nach Park & Ride-Plätzen)



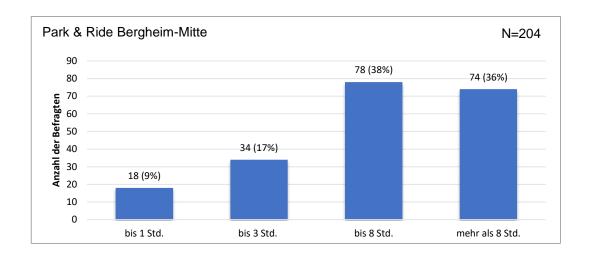
Frage 2: Bevorzugte Park & Ride-Plätze in Bergheim

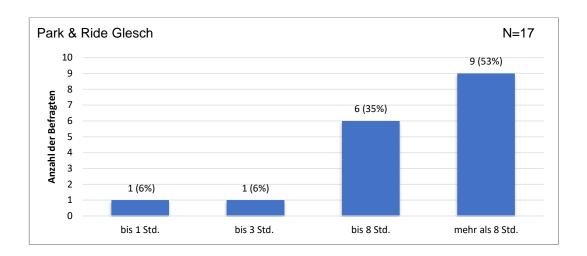
Bild 41: Bevorzugte Park & Ride-Plätze

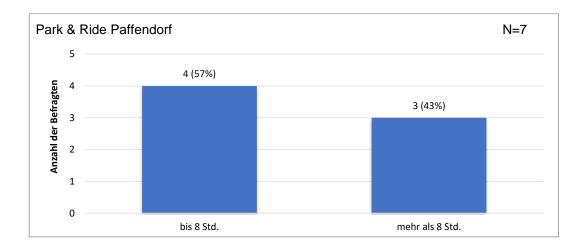


Frage 3: Durchschnittliche Parkdauer auf den Park & Ride-Plätzen

Bild 42: Parkdauer Park & Ride (gesamtes Stadtgebiet)







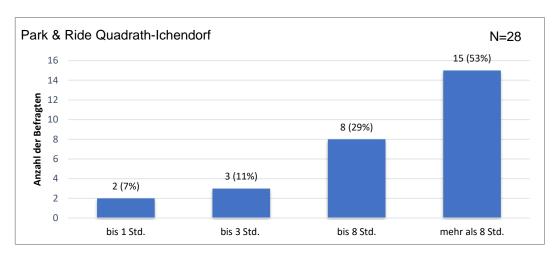
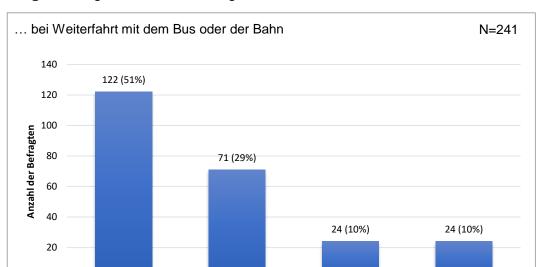


Bild 43: Parkdauer Park & Ride (differenziert nach Park & Ride-Plätzen)

0

Arbeiten



Freizeitangebote

Sonstiges

Einkaufen, Erledigungen

Frage 4: Wegezweck für Nutzung der Park & Ride-Plätze

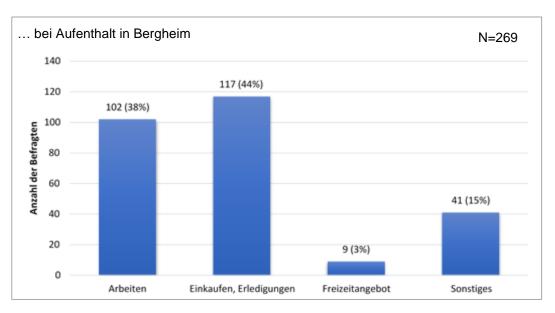
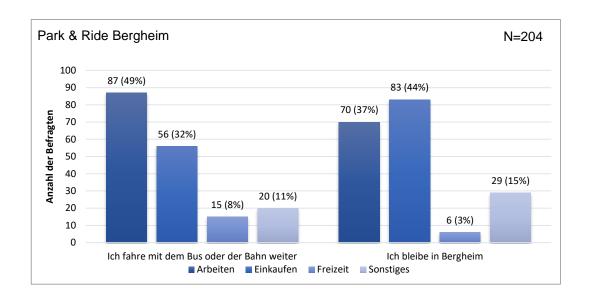
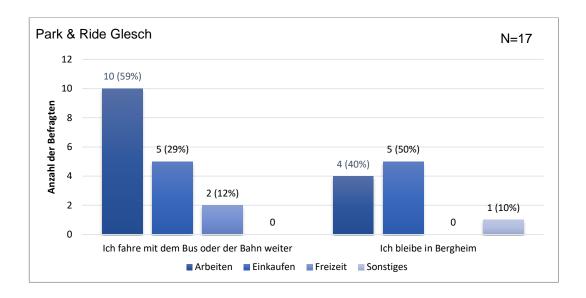
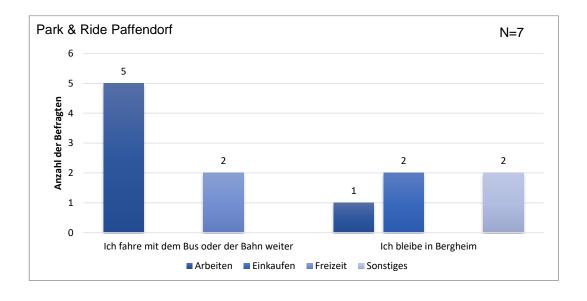


Bild 44: Wegezweck für Nutzung Park & Ride (gesamtes Stadtgebiet)







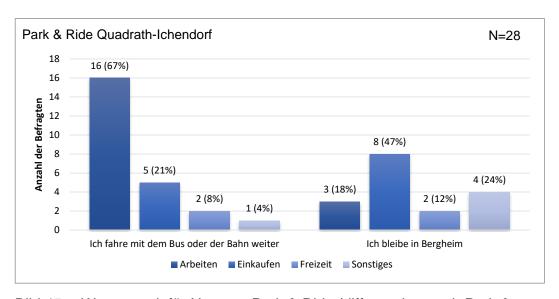
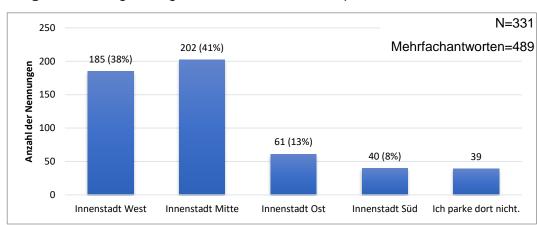
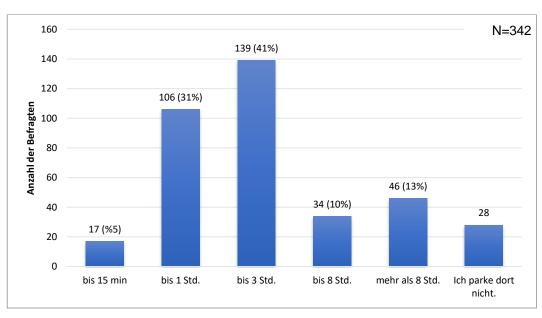


Bild 45: Wegezweck für Nutzung Park & Ride (differenziert nach Park & Ride-Plätzen)



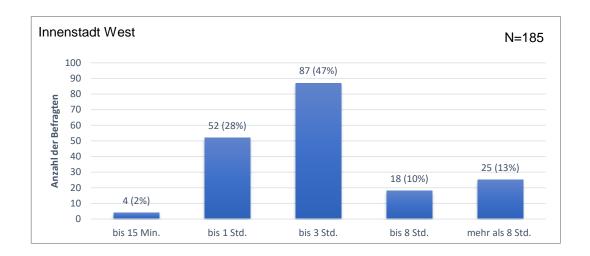
Frage 5: Nutzungshäufigkeit der öffentlichen Stellplätze im Innenstadtbereich

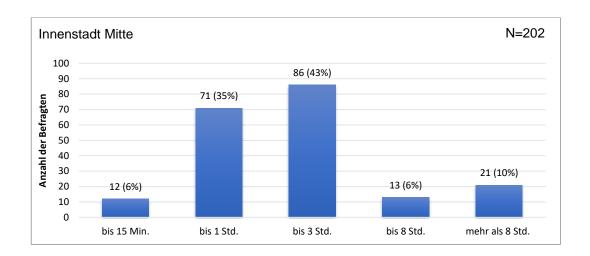
Bild 46: Nutzungshäufigkeit öffentlicher Stellplätze (gesamtes Stadtgebiet)

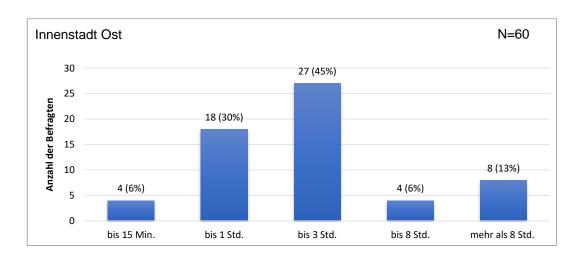


**Frage 6**: Durchschnittliche Parkdauer auf den öffentlichen Stellplätzen in der Innenstadt

Bild 47: Durchschnittliche Parkdauer auf öffentlichen Stellplätzen (gesamtes Stadtgebiet)







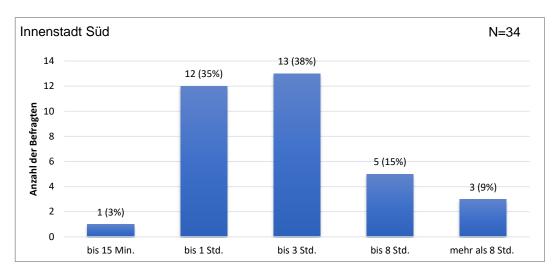
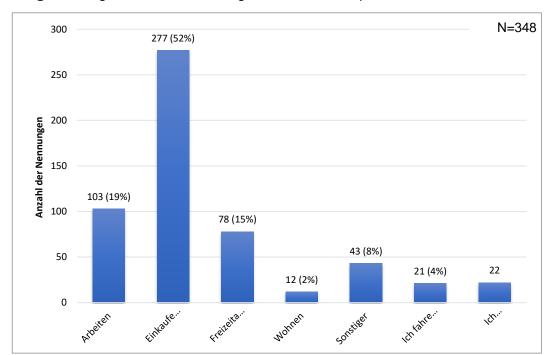
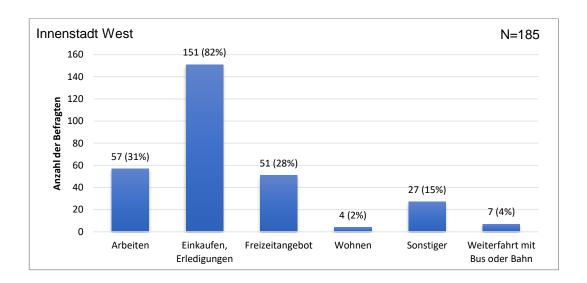


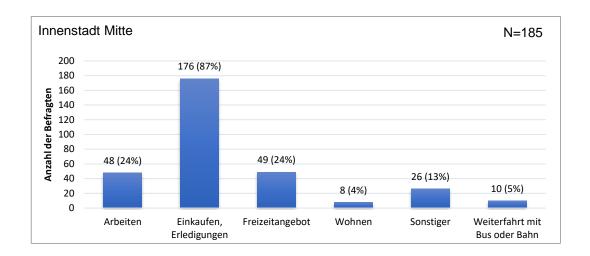
Bild 48: Durchschnittliche Parkdauer auf öffentlichen Stellplätzen (differenziert nach Parkbereich)



Frage 7: Wegezweck der Nutzung öffentlicher Stellplätze in der Innenstadt

Bild 49: Wegezweck Nutzung öffentlicher Stellplätze (gesamtes Stadtgebiet)





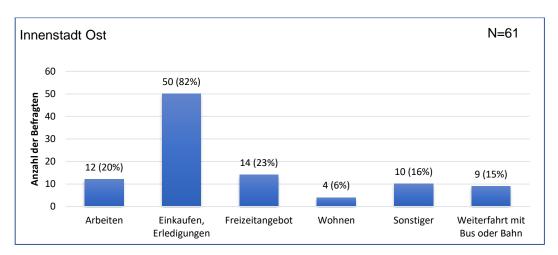


Bild 50: Wegezweck Nutzung öffentlicher Stellplätze (differenziert nach Parkbereich)

**Frage 8**: Häufigkeit Parknutzung gebührenpflichtiger Stellplätze im Innenstadtbereich

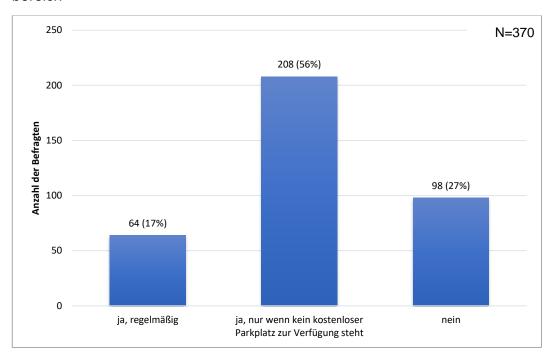
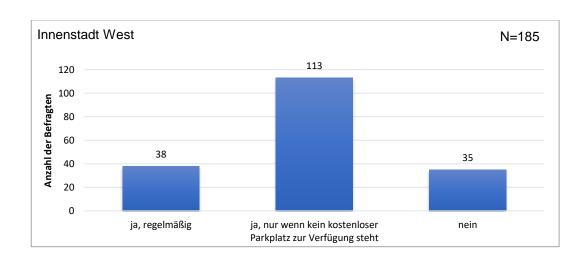
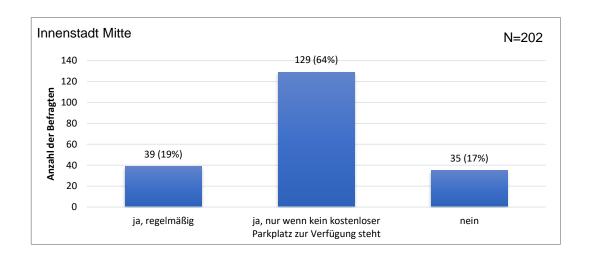
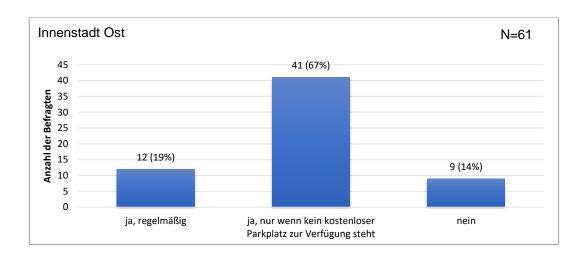


Bild 51: Häufigkeit Nutzung gebührenpflichtiger Stellplätze (gesamtes Stadtgebiet)







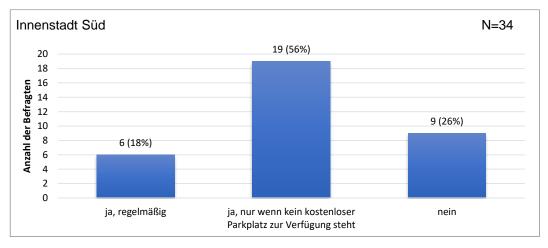
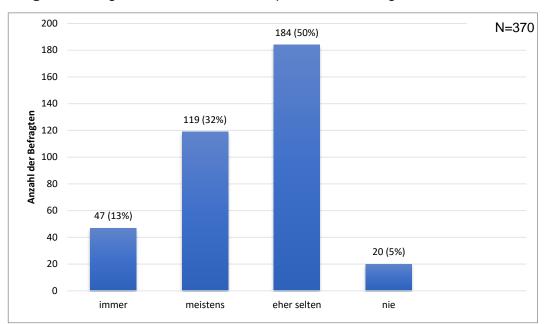
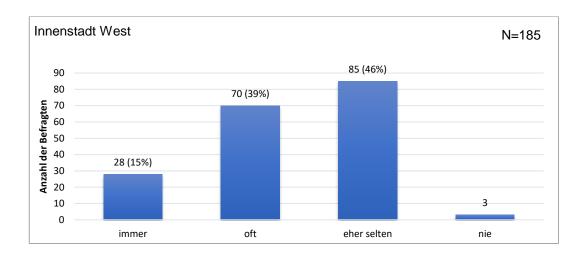


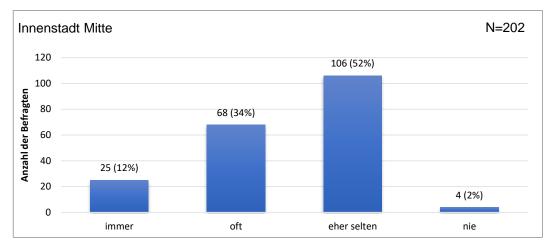
Bild 52: Häufigkeit Nutzung gebührenpflichtiger Stellplätze (differenziert nach Parkbereich)

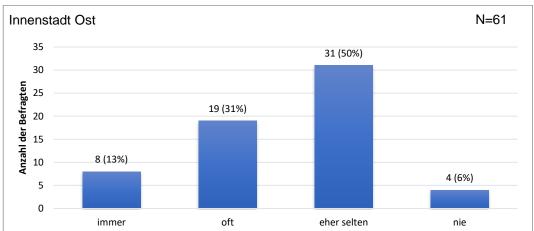


Frage 9: Verfügbarkeit öffentlicher Stellplätze in der Bergheimer Innenstadt

Bild 53: Verfügbarkeit öffentlicher Stellplätze (gesamtes Stadtgebiet)







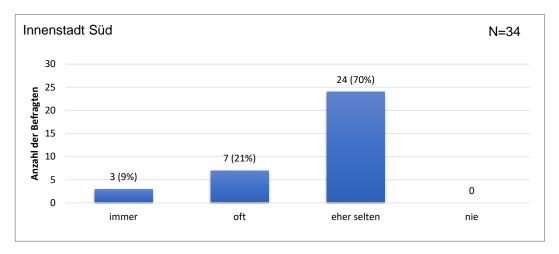


Bild 54: Verfügbarkeit öffentlicher Stellplätze (differenziert nach Parkbereich)

Bedburg

4%

N=354 **BM Sonstige Ortsteile** 20% BM Quadrath-Köln Kerpen 2% Puhlheim Ichendorf 4% 1% 11% Rommerskirchen 0% **BM Paffendorf** 6% Andere Sonstiger Wohnort 27% 7% Elsdorf 9% **BM Mitte** 

BM Glesch

3%

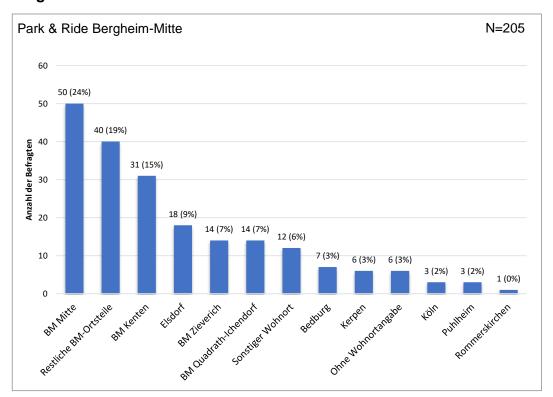
BM Glessen

0%

Frage 10.1: Wohnort der Befragten

Bild 55: Wohnort der Befragten

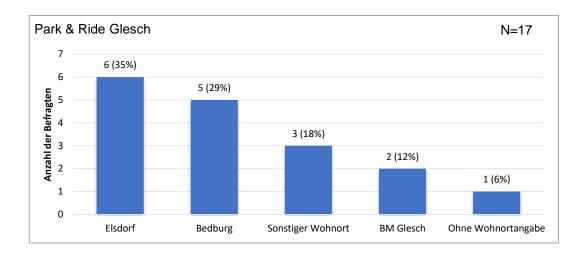
18%

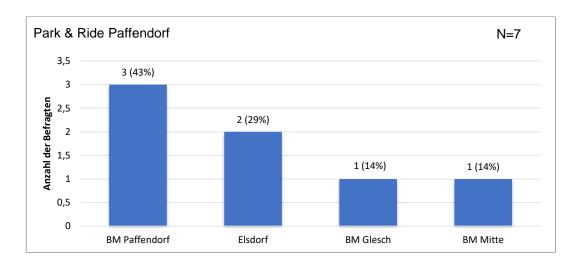


Frage 10.2: Wohnort der Park & Ride-Nutzer

**BM** Kenten

15%





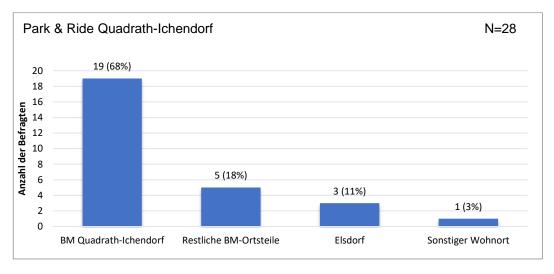
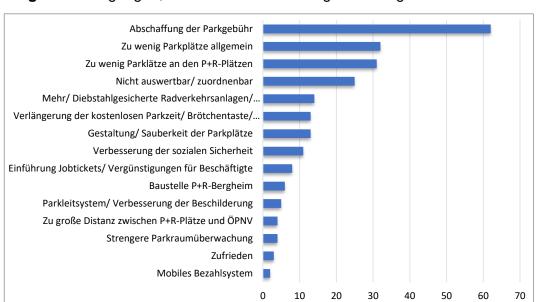


Bild 56: Wohnort der Park & Ride-Nutzer (differenziert nach Park & Ride-Plätzen)



Frage 11: Anregungen, Kritik und Verbesserungsvorschläge

Bild 57: Anregungen, Kritik und Verbesserungsvorschläge

PKB\_Bericht\_20181024

Aachen, 24.10.2018



Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
Tel.: +49(0241) 9 46 91-52 Oppenhoffallee 171
Fax: +49(0241) 53 16 22 52066 Aachen
lum@ivv-aachen.de www.ivv-aachen.de

Kontakt:

M.A. Geogr. Alexander Lumpe