

Machbarkeitsstudie für eine P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln-Marienburg



Februar 2012

Themen:

Potenzialanalyse: Wie stark wird die P+R-Anlage genutzt ?

**Musterlösungen für die Einzelstandorte:
Welche Möglichkeiten wurden untersucht ?**

**Bewertung der Standortalternativen:
Welcher Standort ist der Beste ?**

**Bewertung der Standortalternativen:
Welche Möglichkeiten wurden untersucht ?**

Potenzialanalyse

Das Einzugsgebiet entspricht 20-30 Minuten Fahrtzeit zur P+R-Anlage

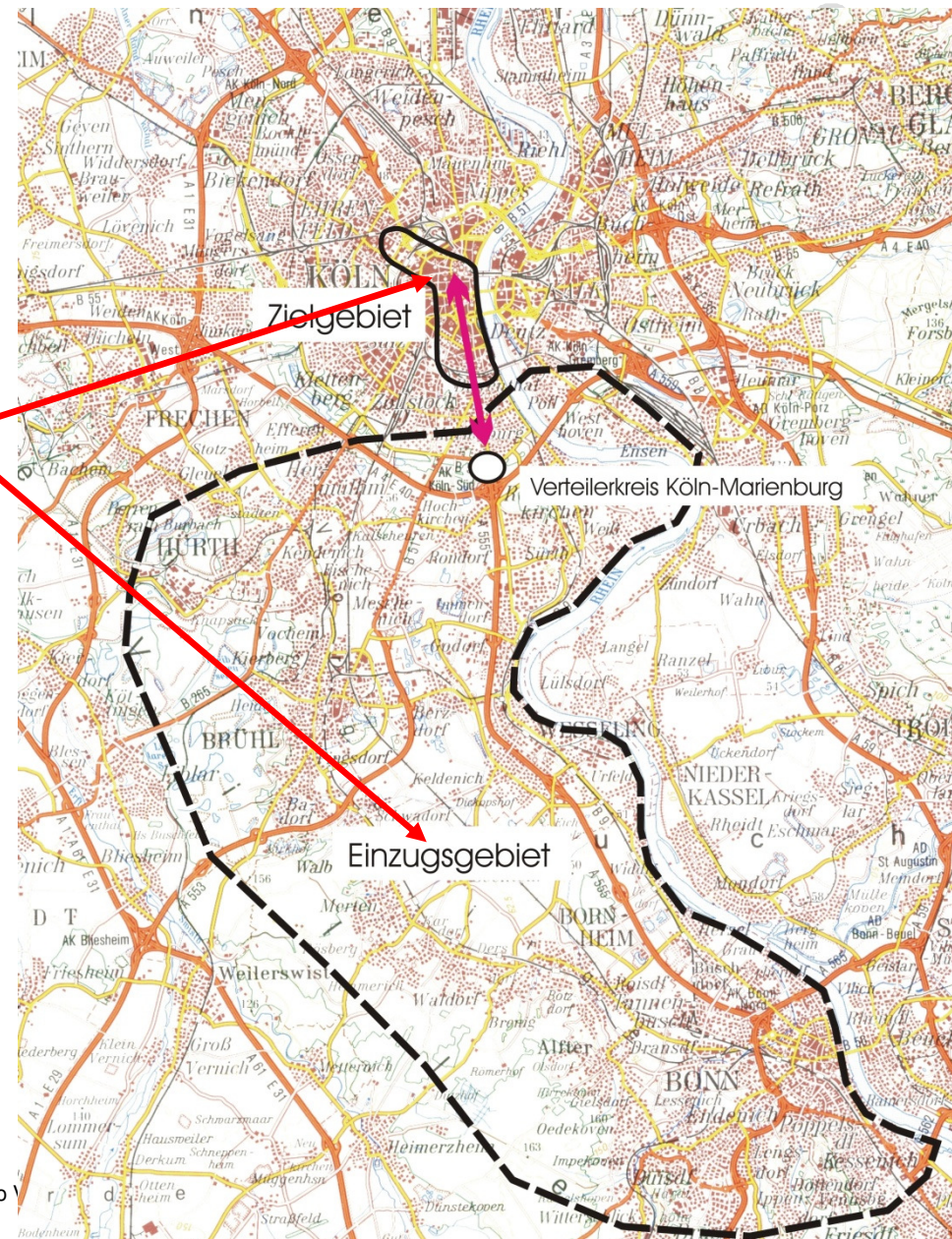
Das Einzugsgebiet verdeutlicht die Orientierung im Zuge der A 555

Zielgebiet: Park+Ride-Nutzer wollen ohne Umsteigen ihr Ziel erreichen

Die Hauptnutzergruppe sind die Berufspendler mit Anteilen von 80 bis 90%. Das sind für das Einzugsgebiet ca. 8.000 Personen

Nicht für alle ist die Reisezeit für P+R-Nutzung attraktiv

Berücksichtigt man die Reisezeit ergibt sich ein Potenzial von 2.500 möglichen P+R-Nutzern.



Potenzialanalyse

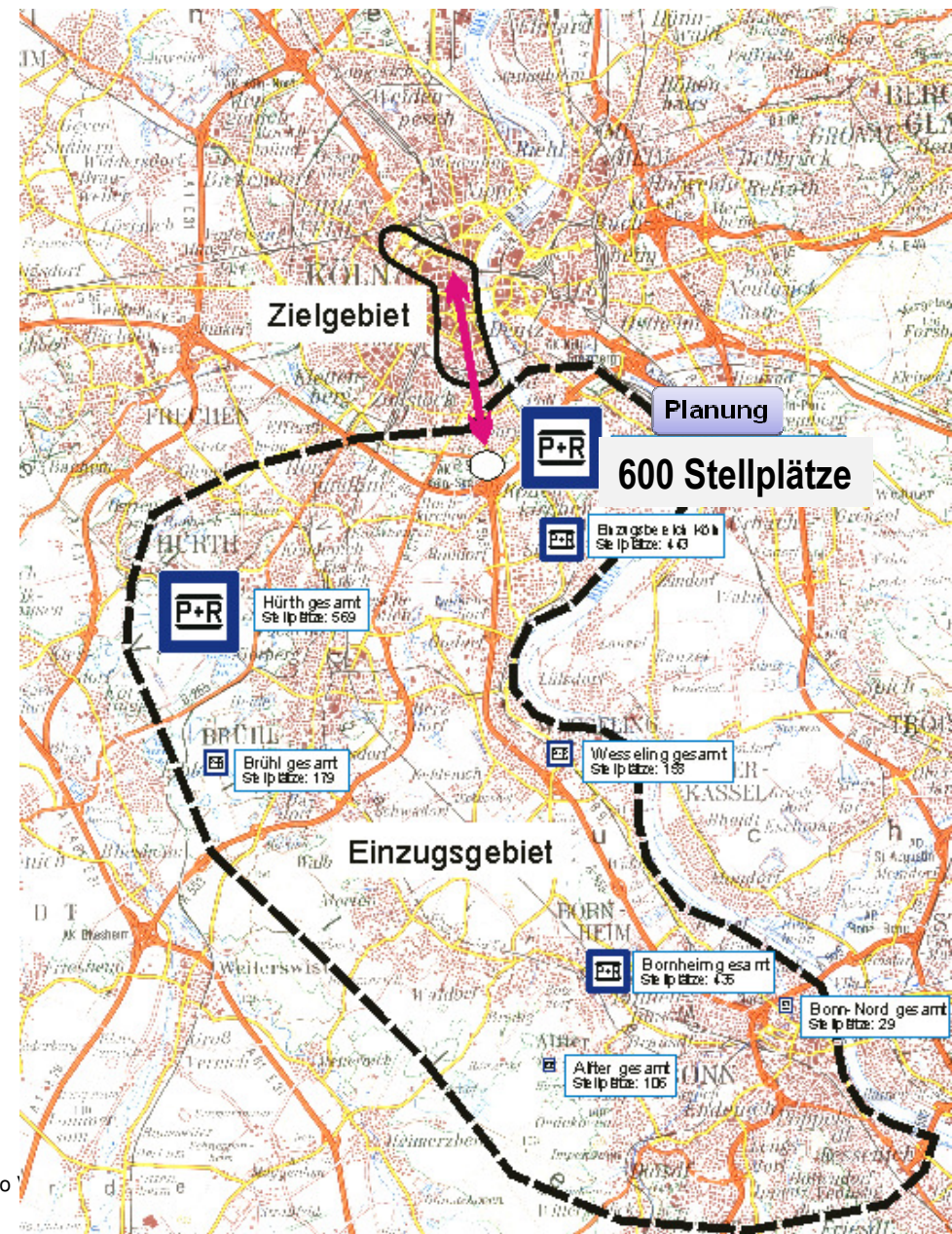
Überblick zum Park+Ride-Angebot im Einzugsgebiet

Die Stadt Hürth weist ein großes Angebot an P+R-Plätzen auf (ca. 570 Plätze).

Die Stadt Bornheim und der Bezirk Rodenkirchen weisen ca. 440 Stellplätze auf. Die P+R-Anlagen im Bezirk Rodenkirchen sind bis auf Godorf weitgehend ausgelastet.

Auch in Bonn und Brühl gibt es noch P+R-Angebote.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Anlagen und der Konkurrenz zu ÖPNV-Zubringerverkehrern ergibt sich ein Bedarf von **600 Stellplätzen** für die neue P+R-Anlage am Verteilerkreis.



Musterlösungen für die Einzelstandorte

Musterlösungen für die Einzelstandorte

Standort A

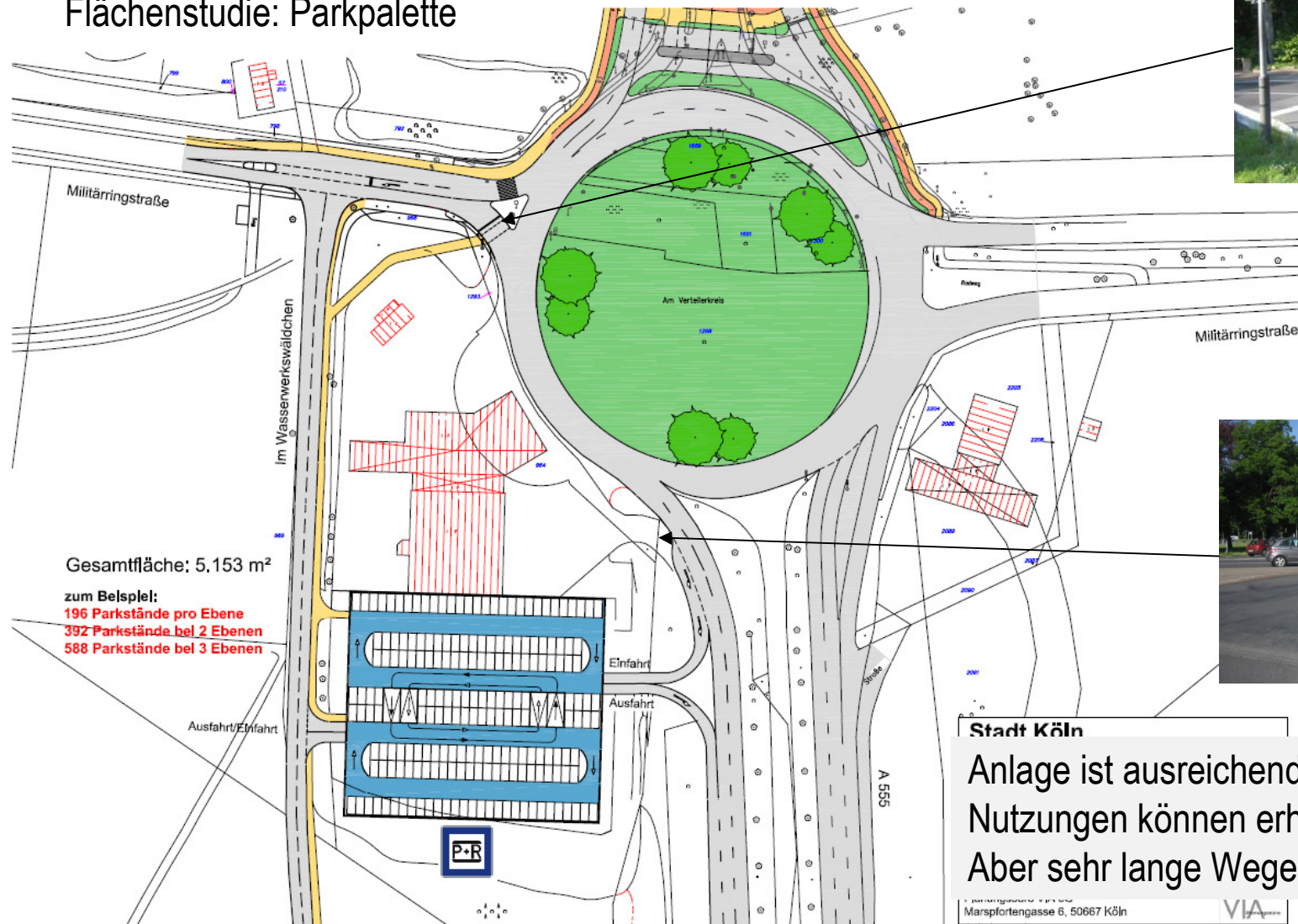
Flächenstudie: ebenerdige Stellplätze



Musterlösungen für die Einzelstandorte

Standort A

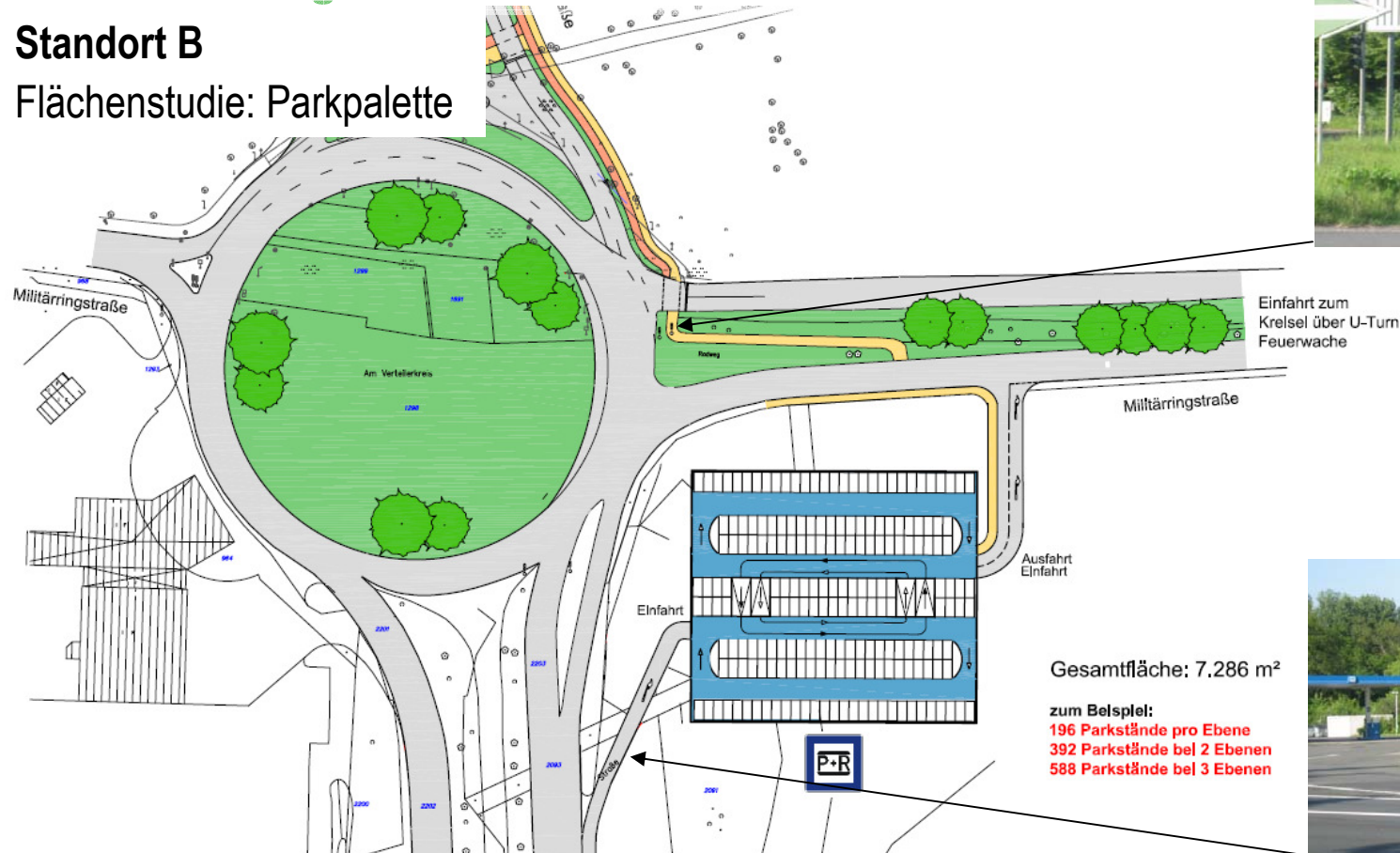
Flächenstudie: Parkpalette



Musterlösungen für die Einzelstandorte

Standort B

Flächenstudie: Parkpalette



Mängel in der Kfz-Erreichbarkeit (Ausfahrt), Lage zur Haltestelle und der Eingriff in den Grüngürtel sind gravierende Nachteile.

Stadt Köln

Machbarkeitsuntersuchung einer P+R-Anlage am Verteilerkreis Köln-Marienburg

Flächenstudie B Parkpalette, halbgescossige Anordnung der Parkebenen

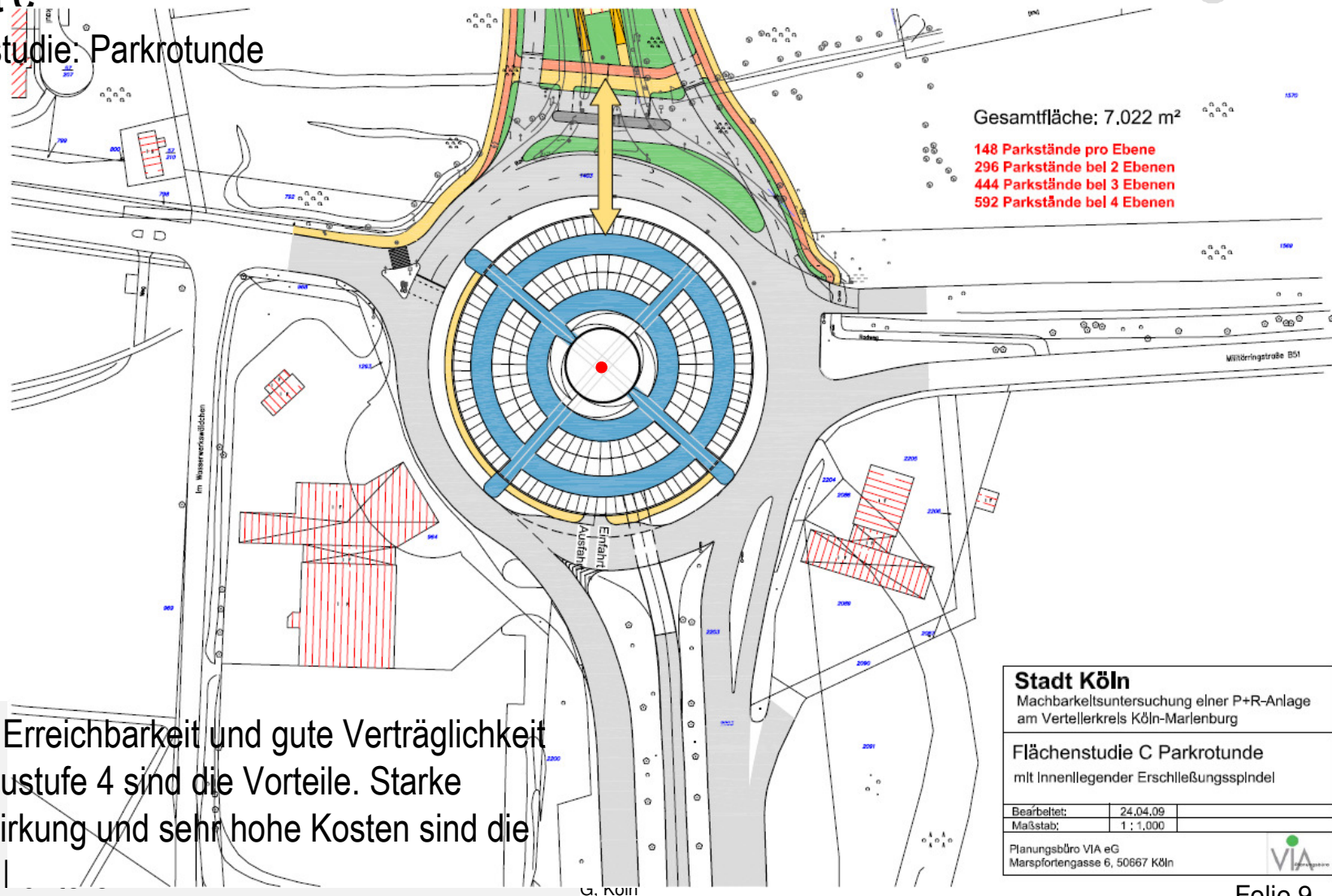
Bearbeitet: 24.04.09
Maßstab: 1 : 1.000

Planungsbüro VIA eG
Marsportengasse 6, 50667 Köln

Musterlösungen für die Einzelstandorte

Standort C

Flächenstudie: Parkrotunde

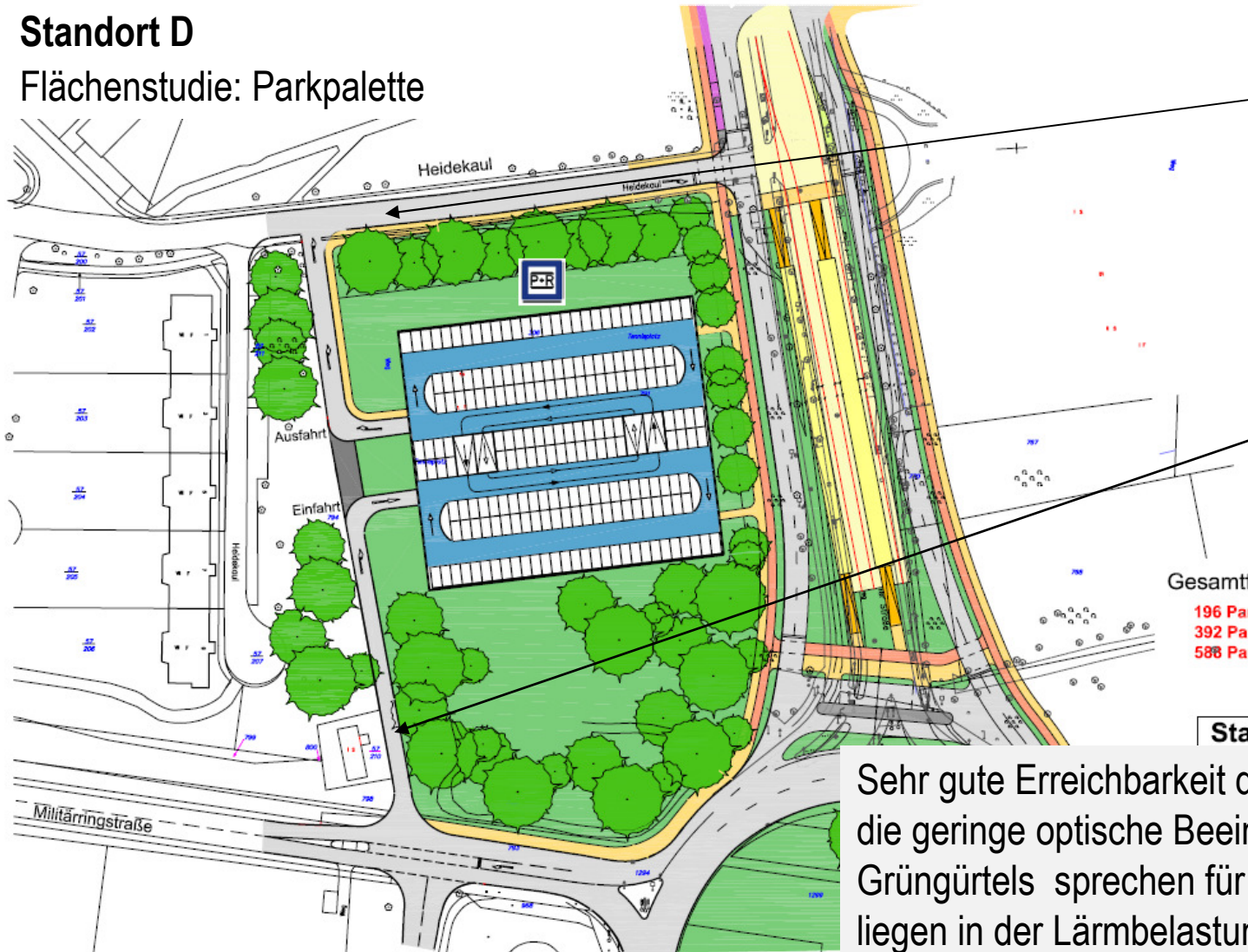


Sehr gute Erreichbarkeit und gute Verträglichkeit mit der Baustufe 4 sind die Vorteile. Starke visuelle Wirkung und sehr hohe Kosten sind die negativen

Musterlösungen für die Einzelstandorte

Standort D

Flächenstudie: Parkpalette



Gesamtfläche: 7.178 m²

196 Parkstände pro Ebene
392 Parkstände bei 2 Ebenen
588 Parkstände bei 3 Ebenen

Stadt Köln

Sehr gute Erreichbarkeit der Haltestelle und die geringe optische Beeinträchtigung des Grüngürtels sprechen für die Lösung. Risiken liegen in der Lärmbelastung der anliegenden Wohnbebauung.

Gesamtbewertung

Gesamtbewertung der Standorte



Bewertungskriterien	Standort A ebenerdig	Standort A Parkpalette	Standort B	Standort C	Standort D
Flächenangebot	--	+	--	+	+
Kfz-Erreichbarkeit (Zufahrt)	++	++	++	++	+
Kfz-Erreichbarkeit (Ausfahrt)	+	+	--	+	+
Verkehrsqualität der Zu- und Ausfahrt	+	+	++	+	+
Auswirkungen auf den Verteilerkreis	0	0	-	++	-
Zwischenbewertung Kfz-Verkehr	+	+	-	++	+
Fußweg zur Haltestelle 3. Baustufe	-	--	-	+	++
Fußweg zur Haltestelle 4. Baustufe	-	-	-	++	+
Zwischenbewertung Fußweg	-	--	-	+	+
Konflikte mit Grundwasserschutz	-	-	-	-	0
Schallschutz, Luftschadstoffe	0	0	0	0	-
Flächenversiegelung	0	0	-	-	0
Eingriff Baumbestand	0	0	--	-	-
Zwischenbewertung Umwelt	0	0	-	-	-
Kosten (3. Baustufe)	0	+	0	--	+
Verträglichkeit mit 4. Baustufe	-	-	-	++	+
Beurteilung (Rang)	4	3	5	2	1

Fazit

- **Standort A als ebenerdige Parkieranlage:**

der einzige Standort, der eine ebenerdige Anlage von nennenswerter Größe zulässt. Auf Grund des insgesamt **unzureichenden Platzangebotes** wird sie aber nicht weiter verfolgt.

- **Standort A als Parkpalette:**

Der Standort hat Vorteile, wie die günstige Erreichbarkeit, geringe Umweltrisiken und überschaubare Kosten. Nachteile sind die **große Entfernung zur Haltestelle** und die schlechte Verträglichkeit mit der 4. Baustufe (Rang 3).

- **Standort B als Parkpalette:**

Große Nachteile in den Bereichen **Umwelt, Verkehr und städtebauliche Wirkung**, so dass dieser Standort nicht weiter verfolgt werden sollte (Rang 5).

- **Standort C als Parkrotunde:**

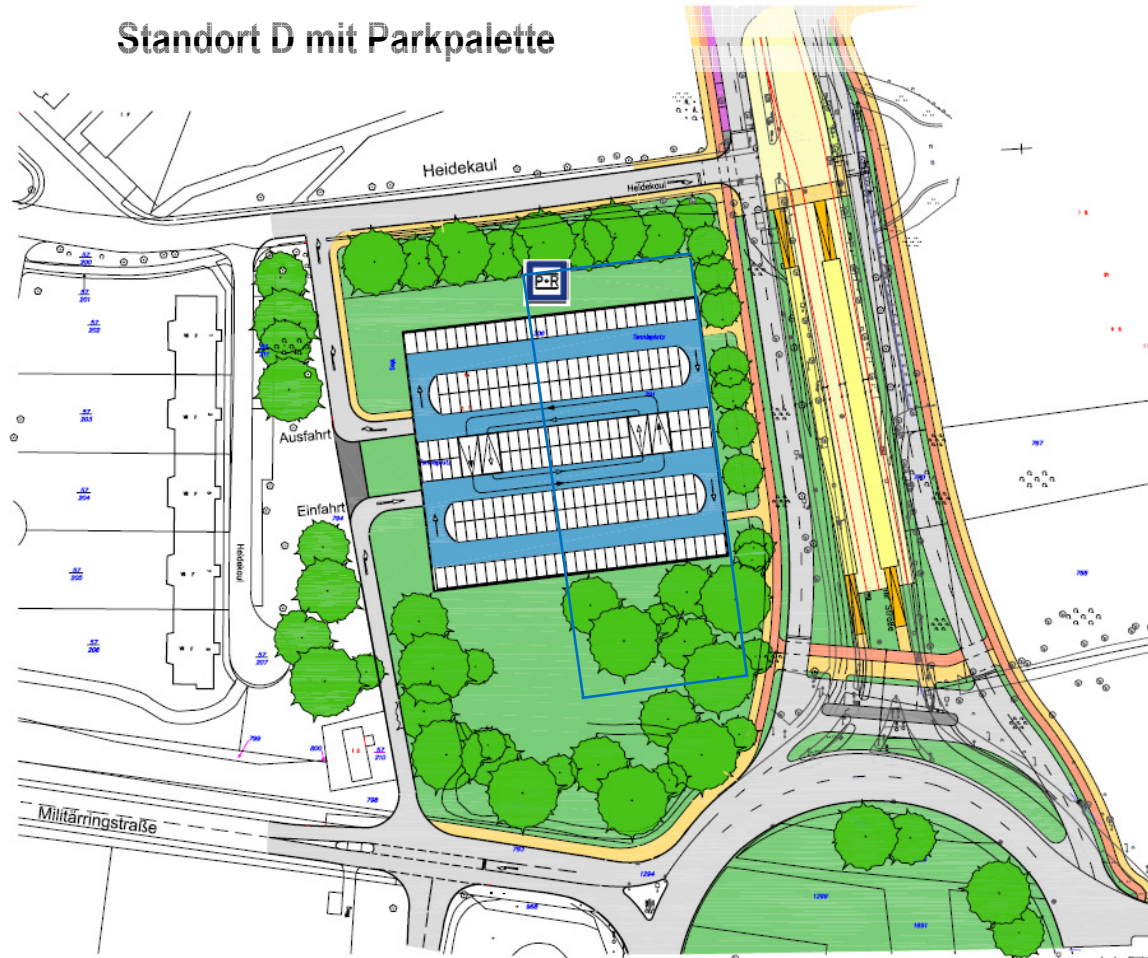
Dieser Standort hat in der verkehrlichen Bewertung fast nur Vorteile. Verträglichkeit mit 4. Baustufe ist gegeben. Die zwei Nachteile sind die sehr **hohen Kosten und die dominante städtebauliche Wirkung** (Rang 2).

- **Standort D als Parkpalette:**

Neben **zahlreichen Vorteilen** in fast allen Bewertungskriterien hat diese Variante einen Nachteil: Die **mögliche Lärmbelastung der nahegelegenen Wohnbebauung**. **Standort D die Vorzugsvariante (Rang 1).**

Fazit

Standort D mit Parkpalette



Standort D sollte weiter verfolgt werden. Wenn die Risiken hinsichtlich Lärmbelastung und Belastung der Bonner Straße auszuräumen sind, spricht die deutlich günstigere Lage zur Haltestelle für den Standort D.

Verkehrstechnische Untersuchung Erreichbarkeit der P+R-Anlage

Verkehrstechnische Untersuchung

Erreichbarkeit Kfz-Verkehr

Es ist mit **ca. 1570 Fahrten** am Werktag zu rechnen.

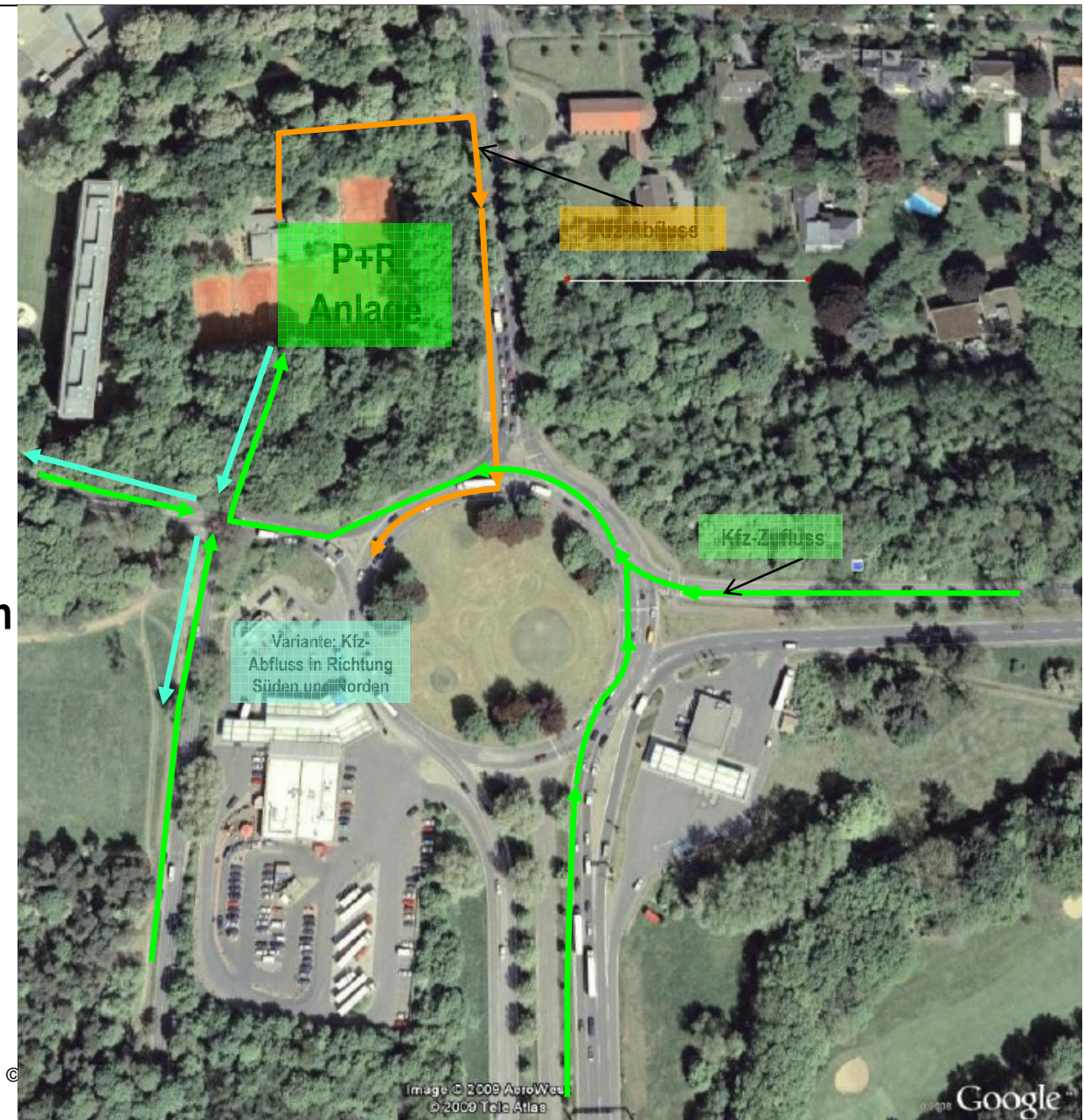
Davon in der Spitzenstunde:

Zufluss morgens: 270 Kfz

Abfluss nachmittags: 300 Kfz

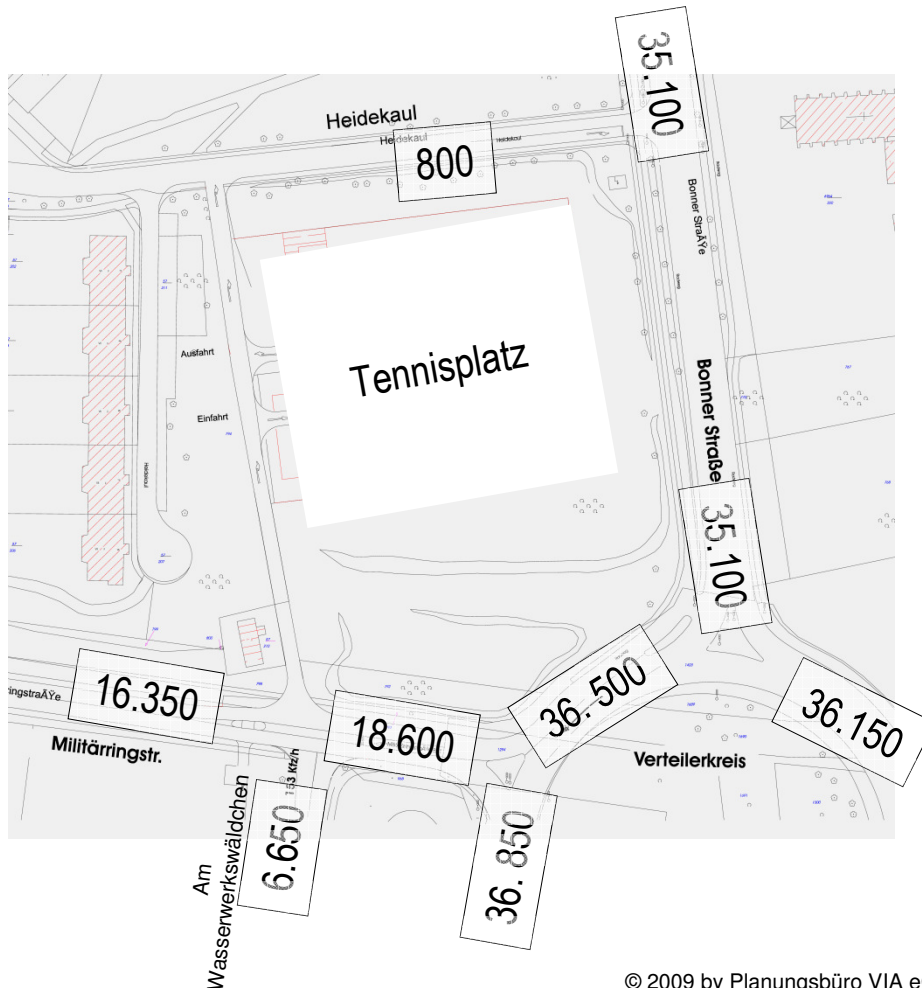
Zwei Erschließungsvarianten werden untersucht:

1. Zufahrt über Militärring und Ausfahrt über Heidekaul
2. Zufahrt über Militärring und Ausfahrt sowohl zum Militärring als auch über Heidekaul



Verkehrstechnische Untersuchungen (Vorbelastung)

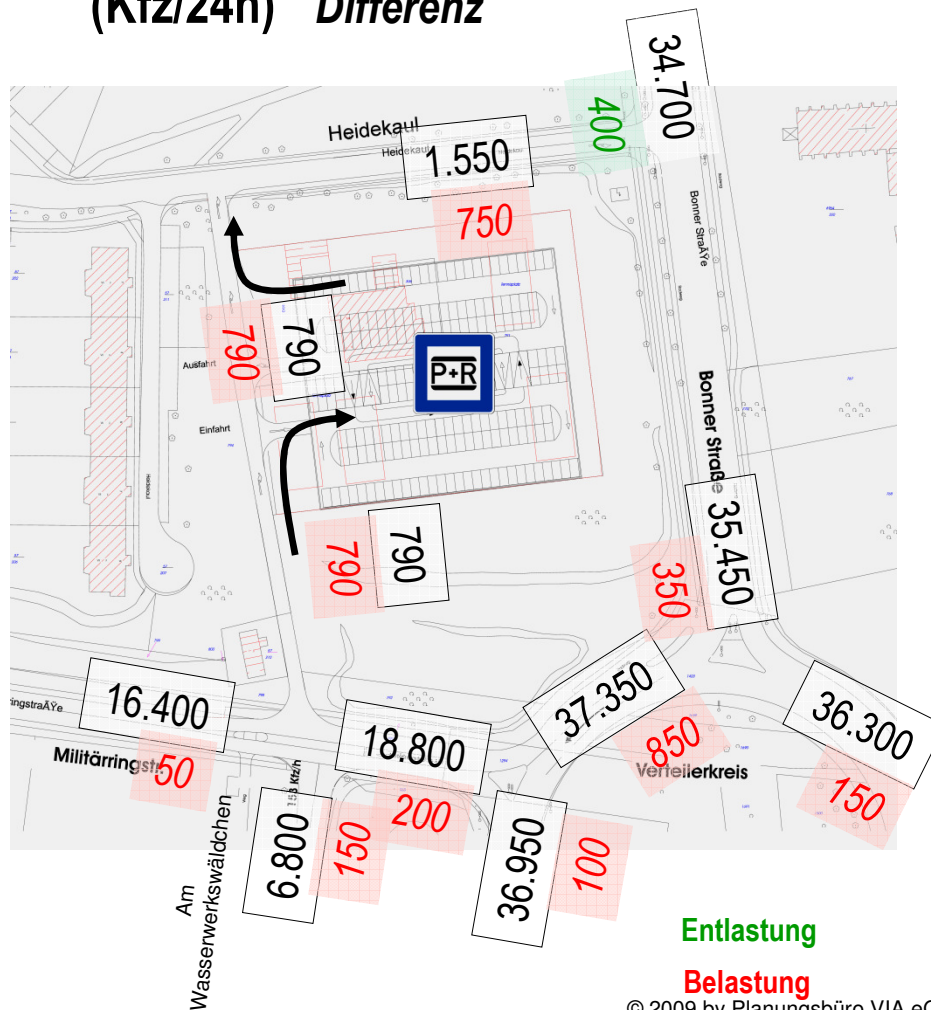
Verkehrsbelastung **ohne** Parkpalette (Kfz/24h im Prognose-Fall 2020)



- Die Verkehrsbelastung der Hauptverkehrsstraßen ist heute beträchtlich.
- Die Heidekaul ist mit 800 Fahrten am Tag nur gering belastet.

Verkehrstechnische Untersuchungen (Verkehrsführung 1)

Verkehrsbelastung **mit** Parkpalette (Kfz/24h) *Differenz*

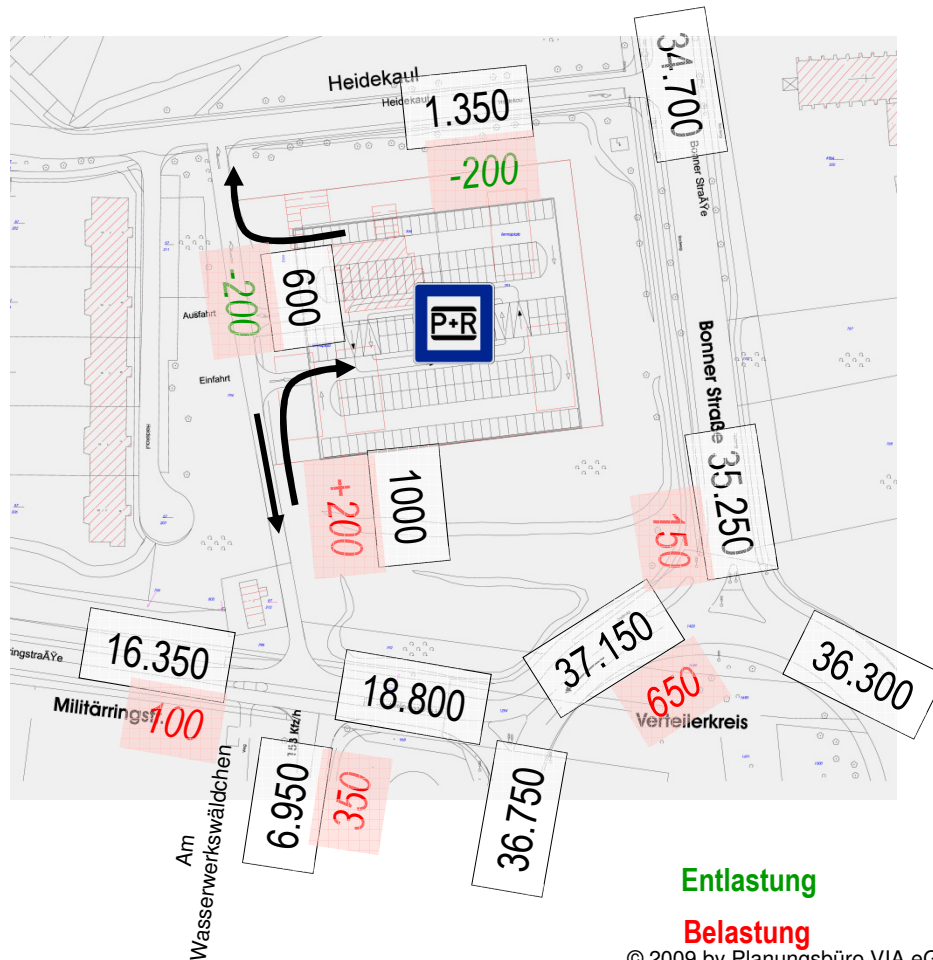


- Die Park+Ride-Anlage führt nicht nur auf der Bonner Straße sondern auf verschiedenen Hauptverkehrsstraßen im Kölner Süden zu Entlastungen.
- Zu Mehrbelastungen kommt es nur im unmittelbaren Umfeld.
- Im Hauptverkehrsstraßennetz sind diese zu vernachlässigen
- Im Heidekaul sind die zusätzlichen Verkehre spürbar, führen aber zu keiner Verschlechterung der Verkehrsqualität.

Verkehrstechnische Untersuchungen (Verkehrsführung 2)

Verkehrsbelastung **mit** Parkpalette Kfz/24h)

Bei Ausfahrtmöglichkeit nach Süden



- Geringere Belastung Heidekaul durch die Möglichkeit einer Ausfahrt nach Süden
- Links ausbiegen auf den Militärring ist nicht vorgesehen, daher wird nur ein Teil des Verkehrs nach Süden verlagert.
- Bei der hier vorgestellten Lösung kann auf eine Signalisierung verzichtet werden.
- Eine komplette Führung über die südliche Anbindung würde eine Signalisierung erfordern.
- Dies ist in unmittelbarer Nähe zum Verteilerkreis problematisch.