

**Stadt Bergisch Gladbach**  
**Die Bürgermeisterin**

Federführender Fachbereich 6 - Stadtentwicklung und Stadtplanung		Drucksachen-Nr. 640/2000
		<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlich
		<input type="checkbox"/> Nicht öffentlich
<b>Beschlussvorlage</b>		
Beratungsfolge ▼	Sitzungsdatum	Art der Behandlung (Beratung, Entscheidung)
Hauptausschuss	24.10.2000	Entscheidung

**Tagesordnungspunkt**

**Rahmenplanung Innenstadt Bergisch Gladbach  
- Verkehrsführung/Parkraumkonzept**

**Beschlussvorschlag**

**Beschlüsse zum Thema "Fließender Verkehr"**

- I. Die Verwaltung wird beauftragt, Detailuntersuchungen für eine Netzergänzung im westlichen Innenstadtbereich unter Berücksichtigung der Projekte "Bahnunterführung Buchholzstraße" (Ersatz Bahnübergang Tannenbergsstraße) und "Straßenverbindung Bensberger Straße/ Refrather Weg" durchzuführen.
- II. Die Verwaltung wird beauftragt, Detailuntersuchungen für einen vierspurigen Ausbau der Hauptstraße zwischen der Einmündung Schnabelsmühle und dem Knotenpunkt Odenthaler Straße/ Hauptstraße unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Testversuches sowie für eine Umgestaltung des Verkehrsknotens Odenthaler Straße/ Hauptstraße fortzusetzen.
- III. Der Hauptausschuss stimmt der vorliegenden Konzeption für die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes "Driescher Kreuz" im Grundsatz zu.

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der vorliegenden Konzeption für einen einspurigen Kreisverkehrsplatz eine Detail- und Ausbauplanung sowie eine Kostenschätzung zu erstellen und dem zuständigen Fachausschuss zur Beratung und Entscheidung vorzulegen.

**Beschlüsse zum Thema "Ruhender Verkehr"**

- IV. Der Hauptausschuss stimmt der vorliegenden, auf Variante C basierenden, Parkraumkonzeption im Grundsatz zu.

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der Variante C eine Detailplanung für ein Parkraumkonzept zu erarbeiten und diese, zusammen mit einem Maßnahmenkatalog und einer Kostenschätzung, dem zuständigen Fachausschuss zur Beratung und Entscheidung vorzulegen.

gen.

- V. Die Verwaltung wird beauftragt, parallel zur Erstellung des Parkraumkonzeptes eine Detailplanung für ein Parkleitsystem zu erarbeiten und diese, zusammen mit einem Maßnahmenkatalog und einer Kostenschätzung, dem zuständigen Fachausschuss zur Beratung und Entscheidung vorzulegen.

## **Sachdarstellung / Begründung:**

### **Planungshistorie/ Beschlusslage**

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am 23.06.1998 die Leitbilder und Zielformulierungen beschlossen, die der weiteren Beplanung und Bearbeitung von Einzelprojekten im Innenstadtgebiet von Bergisch Gladbach zu Grunde zu legen sind.

Für den Themenkomplex Verkehr sind dies zusammengefasst:

- Entlastung der Innenstadt von Durchgangs- und Parksuchverkehren
- Optimierung des Verkehrsflusses
- Erstellen eines Parkraumkonzeptes (Konzentration der Parkplätze an den Rändern des Geschäftszentrums, Einführung eines Parkleitsystems)

Auf der Grundlage der Zielformulierung zur städtebaulichen Rahmenplanung wurde seinerzeit seitens der Verwaltung ein Verkehrskonzept entwickelt und nach Beratung im Hauptausschuss am 27.04.1999 dem Rat in seiner Sitzung am 29.04.1999 zur Entscheidung vorgelegt. Der Rat der Stadt fasste zum Thema "Fließender Verkehr" und "Ruhender Verkehr" folgende Beschlüsse:

### **I. Fließender Verkehr / Netzergänzung westliche Innenstadt:**

#### **Beschlusslage Rat 29.04.1999**

- 1. Für die vorgestellten Straßennetzergänzungen zwischen*
  - a. der geplanten Bahnüberführung (Ersatz Tannenbergstraße) und der geplanten Straßenverbindung Bensberger Straße/ Refrather Weg (Querspange) und*
  - b. der geplanten Bahnüberführung (Ersatz Tannenbergstraße) und dem Refrather Weg sind Kostenermittlungen durchzuführen, Detailplanungen zu erstellen, Grundbesitzverhältnisse zu prüfen und die jeweils zuständigen Ausschüsse zu informieren.*
- 2. Für das Industriestammgleis aus dem Gewerbegebiet Zinkhütte (plangleiche Trassenführung parallel zur Straßennetzergänzung mit Anschlüssen an den Bahnhof Bergisch Gladbach sowie an die Gleisverbindung in Richtung Köln) ist eine Kostenermittlungen durchzuführen, eine Detailplanung zu erstellen, sind Grundbesitzverhältnisse zu prüfen und die jeweils zuständigen Ausschüsse zu informieren.*

#### **Sachstandsbericht**

Die Detailplanungen für die "große" bzw. "kleine" Lösung zur Netzergänzung zwischen der geplanten Bahnüberführung (Ersatz Tannenbergstraße) und der geplanten Straßenverbindung Bensberger Straße/ Refrather Weg (Querspange) bzw. dem Refrather Weg wurden bislang nicht durchgeführt, weil sich beide vorstehend benannten Verknüpfungspunkte noch in der Planungsphase befinden.

##### **1. Ersatz Bahnübergang Tannenbergstraße**

Die seinerzeitigen Beschlüsse zur Planung einer Bahnüberführung in Verlängerung der Buchholstraße wurden von dem zuständigen Fachausschuss (AUIV) aufgehoben und die Verwaltung beauftragt, eine Trassenplanung für eine Bahnunterführung zu erstellen. Die Trassenplanung liegt zwar im Vorentwurf vor (Beschluss AUIV 04.05.2000), bedarf aber einer weiteren Detailplanung. Die Option für eine einmündende Straße mit Anbindung an die Mülheimer Straße/ Refrather Weg (Netzergänzung) ist in der Vorentwurfsplanung enthalten.

Auf Grundlage einer Detailplanung für die nunmehr konzipierte Bahnunterführung kann der Ratsbeschluss zur Durchführung einer Detailplanung für die konzipierte Netzergänzung - westliche Innenstadt - umgesetzt werden.

## 2. Straßenverbindung Bensberger Straße/ Refrather Weg

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die geplante Verbindungsstraße zwischen der Bensberger Straße und dem Refrather Weg wird zurzeit ein Bebauungsplanaufstellungsverfahren durchgeführt. Nach Abwägung der privaten und öffentlichen Belange entscheidet der Rat in einer seiner nächsten Sitzungen über den Satzungsbeschluss.

Sobald das Planungsrecht für die Verbindungsstraße zwischen Bensberger Straße und Refrather Weg geschaffen ist und eine detaillierte Ausbauplanung erstellt wird, kann eine Detailplanung für die Netzergänzung (große Lösung) mit Anschluss an die Straßenverbindung erfolgen.

## **II. Fließender Verkehr / Knotenpunkt Odenthaler Str. - Hauptstraße:**

### **Beschlusslage Rat 29.04.1999**

*Für einen vierstreifigen Ausbau der Hauptstraße zwischen der Einmündung Schnabelsmühle und dem Knoten Odenthaler Straße/ Hauptstraße ist eine Kostenermittlungen durchzuführen und eine Detailplanungen zu erstellen, Grunderwerbsverhandlungen zu führen und ist ein Planverfahren einzuleiten.*

*Die Planung beinhaltet folgende Maßnahmen:*

- a. Verzicht auf die provisorische Linksabbiegespur aus der Schnabelsmühle/ Hauptstraße in die Hauptstraße*
- b. Verzicht auf die im früheren Tiefbau- und Verkehrsausschuss am 13.06.1991 beschlossene Linksabbiegespur zum Quirlsberg*
- c. die Kopplung der Lichtsignalanlage an der Fußgängerquerung Schnabelsmühle/ Hauptstraße mit der Lichtsignalanlage am Knoten Odenthaler Straße/ Hauptstraße*

*Nach Durchführung einer Testphase beinhaltet die Planung ggf. als weitere Maßnahme den vierstreifigen Ausbau zwischen der Einmündung Schnabelsmühle und den vorhandenen Gebäuden Hauptstraße Nr. 264 und Nr. 266.*

### **Sachstandsbericht**

Die unter a. bis b. beschriebenen Maßnahmen wurden zwischenzeitlich durch bauliche Umgestaltung des Einmündungsbereiches Hauptstraße/An der Schnabelsmühle und Errichtung einer neuen Signalanlage im März 2000 vorgenommen.

Die vom Rat beschlossene Testphase wurde am Donnerstag, den 06.04.00 morgens durchgeführt. Durch Verlängerung der zweiten Fahrspur in Fahrtrichtung Innenstadt von derzeit ca. 40 m Länge vor der Signalanlage auf ca. 80 m Länge wurde getestet, ob die Leistungsfähigkeit der Hauptstraße erhöht werden kann. Während der Freigabezeit für den Kraftfahrzeugverkehr (jeweils 60 Sek.) wurden die Fahrzeuganzahl insgesamt sowie die Anzahl der in der zweiten Fahrspur aufgestellten Fahrzeuge ermittelt.

Auch wenn der Verkehrsversuch am 06.04.00 nur bedingt aussagefähig sein kann, weil ein längerer Versuchszeitraum nicht zu vertreten war, kann folgendes Fazit für die Verkehrsplanung getroffen werden:

Es ist zu erwarten, dass ein 4-spuriger Ausbau der Hauptstraße zwischen der Einmündung der Odenthaler Straße und der Straße An der Schnabelsmühle die Leistungsfähigkeit lediglich während einer maximal 30-minütigen Verkehrsspitzenzeit geringfügig erhöhen würde und außerhalb dieser Zeit aufgrund externer Einflüsse in den zuführenden Straßen keine spürbare Veränderung festzustellen wäre.

Der zuständige Fachausschuss (AUIV) wurde in seiner Sitzung am 07.06.2000 im Rahmen einer Mitteilungsvorlage über das Ergebnis des Testversuches informiert.

Die Verwaltung beabsichtigt, unter Berücksichtigung der Erkenntnisse des Testversuches weitergehende Untersuchungen durchzuführen mit dem Ziel, eine tragbare und effektive Plankonzeption zur Verflüssigung des Verkehrs im östlichen Innenstadtbereich zu erhalten.

Auf Grundlage des vorhandenen Verkehrsmengengerüsts soll ein verkehrstechnisch umgestalteter Knotenpunkt Odenthaler Straße/ Hauptstraße sowie ein vierspurig ausgebaute Straßenabschnitt der Hauptstraße zwischen der Einmündung Schnabelsmühle und dem Knotenpunkt Odenthaler Straße/ Hauptstraße in einer Modellrechnung auf Leistungsfähigkeit geprüft werden.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen werden dem zuständigen Fachausschusses (AUIV) zur Beratung vorgelegt.

### **III. Fließender Verkehr / Bereich Driescher Kreuz:**

#### **Beschlusslage Rat 29.04.1999**

- 1. Im Bereich des Driescher Kreuzes ist ein Kreisverkehr anzulegen. Die Verwaltung wird beauftragt, zu diesem Zwecke eine Kostenermittlung durchzuführen, eine Detailplanung zu erstellen und Grunderwerbsverhandlungen zu führen.*
- 2. Nach Vollendung des Kreisverkehrs ist die Poststraße zu einem Fußgängerbereich umzugestalten.*

#### **Sachstandsbericht**

Auf Grundlage des Ratsbeschlusses vom 29.04.1999 wurde das Planungsbüro VIA, Köln zwischenzeitlich seitens der Verwaltung mit der "Verkehrlichen Untersuchung zur Umgestaltung des Knotens Driescher Kreuz in einen Kreisverkehrsplatz" beauftragt.

Untersucht und bewertet wurde die

- Leistungsfähigkeit des Kreisels unter verschiedenen Belastungszuständen
- Anpassungsfähigkeit des Kreisels an unterschiedliche Verkehrsführungsvarianten
- Dimensionierung des Kreisverkehrsplatzes, insbesondere seiner Zufahrten
- Lage und städtebauliche Einbindung des Kreisverkehrsplatzes unter der Prämisse von Gestaltungsoptionen im Rahmen der Aufwertung der Innenstadt

Ziel der Untersuchung war es, eine Kreisverkehrslösung zu erhalten, die sowohl unter Zugrundelegung der derzeitigen Verkehrsführung und Verkehrsmenge, als auch im Hinblick auf eine unterstellte, zukünftig veränderte Verkehrsführung (Beidrichtungsverkehr Kalkstraße) und Verkehrsmenge/-ströme (Ersatz Bahnübergang Tannenbergsstraße/ Netzergänzung westliche Innenstadt) funktionsfähig ist.

Im Rahmen der Untersuchung wurde die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrsplatzes für unterschiedliche Ausbauförmungen des Kreisels (einspurige und zweispurige Kreisfahrbahn, Bypässe) sowie für verschiedene Ausbaustufen des Verkehrsnetzes (Ersatz Bahnübergang Tannenbergsstraße/ Netzergänzung westliche Innenstadt) berechnet.

Als Ergebnis der Machbarkeitsstudie und Leistungsfähigkeitsprüfung für den geplanten Kreisel wurde nach Erstellung, Analyse und Bewertung einer Vielzahl von unterschiedlichen Varianten ein Kreisverkehrskonzept im Bereich "Driescher Kreuz" ausgewählt und planerisch optimiert, das sowohl unter verkehrlichen, als auch unter städtebaulichen Aspekten zur Ausführung empfohlen wird.

Wesentliche **Inhalte der Kreiselkonzeption** sind:

- Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 30 Metern und einspuriger Verkehrsführung
- unter Zugrundelegung der heutigen Verkehrsführung und Verkehrsbelastung ist ein Bypass von

der Hauptstraße in die Straße 'An der Gohrsmühle' sowie ein Bypass von der Straße 'An der Gohrsmühle' in die Stationsstraße erforderlich.

- der Bypass 'An der Gohrsmühle' in die Stationsstraße kann gleichzeitig als Zufahrt für eine konzipierte, zusätzliche öffentliche Parkieranlagen im Bereich Stationsstraße/ Hauptstraße westlich des neuen Kreisverkehrsplatzes dienen.
- Integration des bestehenden Industriegleises der Firma Zanders innerhalb des umgestalteten Verkehrsknotens unter Beibehaltung der derzeitigen Gleistrasse

### **Verkehrliche Bewertung**

- Volle Leistungsfähigkeit in allen Belastungszuständen
- Hohes Maß an Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- günstige Rad- und Fußwegführung im Bereich des Kreisels.  
Der Radverkehr wird nicht zusammen mit dem Fahrverkehrs innerhalb des Kreisels geführt, sondern parallel mit dem Fußgängerverkehr getrennt vom Fahrverkehr. Der Konzeption liegen die aktuellen Ergebnisse des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens des Bundesministeriums für Verkehr und Bauwesen "Rad- und Fußgängerführung an Kreisverkehrsplätzen" zu Grunde.  
Der Fußgängerverkehr wird im Zuge des Kreisverkehrs über Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) geführt. Darüber hinaus ist eine direkte Führung des Fußgängerverkehrs zwischen der Unteren Hauptstraße und der Fußgängerzone Hauptstraße vorgesehen.
- Aufgrund der geforderten Realisierbarkeit unter allen angenommenen Belastungszuständen ist sowohl die aufgespaltete Einmündung der Hauptstraße als auch der (zukünftige) Beidrichungsverkehr auf der Kalkstraße berücksichtigt.
- In Abhängigkeit der zukünftigen Ausbauförmn des Verkehrsnetzes sowie der Verkehrsführung im westlichen Innenstadtbereich ist ein Rückbau des Verkehrsknotens (Wegnahme von Bypässen) möglich

### **Städtebauliche Bewertung**

- die vorgesehene Lage des Kreisverkehrsplatzes wurde so gewählt, dass die erforderlichen Verkehrsflächen auf ein Mindestmaß reduziert und für eine zukünftige Verwertung zur Verfügung stehenden Flächen zwischen Stationsstraße, Hauptstraße und Poststraße optimiert werden. Hier ist im Zusammenhang mit der Attraktivierung des westlichen Stadtzentrums die Ansiedlung neuer Geschäfts- und Dienstleistungseinrichtungen, die Ausweitung der Fußgängerbereiches sowie der Standort für eine zusätzliche öffentliche Parkieranlage (siehe auch Kapitel Parkraumkonzept) vorgesehen.
- Eine neue Parkieranlage kann über den Bypass "An der Gohrsmühle/ Stationsstraße" direkt angefahren werden.
- Die Hauptstraße bleibt durch die vorgesehene Fußgängerführung als städtebaulich dominante Achse erhalten bzw. wird durch die Umgestaltung des Verkehrsknotens wieder erkennbar gemacht
- Die Fußgängerbeziehungen zwischen der Unteren Hauptstraße und dem Fußgängerbereich Hauptstraße werden verbessert.

Die Verwaltung schlägt vor, der Umgestaltung des Verkehrsknoten "Driescher Kreuz" in Form der vorliegenden Konzeptplanung für einen Kreisverkehrsplatz im Grundsatz zuzustimmen. Auf der Grundlage des Grundsatzbeschlusses wird die Verwaltung eine Detailplanung (Ausbauplanung) sowie eine Kostenschätzung erstellen und dem zuständigen Fachausschuss (AUIV) zur Beratung und Entscheidung vorlegen.

## **IV. Ruhender Verkehr / Parkraumkonzept**

### **Beschlusslage Rat 29.04.1999**

- I. Für die zusätzlichen Parkierungsanlagen des vorgestellten Parkraumkonzeptes ist eine Kostenermittlung durchzuführen, sind Detailplanungen zu erstellen, sind Grunderwerbsverhandlungen zu führen und ist ein Planverfahren (B-Plan/ Planfeststellung) einzuleiten. Die Planung beinhaltet folgende Maßnahmen:
  - a. Prüfauftrag hinsichtlich der Neuplanung einer Parkierungsanlage im Bereich Ecke Odenthaler Straße/ Am Broich bei ggf. Verlagerung des Rosengartens in den Innenbereich Buchmühle*
  - b. Neuplanung einer Parkierungsanlage im Bereich des Driescher Kreuzes westlich des für den neuen Busbahnhof vorgesehenen Geländes*
  - c. Aufstockung des Parkdecks Schnabelsmühle**
- II. Es ist beabsichtigt, nach Realisierung von Ersatzeinrichtungen auf folgende Parkierungsanlagen zu verzichten (Ausnahme: Stellplätze für Behinderte, Anlieferung, Schausteller und ähnliches):
  - a. Parkplatz hinter der Laurentiuskirche im westlichen Innenbereich Buchmühle*
  - b. Parkplatz im östlichen Innenbereich Buchmühle*
  - c. Stellplätze in der östlichen Hauptstraße vor dem Forumpark*
  - d. Parkplatz vor dem Stadthaus*
  - e. Parkplatz neben dem Rathaus**
- III. Der derzeitige Parkplatz hinter der Laurentiuskirche und die Hauptstraße zum Forum sind in einen Fußgängerbereich umzugestalten. Die in der Diskussion des Hauptausschusses am 27.04.1999 vorgetragenen Anregungen und Bedenken hinsichtlich einer Attraktivierung dieses Bereiches (Einrichtung einer Passage, Abhaltung des Wochenmarktes, Rückzahlung Städtebaufördermittel) sind als Prüfaufträge zu qualifizieren und abzuarbeiten.*
- IV. Auf der Grundlage des vorgestellten Parkraumkonzeptes ist ein Parkleitsystem zu erstellen.*

### **Beschlusslage Hauptausschuss 07.12.1999**

*Die im Rahmen des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt Bergisch Gladbach im April 1999 vom Rat beschlossenen Maßnahmen werden ergänzt durch die Parkierungsanlage im Bereich Ecke Odenthaler Straße/ Am Broich. Für diese Parkierungsanlage sind der exakte Stellplatzbedarf und die Kosten zu ermitteln sowie Detailplanungen durchzuführen.*

### **Sachstandsbericht**

Im Zuge der Umsetzung des Ratsbeschlusses vom 29.04.1999 und des Hauptausschusses vom 07.12.1999 hat die Verwaltung das Planungsbüro VIA Köln beauftragt, unterschiedliche Varianten für ein Parkraumkonzept unter verkehrsplanerischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten (Kosten-Nutzen-Analyse) zu untersuchen sowie eine Vorstudie zu einem Parkleitsystem für die Innenstadt von Bergisch Gladbach zu erstellen.

### **Parkraumkonzept für die Innenstadt Bergisch Gladbach**

Der verkehrlichen Untersuchung sowie der Erstellung des Parkraumkonzeptes wurden folgende Zielsetzungen unterstellt:

- Konzentration der Parkplätze an den Rändern des Stadtzentrums
- Entlastung der Innenstadt von Parksuchverkehren

- Aufgabe/ Umnutzung bzw. Umgestaltung kleinerer Parkplatzflächen innerhalb des Zentrums zu Gunsten einer Attraktivitätssteigerung der Zentrumsnutzungen

Der Variantenbildung und -untersuchung zur Erstellung eines Parkkonzeptes wurden folgende Planüberlegungen in unterschiedlichen Konstellationen zu Grunde gelegt:

- Neuplanung einer öffentlichen Parkierungsanlage im Bereich Ecke Odenthaler Straße/ Am Broich
- Neuplanung einer öffentlichen Parkierungsanlage im Bereich des Driescher Kreuzes
- Aufstockung des Parkdecks Schnabelsmühle
- Erweiterung der Tiefgarage Bergischer Löwe in östlicher Richtung (Forumpark)
- Neuplanung einer privaten, öffentlich zugänglichen Tiefgarage im Bereich "Driescher Kreuz" zwischen der Stationsstraße, Poststraße und Hauptstraße
- Neuplanung einer privaten, öffentlich zugänglichen Tiefgarage im Bereich "Buchmühle" (Zufahrt über die Odenthaler Straße)
- Bau der privaten, öffentlich zugänglichen Hanggarage des Marien-Krankenhauses (Zufahrt von der Laurentiusstraße)
- Verzicht der Parkplätze hinter der Laurentiuskirche, im östlichen Bereich der Buchmühle, in der östlichen Hauptstraße (Forum), in der Laurentiusstraße, vor dem Stadthaus, neben dem Rathaus, in der Poststraße und am Driescher Kreuz

Folgende Parkierungsanlagen wurden als vorhandene und auch zukünftig weiterhin bestehende Anlagen berücksichtigt:

- Privates, öffentlich zugängliches Parkhaus Busbahnhof (Paffrather Straße/ Stationsstraße)
- Private, öffentlich zugängliche Tiefgarage Kaufring (Stationstraße)
- Private, öffentlich zugängliche Tiefgarage C&A (An der Gohrsmühle)
- Öffentliches Parkdeck Schnabelsmühle
- Öffentliche Tiefgarage Bergische Löwe
- Öffentliche Stellplätze hinter dem Stadthaus

Darüber hinaus wurden in allen Varianten die geplanten Veränderungen im Straßennetz berücksichtigt:

- Umgestaltung des Verkehrsknotens "Driescher Kreuz" in einen Kreisverkehrsplatz
- Einbeziehung der Poststraße in den Fußgängerbereich
- Einbeziehung der östlichen Hauptstraße (Forum) in den Fußgängerbereich
- Öffnung der Laurentiusstraße zwischen der Einmündung "Am Broich" und der Zufahrt zum zukünftigen Parkhaus des Marien-Krankenhauses in Beidrichtungsverkehr

Die geplanten Parkierungsanlagen wurden bausteinartig zu sinnvollen Varianten kombiniert und hinsichtlich der Auswirkungen auf das Stellplatzangebot insgesamt und seiner Auslastung, der Auswirkungen auf die Straßennetzbelastung, der Kosten und des Nutzens sowie der städtebaulichen Wirkung der Parkierungsanlagen untersucht.

Die nachfolgende Tabelle vermittelt einen Überblick über die vorhandenen und die sich aus den unterschiedlichen Varianten ergebenden Parkraumkapazitäten:

Tabelle 1: Stellplatzübersicht in den untersuchten Varianten A1 bis C 2:

<b>Parkierungsanlagen</b>	<b>Be- stand</b>	<b>Progno- se</b>	<b>Variante A 1</b>	<b>Variante A 2</b>	<b>Variante B 1</b>	<b>Variante B 2</b>	<b>Variante C 1</b>	<b>Variante C 2</b>
<b>Parkdeck Schnabelsmühle</b>	<b>129</b>	<b>129</b>	<b>129</b>	<b>129</b>	<b>129</b>	<b>129</b>	<b>129</b>	<b>129</b>
<b>Parkdeck Schnabelsm. - Aufstockung</b>			<b>151</b>	<b>151</b>	<b>124</b>	<b>124</b>	<b>124</b>	<b>124</b>
P Buchmühle/ Laurentiuskirche	72	72						
P Buchmühle/ VHS	115	115						
P Buchmühle/ Odenthaler Straße	10	10						
Hauptstraße/ Forum	20	20						
<b>TG Rosengarten</b>			<b>120</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>120</b>
<b>Private TG Buchmühle</b>				<b>80</b>		<b>80</b>		<b>80</b>
<b>TG Bergischer Löwe</b>	<b>141</b>	<b>141</b>	<b>141</b>	<b>141</b>	<b>141</b>	<b>141</b>	<b>141</b>	<b>141</b>
<b>Erweiterung TG Bergischer Löwe</b>					<b>100</b>	<b>100</b>		
P Gnadenkirche	20	20						
<b>P Stadthaus I (vorne)</b>	<b>52</b>	<b>52</b>						
<b>P Stadthaus II (hinten)</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
P Driescher Kreuz	59	59						
<b>Parkhaus Hauptstraße/ Stationsstraße</b>							<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Private TG Hauptstraße/ Stationsstr.</b>				<b>200</b>		<b>200</b>		<b>200</b>
<b>Private TG C&amp;A</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
P Poststraße	13	13						
<b>Privates Parkhaus Busbahnhof</b>	<b>497</b>	<b>497</b>	<b>497</b>	<b>497</b>	<b>497</b>	<b>497</b>	<b>497</b>	<b>497</b>
<b>Private TG Kaufring</b>	<b>156</b>	<b>156</b>	<b>156</b>	<b>156</b>	<b>156</b>	<b>156</b>	<b>156</b>	<b>156</b>
Paffrather Straße/ Rathaus	14	14						
P Überm Rost	51							
P Marien-Krankenhaus (Wäldchen)	69							
<b>Parkhaus Marien-Krankenhaus</b>		<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Summe</b>	<b>1548</b>	<b>1528</b>	<b>1454</b>	<b>1704</b>	<b>1497</b>	<b>1777</b>	<b>1497</b>	<b>1777</b>
relativ zum Bestand	100%	99%	94 %	110%	97 %	115 %	97 %	115 %

Es wurden 3 Hauptvarianten A1, B1 und C1 mit jeweils einer Untervariante A2, B2 und C2 untersucht:

### **Variante A 1: Schwerpunkt Aufstockung Schnabelsmühle um drei Halbebenen**

Diese Variante stellt den Fall mit dem geringsten Parkraumangebot dar. Neben der TG Rosengarten (120 Stellplätze) wird das Parkdeck Schnabelsmühle relativ stark um drei Halbebenen auf 280 aufgestockt

### **Variante A 2: Schwerpunkt Aufstockung Schnabelsmühle um drei Halbebenen + private Tiefgaragen "Buchmühle" und "Stationsstraße/ Hauptstraße"**

Die Variante A2 ist aus der Variante A1 abgeleitet. Sie unterscheidet sich von dieser durch die Annahme, dass die privaten Tiefgaragen "Buchmühle" (80 öffentlich zugängliche Stellplätze) und "Stationsstraße/ Hauptstraße" (200 öffentlich zugängliche Stellplätze) realisiert werden

### **Variante B 1: Schwerpunkt Erweiterung TG Bergischer Löwe + Aufstockung Schnabelsmühle um zwei Halbebenen**

In dieser Variante wird neben der TG Rosengarten die Erweiterung der TG Bergischer Löwe um 100 Stellplätze zu Lasten der maximalen Erweiterung des Parkdecks Schnabelsmühle untersucht.

## **Variante B 2: Schwerpunkt Erweiterung TG Bergischer Löwe + Aufstockung Schnabelsmühle um zwei Halbebenen + private Tiefgaragen "Buchmühle" und "Stationsstraße/ Hauptstraße"**

Die Variante B2 ist aus der Variante B1 abgeleitet. Sie unterscheidet sich von dieser durch die Annahme, dass die privaten Tiefgaragen "Buchmühle" (80 öffentlich zugängliche Stellplätze) und "Stationsstraße/ Hauptstraße" (200 öffentlich zugängliche Stellplätze) realisiert werden

## **Variante C 1: Parkierungsanlage "Driescher Kreuz" + Aufstockung Schnabelsmühle um zwei Halbebenen**

Diese Variante beinhaltet neben der TG Rosengarten eine Parkierungsanlage mit 100 Stellplätzen zwischen der Stationsstraße und Hauptstraße am Verkehrsknoten "Driescher Kreuz". Diese zusätzlichen Stellplätze werden durch den Verzicht auf die Erweiterung der Tiefgarage Bergischer Löwe kompensiert, so dass das Gesamtangebot an Stellplätzen dem der Variante B1 entspricht.

## **Variante C 2: Parkierungsanlage "Driescher Kreuz" + Aufstockung Schnabelsmühle um zwei Halbebenen + private Tiefgaragen "Buchmühle" und "Stationsstraße/ Hauptstraße"**

Die Variante C2 ist aus der Variante C1 abgeleitet. Sie unterscheidet sich von dieser durch die Annahme, dass die privaten Tiefgaragen "Buchmühle" (80 öffentlich zugängliche Stellplätze) und "Stationsstraße/ Hauptstraße" (200 öffentlich zugängliche Stellplätze) realisiert werden

### **Ergebnisse der Untersuchung / Bewertung der verschiedenen Varianten:**

#### **1. Auslastung**

- in allen Varianten ist in der Regel ausreichend Parkraum vorhanden
- die Kapazitätsauslastung ist bis auf einzelne Ausnahmen gleichmäßig auf die Parkierungsanlagen verteilt.
- die mittlere Auslastung aller Anlagen beträgt zwischen 52 und 62 %
- die Auslastung in der Spitzenstunde liegt in der Regel unter 90 %. Bei besonders ausgeprägten Nachfragespitzen, wie sie z.B. zu Marktzeiten auftreten, ist eine Kapazitätsausschöpfung nicht auszuschließen
- das Angebot ist im Wesentlichen entsprechend der Nachfrage aus den unterschiedlichen Richtungen verteilt. Da in der Summe keine bzw. kaum zusätzliche Parkraumkapazitäten geschaffen, sondern nur verlagert werden, kommt es darauf an, keinen Mehrverkehr in der Stadtmitte zu produzieren und gleichzeitig die jeweils neu entstandenen Parkraumkapazitäten so zu nutzen, dass die Wirtschaftlichkeit gewahrt bleibt.

Tabelle 2: Auslastung der auszubauenden bzw. neu geplanten Parkierungsanlagen:

<b>Parkierungsanlage</b>	<b>A1</b>	<b>A2</b>	<b>B1</b>	<b>B2</b>	<b>C1</b>	<b>C2</b>
Parkdeck Schnabelsmühle	55 %	42 %	50 %	36 %	<b>57 %</b>	45 %
Tiefgarage Bergischer Löwe	<b>62 %</b>	49 %	58 %	42 %	57 %	50 %
Tiefgarage Odenthaler Str. / Am Broich	<b>69 %</b>	63 %	64 %	60 %	67 %	62 %

#### **2. Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung**

- die Veränderungen der Straßennetzbelastung durch das neu organisierte Parkraumangebot sind gering und in den meisten Fällen relativ zur hohen vorhandenen Belastung unbedeutend
- stärkere Belastungsveränderungen treten als Folge von Änderungen im Straßennetz auf. Einerseits handelt es sich um die Sperrung der Poststraße, wodurch die Stationsstraße und die Straße

An der Gohrmühle abschnittsweise stärker belastet werden, andererseits um die Öffnung der Laurentiusstraße in beiden Richtungen als Zufahrt zum Parkhaus des Marien-Krankenhauses

- an besonders neuralgischen Punkten wie dem Knoten Odenthaler Straße/ Hauptstraße sollte zusätzliches Verkehrsaufkommen vermieden werden. An diesem Knoten treten Veränderungen in einem Bereich von -130 Kfz (Variante B2) bis +120 Kfz (Variante A1) auf. Die entspricht einer Veränderung von etwa 0,4 % der Gesamtbelastung des Knotens und ist somit zu vernachlässigen.
- Besonderes Augenmerk ist auf die Straßenzüge zu legen, die in den Knoten "Driescher Kreuz" einmünden, da dieser Knoten zur Umgestaltung ansteht. Der in den Varianten prognostizierte Zuwachs konzentriert sich auf die Fahrtrichtung Schnabelsmühle. In der Fahrtrichtung sind bei allen Planfällen keine Zunahmen festzustellen.
- Die Stationsstraße wird durch die Sperrung der Poststraße mit in Fahrtrichtung "Driescher Kreuz" mehrbelastet. Hinzu käme die Belastung des Ziel- und Quellverkehrs durch den Bau einer privaten bzw. öffentlichen Tiefgarage im Bereich zwischen Stationsstraße und Hauptstraße. Für die Stationsstraße, in welcher auch die Ein- und Ausfahrt des neuen Busbahnhofes und der Zulauf auf den zukünftigen Kreislauf "Driescher Kreuz" zu berücksichtigen sind, sollte im Falle der konkreten Planungen (Parkraumkonzept C1,C2) Detailuntersuchungen erfolgen.
- Besondere Bedeutung kommt der Tiefgarage Odenthaler Straße/ Am Broich zu, die den Zielverkehr aus dem Bereich Odenthal/ Odenthaler Straße weitgehend auffängt. Dadurch kann die Mehrbelastung des Knotens Odenthaler Straße/ Hauptstraße bei Wegfall der Parkplätze im Innenbereich der Buchmühle vermieden werden.

### 3. Kosten - Nutzen - Vergleich

Die Investitionskosten für die in den Varianten enthaltenen Erweiterungsmaßnahmen oder Neubaumaßnahmen der Parkieranlagen wurden auf der Grundlage von Richtzahlen für unterschiedliche Anlantentypen geschätzt.

Anhand der verkehrlichen Analyse - insbesondere der Auslastungsprognose - wurde der Nutzen ermittelt. Kosten und Nutzen wurden verglichen und bewertet.

Tabelle 3: Kostenschätzung der Neubau-/ Erweiterungsmaßnahmen in den Varianten

Parkieranlage / Maßnahme	Anzahl Stellplätze	Kosten / Stellplatz Schätzung [DM]	Gesamtkosten Schätzung [DM]
<b>Variante A1</b>			
• Aufstockung Parkdeck Schnabelsmühle um drei Halbebenen	151	22.200 *	3.350.000
• Neubau TG Odenthaler Straße/ Am Broich	120	40.000	4.800.000
Summe / Mittel	271	30.000	<b>8.150.000</b>
<b>Variante B1</b>			
• Aufstockung Parkdeck Schnabelsmühle um zwei Halbebenen	124	21.000 *	2.600.000
• Erweiterung TG Bergischer Löwe	100	40.000	4.000.000
• Neubau TG Odenthaler Straße/ Am Broich	120	40.000	4.800.000
Summe / Mittel	344	33.000	<b>11.400.000</b>
<b>Variante C1</b>			
• Aufstockung Parkdeck Schnabelsmühle um drei Halbebenen	124	21.000 *	2.600.000
• Neubau Parkhaus Driescher Kreuz	100	35.000	3.500.000
• Neubau TG Odenthaler Straße/ Am Broich	120	40.000	4.800.000
Summe / Mittel	344	31.000	<b>10.900.000</b>

\* Quelle der Kostenschätzung: Anlage zur Vorlage des Bau-, Verkehrs- und Werksausschusses am 26.08.1997

Der Nutzen der Neuorganisation des Parkraumes umfasst folgende Aspekte:

- Entlastung der Stadtmitte von Ziel- und Quellverkehr und Reduktion von Parksuchverkehr
- Freiwerden von Flächen für städtebaulich ansprechende Gestaltung
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Verbindungsqualität für en nichtmotorisierten Verkehr
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt
- Attraktivierung der Innenstadt für Kunden und Besucher

Im Rahmen der Untersuchung wurden lediglich diejenigen Aspekte bewertet, die den ruhenden Pkw-Verkehr betreffen.

Neben der absoluten Höhe (Auslastung) der Parkieranlagen wird auch die Verteilung der Nachfrage berücksichtigt, da hierdurch beurteilt werden kann, ob die Ausbaumaßnahmen räumlich nachfragegerecht geplant sind. So wäre eine an die Kapazitätsgrenze gehende Auslastung einzelner Anlagen negativ zu bewerten, insbesondere wenn andere Anlagen nur gering ausgelastet wären. Ein solcher Extremfall tritt bei den hier untersuchten Varianten nicht auf.

Ein weiterer Indikator für die Bewertung des Nutzungsgrades einer Parkieranlage ist die Standardabweichung (Streuung) der Auslastung der Einzelanlagen vom Mittelwert.

Tabelle 4: Nutzenindikatoren der öffentlichen (Neu-) Anlagen in den Varianten

<b>Variante</b>	<b>A1</b>	<b>A2</b>	<b>B1</b>	<b>B2</b>	<b>C1</b>	<b>C2</b>
<b>Kenngröße</b>						
Zusätzliche Nachfrage (Fahrzeuge / mittlerer Werktag)	1976	1363	2222	1422	2013	1483
Mittlere Auslastung	0,618	0,512	0,574	0,460	0,597	0,551
Standardabweichung der mittleren Auslastung ( $\sigma$ )	0,054	0,089	0,057	0,105	0,044	0,074
Zusätzliche Nachfrage x (1 - $\sigma$ ) (Nutzenkennziffer)	1869	1242	2095	1273	1925	1373

Setzt man die ermittelten Nutzenkennziffern (Tabelle 4) in Vergleich zu den Kosten (Tabelle 3), ergibt sich für die verschiedenen Varianten folgendes Bild:

Tabelle 5: Nutzen - Kosten - Vergleich für die öffentlichen (Neu-) Anlagen in den Varianten

<b>Variante</b>	<b>A1</b>	<b>A2</b>	<b>B1</b>	<b>B2</b>	<b>C1</b>	<b>C2</b>
<b>Kenngröße</b>						
Zusätzliche Nachfrage x (1 - $\sigma$ ) (Nutzenkennziffer)	1869	1242	2095	1273	1925	1373
Investitionskosten [TDM]	8.150	8.150	11.400	11.400	10.900	10.900
Nutzenkennziffer / Investitionskosten	<b>0,23</b>	0,15	0,18	0,11	0,18	0,13

#### **Bewertung:**

- die Nutzen - Kosten - Bewertung der Varianten spricht eindeutig für die Variante A1, die neben der Errichtung der TG Odenthaler Straße/ Am Broich die Aufstockung des Parkdecks Schnabelsmühle um drei Halbebenen umfasst
- auch bei Realisierung der privaten Tiefgaragen "Buchmühle" und "Stationsstraße/ Hauptstraße" (A2, B2 und C2) bleibt ein deutlicher Unterschied zwischen der Variante A und den anderen Varianten
- aus Sicht des wirtschaftlichen Einsatzes öffentlicher Mittel stellt die Variante A den günstigsten Fall dar

## **Zusammenfassende Bewertung des Planungsbüros VIA, Köln**

Den Ergebnissen der durchgeführten Untersuchung entsprechend sind die prognostizierten Auslastungskennziffern und Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung bei allen Varianten relativ gleich günstig.

Aus ökonomischer Sicht stellt die maximale Aufstockung des Parkdecks Schnabelsmühle die wirtschaftlichste Lösung dar.

**Seitens des Planungsbüros VIA, Köln wird daher das Parkraumkonzept Variante A mit der Errichtung der Tiefgarage Odenthaler Straße/ Am Broich sowie einer Aufstockung des Parkdecks Schnabelsmühle um drei Halbebenen - als wirtschaftlichste Lösung - zur Ausführung empfohlen.**

### **Prüfungsergebnis der Verwaltung**

Die Ergebnisse der Untersuchung und Bewertung der im Rahmen der Projektbearbeitung - aus einer Vielzahl angedachter Fallbeispiele - gebildeten Varianten A, B und C zeigen, dass alle drei Parkraumkonzepte grundsätzlich zur Ausführung geeignet sind.

### **Bewertung der Varianten A, B und C aus Sicht der Verwaltung:**

#### Variante A

Schwerpunkt des Parkraumkonzeptes - Variante A ist neben der Errichtung einer Tiefgarage im Bereich Odenthaler Straße/ Am Broich die Aufstockung des Parkdecks Schnabelsmühle um drei Halbebenen. Diese Variante stellt die ökonomisch günstigste Variante dar, da der Umbau der bestehenden Anlage günstiger als der Neubau einer Parkierungsanlage ist, zumal eine Aufstockung des Parkdecks Schnabelsmühle bei der seinerzeitigen Planung bereits statisch berücksichtigt wurde. Durch die im Hinblick auf eine maximale Erweiterung des Parkdecks zur Verfügung stehende Stellplatzkapazität soll ein Teil der im Innenbereich Buchmühle wegfallenden Stellplätze kompensiert werden.

#### Variante B

Die im Bereich der Odenthaler Straße/ Am Broich vorgesehene Parkierungsanlage reicht nicht aus, um die im Rahmen der Umgestaltung der Buchmühle wegfallenden Stellplätze vollständig zu ersetzen. Im Gegensatz zu Variante A, in der die Kompensation der im Innenbereich der Buchmühle wegfallenden Stellplätze durch die maximale Aufstockung des Parkdecks "Schnabelsmühle" vorgesehen wird, wurde seitens der Verwaltung eine Variante B entwickelt, die eine Kompensation der Stellplätze im Bereich des derzeitigen Forum-Park in Form einer Erweiterung der TG Bergischer Löwe in östlicher Richtung, in räumlicher Nähe zur Buchmühle, vorsieht. Aufgrund der Erfahrungswerte im Zusammenhang mit dem Bau der TG Bergischer Löwe und der zu erwartenden hohen Baukosten stellt Variante B die wirtschaftlich ungünstigste Lösung dar.

#### Variante C

Variante C sieht neben der Errichtung einer Tiefgarage im Bereich Odenthaler Straße/ Am Broich und der Aufstockung des Parkdecks Schnabelsmühle um zwei Halbebenen die Errichtung einer zusätzlichen Parkierungsanlage im Bereich des Driescher Kreuzes vor. Durch den Neubau einer zusätzlichen Einrichtung sind gegenüber der Variante A höhere Herstellungskosten zu erwarten.

## **Vorschlag der Verwaltung**

Aus Sicht der Stadtentwicklung und Stadtplanung sind im Rahmen der planerischen Abwägung zwei weitere Belange zu berücksichtigen:

1. Der vom Rat der Stadt zum Thema "Ruhender Verkehr" beschlossenen Zielformulierungen entsprechend sollen die Ziel- und Quellverkehre möglichst am Rande der Innenstadt "abgefangen" und in Parkieranlagen untergebracht werden.  
Mit den in den Varianten A und B vorgesehenen Anlagen wird die Zielsetzung für die östlichen und südlichen Einfahrtsbereiche aus Richtung Odenthal/ Herrenstrunden bzw. Bensberg erreicht, nicht jedoch für die Verkehrsströme, die aus westlicher Richtung (Refrath/ Köln) in die Stadtmitte einfahren. In Variante C dagegen werden durch das Vorsehen einer Parkieranlage im Bereich des Driescher Kreuzes auch die aus westlicher Richtung einfahrenden Zielverkehre am Rande der Innenstadt "abgefangen". Im Hinblick auf eines räumlich gleichmäßig verteilten Parkraumangebotes stellt Variante C daher das "strategisch" günstigere Konzept dar.
2. Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes für die Stadtmitte (Kerngebiet) ist die Sicherung, Stärkung und Attraktivierung der westlichen Innenstadt im Bereich der Stationsstraße, Poststraße, Hauptstraße bis zum Driescher Kreuz ein elementarer Bestandteil.  
Neben der Ausweitung der Fußgängerzone (Poststraße), einer Neubebauung des Gebietes zwischen Stationsstraße, Poststraße und Hauptstraße und der Ansiedlung zusätzlicher Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen kann die Attraktivität des betreffenden Bereiches durch eine zusätzliche öffentliche Parkieranlage am Eingang einer umgestalteten Fußgängerzone gesteigert werden. Darüber hinaus kann der durch die wünschenswerte Umgestaltung des Verkehrsknotens Driescher Kreuz wegfallende derzeitige Parkplatz in unmittelbarer Nähe kompensiert werden.

**Nach Abwägung der unterschiedlichen Belange empfiehlt die Verwaltung zu Gunsten der "verkehrsstrategischen" (räumliche Verteilung der Parkieranlagen) und städtebaulichen Belange das Parkraumkonzept auf Grundlage der Variante C zur Ausführung.**

Auf der Grundlage der Variante C wurde das Parkraumkonzept seitens der Verwaltung zwischenzeitlich weiterentwickelt und für das östliche Innenstadtgebiet leicht modifiziert.

Wie bereits vorstehend ausgeführt, kann das durch die beabsichtigte Umgestaltung und Attraktivierung des Innenbereichs Buchmühle wegfallende Stellplatzangebot durch eine Parkieranlage Odenthaler Straße/ Am Broich alleine nicht kompensiert werden. Darüber hinaus haben die bisherigen Beratungen und Diskussionen hinsichtlich der Umgestaltungskonzeption "Buchmühle" in Politik und Bürgerschaft gezeigt, dass erhebliche Widerstände gegen den vollständigen Wegfall der Stellplätze im Innenbereich bestehen.

Im Rahmen der Bearbeitung des Einzelprojektes Buchmühle wurde zwischenzeitlich eine städtebauliche Vorentwurfsplanung erstellt, die für den Bereich der Buchmühle eine räumliche Dreiteilung des aus dem Parkraumkonzeptes-Variante C abgeleiteten Stellplatzkontingentes von 120 Stellplätzen (siehe Tabelle 1) vorsieht, und zwar:

- ca. 45 Stellplätze verbleiben im Rahmen der Umgestaltung im Bereich hinter der Laurentiuskirche (anfahrbar ausschließlich von der Laurentiusstraße)
- ca. 25 Stellplätze im Bereich der Planstraße und der geplanten Neubebauung, die an die Odenthaler Straße angebunden werden soll sowie
- ca. 80 bzw. 50 Stellplätze (nach Abzug der notwendigen Stellplätze, die für die angedachten Nutzungen benötigt werden) in Form einer Tiefgarage, die im Rahmen der Objektplanung für eine Bebauung im Bereich Odenthaler Straße/ Am Broich (Turnhallen) konzipiert werden

Darüber hinaus besteht die Option, innerhalb der Tiefgaragenkonzeption für die "Neubebauung Buchmühle" neben privaten Stellplätzen zusätzlich ein öffentliches Stellplatzangebot von ca. 40 Stellplätzen zu realisieren. Insgesamt kann somit eine Kompensation der heutigen Stellplatzkapazitäten innerhalb des Bereiches Buchmühle erreicht werden.

## V. Parkleitsystem für die Innenstadt Bergisch Gladbach

Im Rahmen einer Vorstudie zu einem Parkleitsystem für die Innenstadt von Bergisch Gladbach sind die Erfordernisse für ein Parkleitsystem seitens des Planungsbüros VIA, Köln geprüft und bewertet worden.

Unter Berücksichtigung der ermittelten Zufahrtsrouten der Parkieranlagen sowie vor dem Hintergrund des Straßennetzes, des (zukünftigen) Parkraumangebotes sowie der Nachfrage wurde die Wirksamkeit eines Parkleitsystems geprüft.

Allgemeine Ziele eines Parkleitsystems sind:

- verbesserte Information der Kraftfahrer über freie Stellplatzkapazitäten
- Schaffung einer gleichmäßigeren Auslastung der Parkieranlagen
- Erhöhung der Auslastung der Anlagen
- Reduktion von Parksuchverkehren

Eine Parkhinweisbeschilderung kann unterschiedlich aufgebaut sein. Abhängig von der Zielsetzung unterscheidet man die zwei unterschiedlichen Systeme:

### 1. Darstellung des gesamten Angebotes an Parkieranlagen

Dieses System stellt die Gesamtdarstellung des Parkraumangebotes in den Vordergrund und weist jeweils auf die freien Stellplätze in den entsprechenden Zielbereichen hin. Dieses System eignet sich für größere Zielbereiche, die nicht mehr fußläufig erschließbar sind und erfordert nach Möglichkeit ein leistungsfähiges innerstädtisches Verteilernetz (z.B. einen City-Ring).

### 2. Darstellung der jeweils folgenden Ausweichmöglichkeit (dichotomisches System)

Dieses System stellt nicht das gesamte Parkraumangebot dar, sondern bietet jeweils zwei (in Ausnahmefällen drei) Alternativen an. Es bietet sich an, wenn **die Lenkung des Parksuchverkehrs im Vordergrund stehen** soll. Diese Vorgehensweise ist sinnvoll, wenn die Verkehrsströme an sensiblen Bereichen vorbei geleitet werden sollen. Ein geschlossener City-Ring ist nicht erforderlich.

## Empfehlungen des Gutachters:

### 1. Art des Parkleitsystems

Die effektive Umsetzung des vorgeschlagenen Parkraumkonzeptes erfordert eine frühzeitige Information des Verkehrsteilnehmer, um eine möglichst gleiche Auslastung der Parkieranlagen zu erreichen. Auch wenn nur ein Teil der Verkehrsteilnehmer durch ein Parkleitsystem beeinflusst wird, erfordert die Einführung eines neu geordneten Parkraumangebotes von vielen regelmäßigen und ortskundigen Innenstadtbesuchern eine Änderung ihrer Gewohnheiten.

Für die Stadt Bergisch Gladbach wird daher empfohlen, **das Parkleitsystem für die Stadtmitte als dichotomisches System** aufzubauen, welches eine "Entscheidung in der Situation" zulässt.

Hauptziel ist es, aus jeder Richtung eine Parkieranlage anzubieten, die eine weitere Umfahrung der Innenstadt nicht mehr erfordert. Sollte an Spizentagen eine Überlastung eintreten, kann die jeweils nächste Parkieranlage angeboten werden. Dadurch wird es möglich, Routen vorzugeben, auf denen sich der Parksuchverkehr bewegen soll.

Beispiel:

Die Einrichtung eines dynamischen, dichotomischen Parkleitsystems unterstellt, würde dem Parksuchverkehr aus Richtung Bensberg (Bensberger Straße) das Parkdeck Schnabelsmühle angezeigt, bei Überlastung des Parkdecks würde bewusst nicht die TG Bergischer Löwe oder TG Odenthaler Straße/ Am Broich (Rosengarten) angeboten, sondern die Hauptrichtung Driescher Kreuz/ Bus-

bahnhof vorgegeben, da hier ausreichende Parkraumreserven vorhanden sind. Die Stellplätze in der Parkierungsanlage Odenthaler Straße/ Am Broich sollen vorzugsweise dem Zielverkehr aus Richtung Odenthal und Herrenstrunden zur Verfügung stehen. Darüber hinaus könnte dazu beigetragen werden, dass der Verkehrsknoten Odenthaler Straße/ Hauptstraße nicht zusätzlich belastet wird.

Nach diesem Prinzip werden für jede Zufahrt spezifische Richtungen vorgegeben, in denen der Parksuchverkehr gelenkt werden kann.

Zur Information sind der Vorlage eine Übersicht der nach Parkraumkonzept zukünftigen Parkierungsanlagen (Variante C) sowie zwei Beispiele der im Rahmen des Parkleitsystems angedachten Routenführung (aus Richtung Süden - Bensberg und aus Richtung Nordosten - Odenthal/ Osten - Herrenstrunden) als Anlage beigefügt.

## **2. Wirkungen des Parkleitsystems**

Die im Rahmen des erstellten Parkraumkonzeptes prognostizierte gleichmäßige Auslastung der Parkierungsanlagen ist im Wesentlichen eine Folge der Umorganisation des Parkraumes, da insbesondere die entfallenden, kleinen Anlagen in unmittelbarer Nähe der Einkaufsbereiche im Bestand zurzeit stark ausgelastet sind. Das Parkleitsystem wirkt diesbezüglich unterstützend.

Im Rahmen der Umorganisation des Parkraumes (siehe Kapitel Parkraumkonzept) entfällt ein Teil des Stellplatzangebotes im Straßenraum (Poststraße, Hauptstraße Ost/ Forum) und der stark ausgelasteten kleineren Parkplätze, so dass die Wirkung des Parkleitsystems auf die Reduzierung des Parkens im Straßenraum nicht isoliert betrachtet werden kann. Gleiches gilt für die Reduktion des Parksuchverkehrs. Allein durch die räumliche Anordnung der in das Leitsystem integrierten Parkierungsanlagen z.B. an der Route 'Odenthaler Straße - Hauptstraße - Schnabelsmühle - An der Gohrsmühle - Stationsstraße' werden die Kraftfahrer an fast allen bestehenden bzw. geplanten Parkierungsanlagen vorbei geführt, ohne dass in diesem Bereich ein nennenswertes Stellplatzangebot im Straßenraum vorhanden ist.

Das Parkleitsystem unterstützt durch die Ausweisung dieser Route die Neuorientierung derjenigen, die bisher die künftig entfallenden Parkierungsanlagen genutzt haben. Insofern ist zu erwarten, dass bei den spezifischen Gegebenheiten in der Stadtmitte durch eine **zeitnahe Umsetzung der Neuordnung des Parkraumes und des Parkleitsystems** eine Verminderung des Parksuchverkehrs eintritt.

## **3. Technische Ausführung des Parkleitsystems**

Im Rahmen der technischen Ausführung eines Parkleitsystems sollten die Wegweiser als statisches System die Stellplatzkapazität der gewiesenen Parkierungsanlage enthalten.

Im Fall der Ausführung als dynamisches System sollte die Zahl der aktuell freien Stellplätze angezeigt werden.

## **Fazit**

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Wirkung des Parkleitsystems im Wesentlichen an Tagen mit erhöhter Nachfrage und in Bezug auf die Information über die neu organisierten Parkierungsanlagen von Bedeutung ist. Höhere Wirkungen gehen von der Neuorganisation des Parkraumes selbst aus; das Parkleitsystem übernimmt jedoch eine wichtige unterstützende Funktion bei der Neuorientierung der Gewohnheiten der Besucher der Innenstadt von Bergisch Gladbach.

**Seitens des Planungsbüros VIA, Köln wird empfohlen, ein dichotomisches Parkleitsystem einzuführen und zeitnah mit der Neuordnung des Parkraumes umzusetzen.**

**Die Verwaltung schlägt vor, auf der Grundlage der vorliegenden "Vorstudie zu Einrichtung eines Parkleitsystems" und in Abhängigkeit des Beratungsergebnisses zum Thema Parkraumkonzept, parallel zur Detailplanung des Parkraumkonzeptes, ein Konzept für ein Parkleitsystem zu erstellen und zusammen mit einer Kostenschätzung den zuständigen Fachausschüssen zur Beratung und Entscheidung vorzulegen.**

### **Anlagen**

- Zu I: - Übersichtsplan Netzergänzung westliche Innenstadt ("kleine" und "große" Lösung)
- Zu II: - Übersichtsplan - Vierspuriger Ausbau der östlichen Hauptstraße
- Zu III: - Übersichtsplan - Kreisverkehrsplatz "Driescher Kreuz"
- Zu IV: - Übersichtsplan - Parkraumkonzept - Bestand (Parkieranlagen/ Verkehrsbelastung)
  - Übersichtsplan - Parkraumkonzept - Variante A: Parkieranlagen/ Verkehrsbelastung
  - Übersichtsplan - Parkraumkonzept - Variante B: Parkieranlagen/ Verkehrsbelastung
  - Übersichtsplan - Parkraumkonzept - Variante C: Parkieranlagen/ Verkehrsbelastung
  - Übersichtsplan - Parkleitsystem - Verkehrsführung aus Richtung Süden
  - Übersichtsplan - Parkleitsystem - Verkehrsführung aus Richtung Nordosten/ Osten
  - Übersichtsplan - Parkleitsystem