



Auswertung der Nutzerbefragungen an den P+R-Parkplätzen in Köln-Weiden West, Frechen-Königsdorf und Kerpen-Horrem

Mai 2020

Auswertung der Nutzerbefragungen an den P+R-Parkplätzen in Köln-Weiden West, Frechen-Königsdorf und Kerpen-Horrem

Auftraggeber:



Rhein-Erft-Kreis
Amt für ÖPNV
Willy-Brandt-Platz 1
50126 Bergheim

Bearbeitung durch:

büro stadtVerkehr



Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft
mbH & Co. KG
Mittelstraße 55 | 40721 Hilden
Fon: 02103 / 9 11 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Jean-Marc Stuhm
Karsten Strack
Thomas Schimanski

Bildquelle Titelseite:

geoportal.nrw

Mai 2020

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Aufgabenstellung	1
1.1	Befragungsinhalt.....	1
2	P+R-Parkplatz in Köln-Weiden West.....	3
2.1	Auslastung des P+R-Parkplatzes	3
2.2	Herkunft der P+R-Nutzer in Köln-Weiden West	4
2.3	Zielorte der Befragten.....	5
2.4	Häufigkeit der Nutzung.....	6
2.5	Besetzungsgrad der Fahrzeuge.....	6
2.6	Fahrzweck	7
2.7	Private Stellplätze	8
3	P+R-Parkplatz in Frechen-Königsdorf	8
3.1	Auslastung des P+R-Parkplatzes	8
3.2	Herkunft der P+R-Nutzer in Frechen-Königsdorf.....	9
3.3	Zielorte der Befragten.....	10
3.4	Häufigkeit der Nutzung.....	10
3.5	Besetzungsgrad der Fahrzeuge	11
3.6	Fahrzweck	12
3.7	Private Stellplätze	12
4	P+R-Parkplatz in Kerpen-Horrem.....	12
4.1	Auslastungen des P+R-Parkplatzes	14
4.2	Herkunft der P+R-Nutzer in Kerpen-Horrem	16
4.3	Zielorte der Befragten.....	17
4.4	Häufigkeit der Nutzung.....	18
4.5	Besetzungsgrad der Fahrzeuge	19
4.6	Fahrzweck	20
4.7	Private Stellplätze	20
5	Zusammenfassung	21
5.1	Rückschlüsse aus der Befragung von P+R-Kunden	21
5.2	Handlungsfelder zur kurz- bis mittelfristigen Verringerung und Vermeidung von MIV-Zubringerverkehren zu P+R-Parkplätzen.....	25
5.2.1	ÖPNV-Angebot weiter gezielt verbessern	25
5.2.2	PKW-Verkehr effizienter und umweltschonender gestalten	25
5.2.3	Attraktivitätssteigerung im Bereich Fahrradverkehr.....	26
5.2.4	Sonstige Maßnahmen.....	26
5.3	Handlungsfelder zur mittel- bis langfristigen Verringerung und Vermeidung von MIV-Zubringerverkehren zu P+R-Parkplätzen.....	27
5.4	Fazit.....	28
	Abkürzungsverzeichnis.....	29
	Abbildungsverzeichnis.....	30

1 Einleitung und Aufgabenstellung

P+R-Parkplätze bieten Berufspendlern eine bequeme Vernetzung von Pkw und öffentlichen Verkehrsmitteln. So haben Nutzer des ÖPNV die Möglichkeit mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu einem SPNV-Haltepunkt zu gelangen, dort in der Regel kostenlos zu parken und mit dem ÖPNV ihr Ziel zu erreichen. Dies ist insbesondere für Pendler interessant, die mögliche Staus, die durch den MIV entstehen oder hohe Parkgebühren vermeiden wollen, eine Reisezeitverkürzung erreichen oder Komfortvorteile eines modernen SPNV nutzen wollen.

Da die P+R-Parkplätze insbesondere in Köln-Weiden West, aber auch in Frechen-Königsdorf und Kerpen-Horrem eine hohe Auslastung aufweisen, sollte über eine Nutzerbefragung herausgefunden werden, aus welchen Städten und Stadtteilen die Nutzer kommen und mit welchen Maßnahmen sich der Anteil der P+R-Nutzer verringern lässt.

Die Befragungen am P+R-Parkplatz in Weiden West sind am Dienstag, den 26.11.2019 und am Donnerstag, den 28.11.2019 durchgeführt worden. Die Befragungen am P+R-Parkplatz in Königsdorf sind am Dienstag, den 03.12.2019 und am Donnerstag, den 05.12.2019 durchgeführt worden. Die Befragungszeiten umfassten jeweils einen Zeitraum von 6:00 bis 10:00 Uhr. Um 6:00 Uhr und um 9:00 Uhr wurde jeweils eine Zählung der belegten Parkplätze vorgenommen.

Die Befragungen am P+R-Parkplatz in Kerpen-Horrem erfolgten am Dienstag, den 11.02.2020, am Mittwoch, den 12.02.2020 und am Donnerstag, den 13.02.2020. Die Befragungszeiten umfassten jeweils den Zeitraum von 6:00 bis 10:00 Uhr. Gegen 6:00 Uhr, 8:00 Uhr und gegen 10:00 Uhr wurde jeweils die Auslastung der jeweiligen P+R-Parkbereiche ermittelt.

Der P+R-Parkplatz in Weiden West liegt auf dem Stadtgebiet von Köln, während der etwa drei km entfernte P+R-Parkplatz in Königsdorf auf dem Stadtgebiet von Frechen liegt. Der P+R-Parkplatz liegt am S-Bahn-Haltepunkt Köln-Weiden West, an dem die S 19 mit den Fahrtrichtungen Sieg und Düren und die S 12 mit den Fahrtrichtungen Sieg und Horrem halten. Außerdem befindet sich dort auch die Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 1, die über Köln bis nach Bensberg in Bergisch Gladbach fährt. An der Haltestelle Frechen-Königsdorf halten die Linien S 19 mit den Fahrtrichtungen Sieg und Düren, sowie die S 12 mit den Fahrtrichtungen Sieg und Horrem.

Die P+R-Parkbereiche in Kerpen-Horrem liegen im direkten Umfeld des Bahnhofes auf dem Stadtgebiet von Kerpen. Am Bahnhof in Kerpen-Horrem halten verschiedene Bahnlinien. Die RB 38 mit dem Haltepunkt an den Bahnsteigen 10 und 19 verkehrt zwischen Köln Messe/Deutz und Bedburg (Erft). Die restlichen Bahnlinien halten an den Bahnsteigen 1, 2, 3 und 6. Die S 19 verkehrt zwischen Au Bf. (Sieg) und Düren. Die RE 9 verläuft über Horrem zwischen Siegen Hbf. und Aachen Hbf. und die RE 1 über Horrem zwischen Hamm(Westf.) Hbf. und Aachen Hbf. Des Weiteren verkehren ab dem Busbahnhof in Kerpen-Horrem zahlreiche Buslinien.

1.1 Befragungsinhalt

Die Befragung wurde mit einer eigens programmierten App mit dem Smartphone durchgeführt. Folgende Fragen umfasste der Fragebogen bei den Befragungen in Köln-Weiden West und Frechen-Königsdorf:

1. Sind Sie mit dem Pkw angereist?
 - a. ja
 - b. nein (dann ist die Befragung hier beendet)
2. Aus welcher Stadt kommen Sie?
 - a. Alle relevanten Städte sind als Antwortmöglichkeiten in der App vorgegeben
3. Aus welchem Stadtteil kommen Sie?
 - a. Stadtteile/Bezirke aller relevanten Städte sind in der App vorgegeben
4. In welcher Straße wohnen Sie?
 - a. Freie Antwortmöglichkeit
5. In welche Stadt fahren Sie?
 - a. Alle relevanten Städte sind als Antwortmöglichkeiten in der App vorgegeben
6. An wie vielen Tagen nutzen Sie diese Verbindung (P+R) pro Woche?
 - a. an einem Tag oder seltener
 - b. an zwei Tagen
 - c. an drei Tagen
 - d. an vier Tagen
 - e. an fünf Tagen
 - f. an sechs Tagen
 - g. an sieben Tagen
7. Hatten Sie Mitfahrer?
 - a. ja, dann wie viele?
 - b. nein
8. Welchen Zweck hat ihre Fahrt?
 - a. Arbeit
 - b. Schule
 - c. Uni
 - d. Freizeit
 - e. Einkaufen
 - f. Amt/Behörde
 - g. Arztbesuch
 - h. Sonstiges
9. Besitzen Sie einen eigenen privaten Fahrzeugabstellplatz?
 - a. ja
 - b. nein

Bei der Befragung in Kerpen-Horrem wurde zusätzlich eine Frage nach dem genutzten Ticket ergänzt, die sich aufgrund von Beobachtungen bei den ersten beiden Befragungen als zielführend herausgestellt hat. Zudem wurde am P+R-Parkplatz erfasst, in welchem Parkbereich die Befragung stattfand. Bei der Befragung wurde in Frage 7 abgefragt, ob die MIV-Nutzer Mitfahrer hatten. Dieser Anteil lag bei knapp 20 %. Da aber keine Angaben zu dem Fahrzweck, der Herkunft und der Häufigkeit der Personenmitnahme abgefragt wurden, wurden diese nicht bei den Hochrechnungen berücksichtigt. Zudem wurde ein Teil der befragten P+R-Nutzer, insbesondere zu Zeiten, an denen die P+R-Parkplätze vollständig belegt waren, am jeweiligen P+R-Parkplatz abgesetzt. Auch Personen, die aufgrund der vollständigen Belegung nicht mehr auf dem Parkplatz selbst parken konnten, sondern in unmittelbarer Umgebung parken mussten, wurden bei der Befragung dem jeweiligen P+R-Parkplatz zugerechnet.

2 P+R-Parkplatz in Köln-Weiden West

Der P+R-Parkplatz in Weiden West verfügt insgesamt über 674 allgemein verfügbare Stellplätze. Hinzu kommen Behindertenstellplätze und Stellplätze mit E-Ladesäulen für Elektrofahrzeuge, sodass insgesamt 693 Stellplätze zur Verfügung stehen. Zudem gibt es einen Bereich für das Abstellen von Krädern. Alle berücksichtigten Stellplätze sind in Abb. 1 dargestellt:

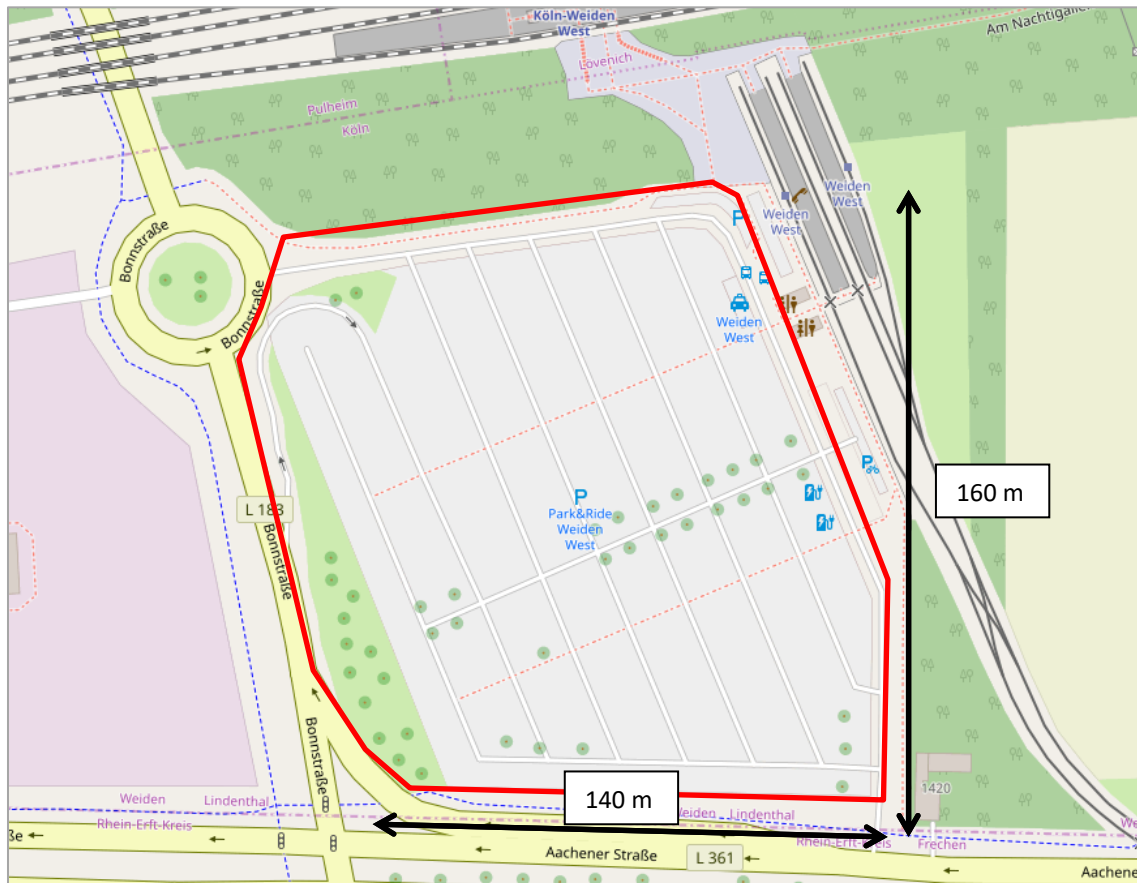


Abb. 1 Abgrenzung des P+R in Weiden West (Quelle: openstreetmap.org)

2.1 Auslastung des P+R-Parkplatzes

Am Dienstag, den 26.11.2019 um 6:00 Uhr waren insgesamt 275 Stellplätze belegt und am Donnerstag, den 26.11.2019 waren um 6:00 Uhr 261 Stellplätze belegt. Die vollständige Belegung aller Parkplätze ist zwischen 8:30 Uhr und 9:00 Uhr eingetreten. Eine Zählung der Belegung um 9:00 Uhr mit einer Auslastung von annähernd 100 % bestätigt dies. Lediglich einige der Behindertenstellplätze waren nicht belegt.

Das Parken auf dem P+R-Parkplatz ist nur zum Parken von Pkw ohne Anhänger und Krädern für Fahrgäste des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) gestattet. Die Höchstparkdauer beträgt 24 Stunden. Auffallend ist am P+R in Weiden West, dass an beiden Tagen die Belegung des Parkplatzes um 6:00 Uhr schon bei über 250 Fahrzeugen lag. Dies bedeutet, dass zu dieser Zeit effektiv nur noch etwa 400 Parkplätze frei waren. Zwischen 8:00 Uhr und 9:00 Uhr waren dann auch diese Stellplätze vollständig belegt. Befragte, die keinen Stellplatz auf dem P+R mehr fanden, gaben an, ihr Fahrzeug außerhalb des Parkplatzes in der näheren Umgebung, wie beispielsweise an der „Bonnstraße“ oder an der Straße „Am Heidestamm“ abzustellen. Bei den um 6:00 Uhr morgens am P+R-Parkplatz

Weiden West parkenden Fahrzeugen ist davon auszugehen, dass sich darunter auch ein größerer Anteil an Dauerparkern (u. a. Flughafen) befindet, durch den die Parkplätze längerfristig belegt werden und nicht mehr für P+R im eigentlichen Sinne genutzt werden können. Am Donnerstag, den 28.11.2019, konnten annähernd die gleichen Auslastungen festgestellt werden.

Bei der Befragung konnten auf dem P+R-Parkplatz in Weiden West insgesamt 182 unterschiedliche Personen befragt werden. Doppelbefragungen derselben Personen an beiden Befragungstagen fanden nicht statt.

2.2 Herkunft der P+R-Nutzer in Köln-Weiden West

Hauptherkunftsort der Nutzer des P+R-Parkplatzes sind die Stadt Frechen und die Stadt Pulheim mit einem Anteil von 31 %, bzw. 30 %. Es folgen Bergheim mit 19 % und Köln mit 10 %, sowie Kerpen mit 5 % und Hürth mit 3 %.

Hochgerechnet auf alle Stellplätze¹ (Anzahl: 693, inkl. Behindertenstellplätze und Stellplätze mit E-Ladesäulen; Annahme: Vollausslastung ohne Dauerparker) würde dies bedeuten, dass 213 der P+R-Nutzer aus Frechen kommen, 206 aus Pulheim, 129 aus Bergheim, 69 aus Köln, 34 aus Kerpen u, sowie 42 aus anderen Städten (siehe auch Abb. 2).

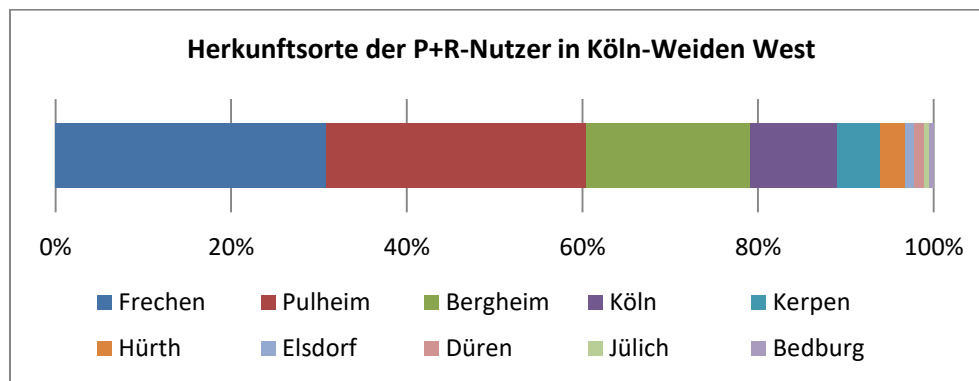


Abb. 2 Herkunftsort der Pkw-Nutzer des P+R in Weiden West

Bei der oben genannten angenommenen Vollausslastung des Parkplatzes ist davon auszugehen, dass sich die Nutzer aus den Städten folgendermaßen auf die einzelnen Ortsteile aufteilen:

¹ Wurde kein Herkunftsstadtteil angegeben, wurde eine proportionale Verteilung gemäß der Verteilung der Nennungen der anderen Befragten aus der gleichen Stadt angenommen.

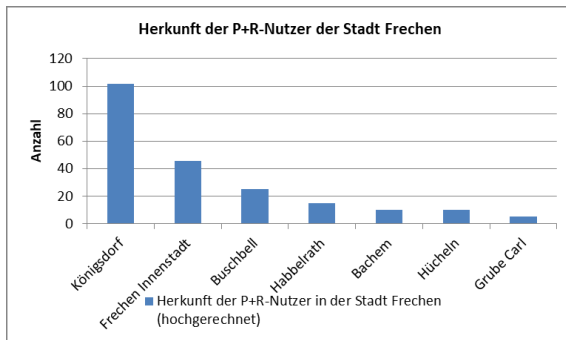


Abb. 3 Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Frechen (P+R Weiden West)

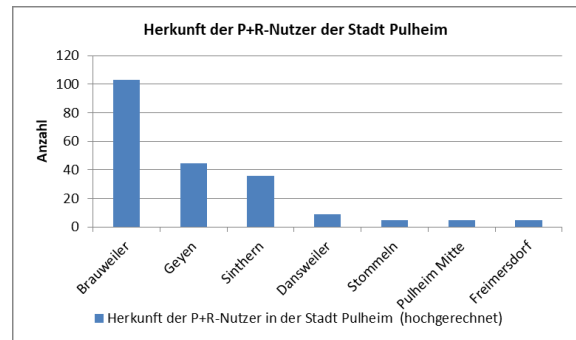


Abb. 4 Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Pulheim (P+R Weiden West)

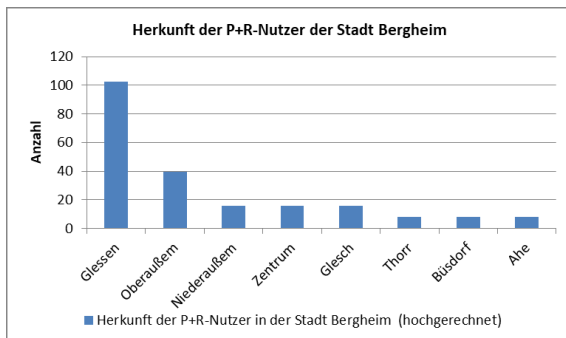


Abb. 5 Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Bergheim (P+R Weiden West)

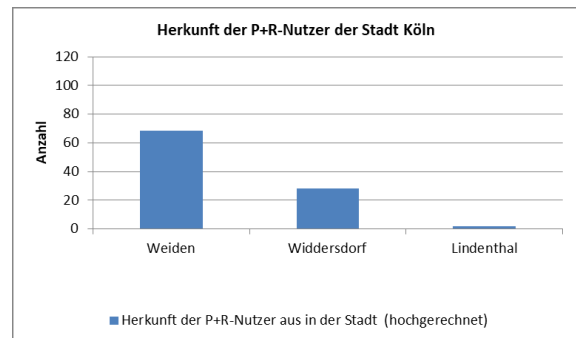


Abb. 6 Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Köln (P+R Weiden West)

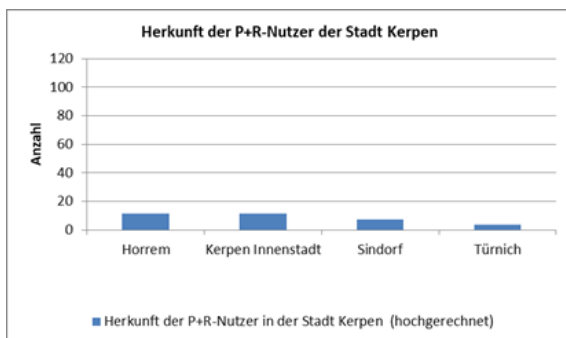


Abb. 7 Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Kerpen (P+R Weiden West)

2.3 Zielorte der Befragten

Bei der Betrachtung der Zielorte der Befragten (siehe Abb. 8) lässt sich feststellen, dass die Stadt Köln das Ziel von über 85 % der Befragten ist. In Köln selbst liegt der Zielort in der Regel im Stadtbezirk Innenstadt. Weitere Ziele sind Frankfurt mit 6 % und Düsseldorf mit 2 %.

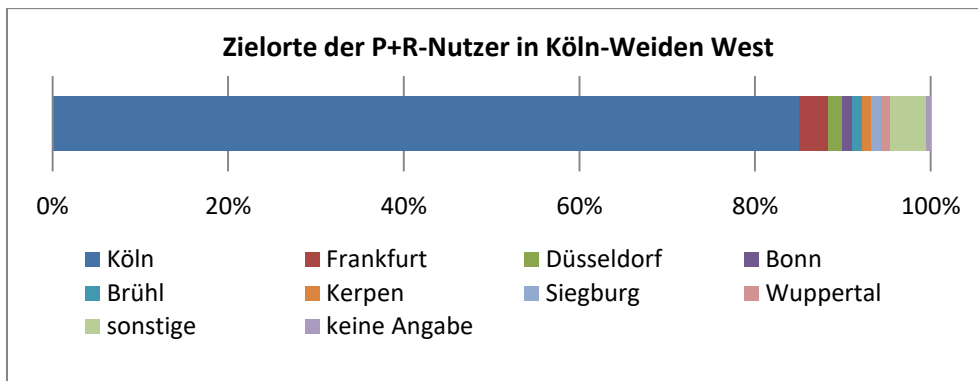


Abb. 8 Zielort der Befragten am P+R in Weiden West

2.4 Häufigkeit der Nutzung

Etwa zwei Drittel der Befragten (siehe Abb. 9) gaben an, den P+R-Parkplatz an fünf Tagen in der Woche zu nutzen. Nur 11 % der Nutzer gaben an den P+R-Parkplatz an nur zwei oder weniger Tagen in der Woche zu nutzen. Dieses Nutzungsverhalten entspricht der zu erwartenden Nutzung eines typischen P+R-Parkplatzes.

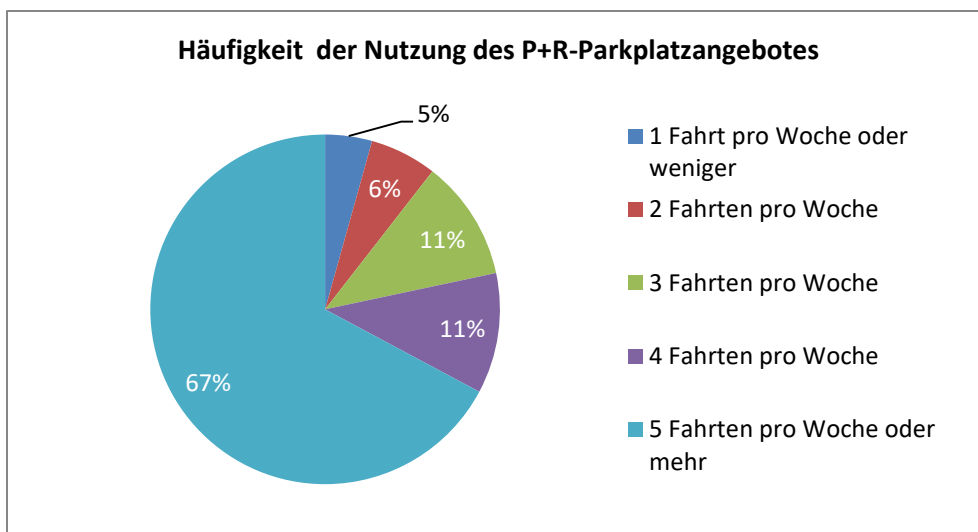


Abb. 9 Häufigkeit der Nutzung des P+R-Parkplatzes (P+R Weiden West)

2.5 Besetzungsgrad der Fahrzeuge

Bei der Frage, ob die Befragten auf ihrem Weg Mitfahrer hatten (siehe Abb. 10), ergab sich, dass von insgesamt 182 Personen 41 mindestens einen Mitfahrer hatten. 123 Befragte hatten keinen Mitfahrer, 18 Personen machten keine Angabe. Ca. 93 % der Befragten mit Mitfahrern (siehe Abb. 11) hatten einen Mitfahrer, die restlichen rund 7 % hatten zwei Mitfahrer.

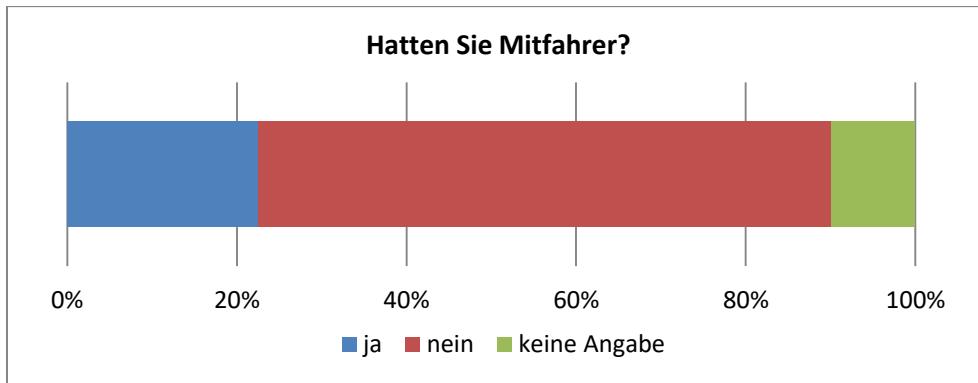


Abb. 10 Häufigkeit von Mitfahrern in Köln-Weiden West

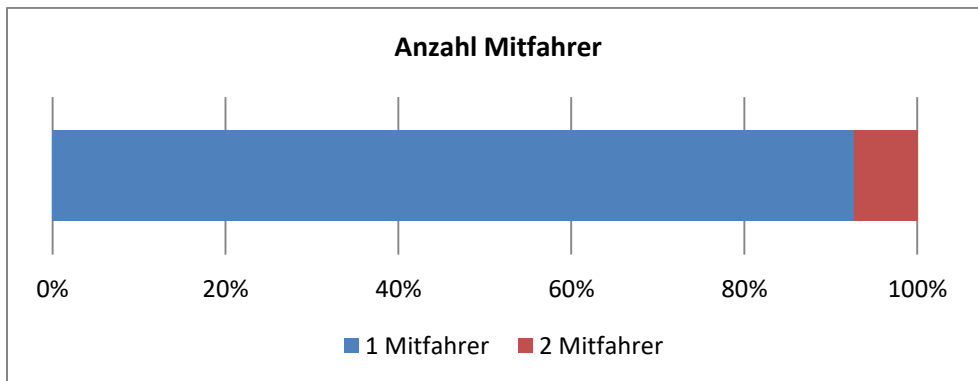


Abb. 11 Anzahl der Mitfahrer in Köln-Weiden West

2.6 Fahrzweck

Ein Großteil der Fahrten der befragten Personen (siehe Abb. 12) sind mit 87 % Wege zur Arbeit. Zur Universität und zur Schule sind insgesamt 10 % der Befragten unterwegs. Die Fahrzwecke Freizeit, Arztbesuch und Sonstiges machen jeweils 1 % aus.

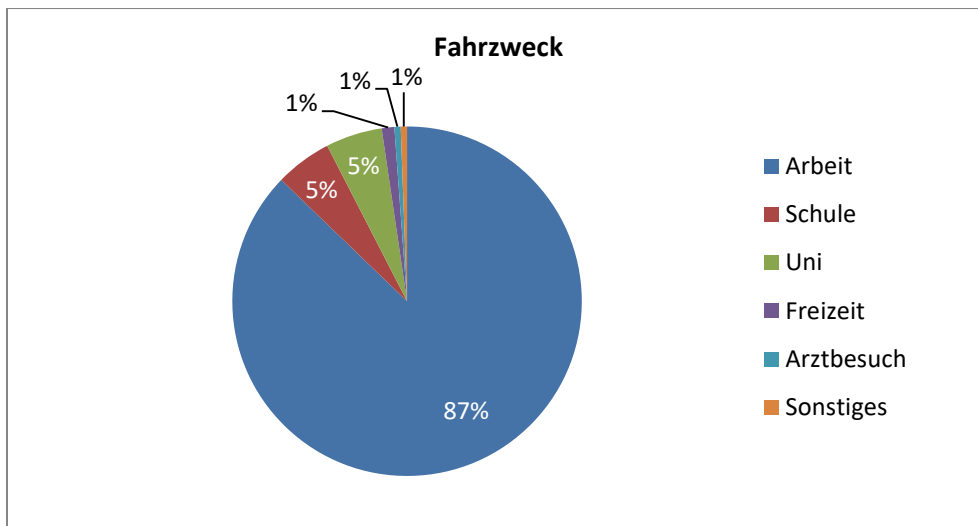


Abb. 12 Häufigkeit des jeweiligen Fahrzwecks in Köln-Weiden West

2.7 Private Stellplätze

Ein privater Stellplatz ist bei knapp 80 % der Nutzer des P+R-Parkplatzes vorhanden (siehe Abb. 13). Bei 14 % der Nutzer ist kein privater Stellplatz vorhanden und 6 % machten bei dieser Frage keine Angaben.

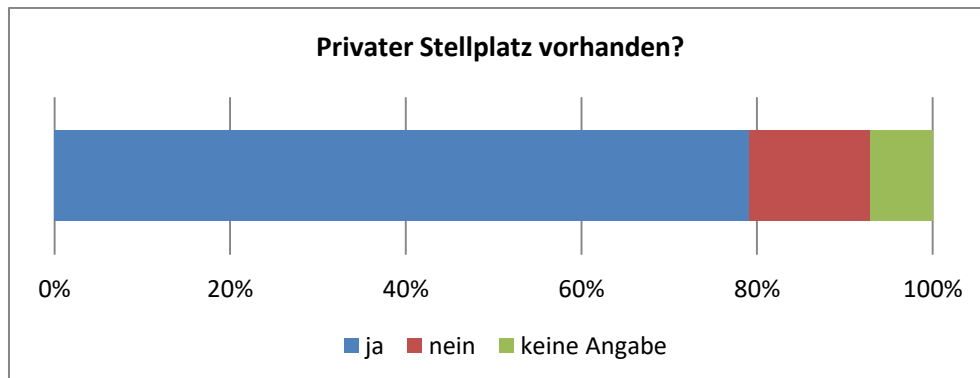


Abb. 13 Vorhandensein privater Stellplätze (P+R Weiden West)

3 P+R-Parkplatz in Frechen-Königsdorf

Der Parkplatz verfügt insgesamt über 306 Stellplätze. Die berücksichtigten Parkbereiche des P+R sind in Abb. 14 dargestellt.

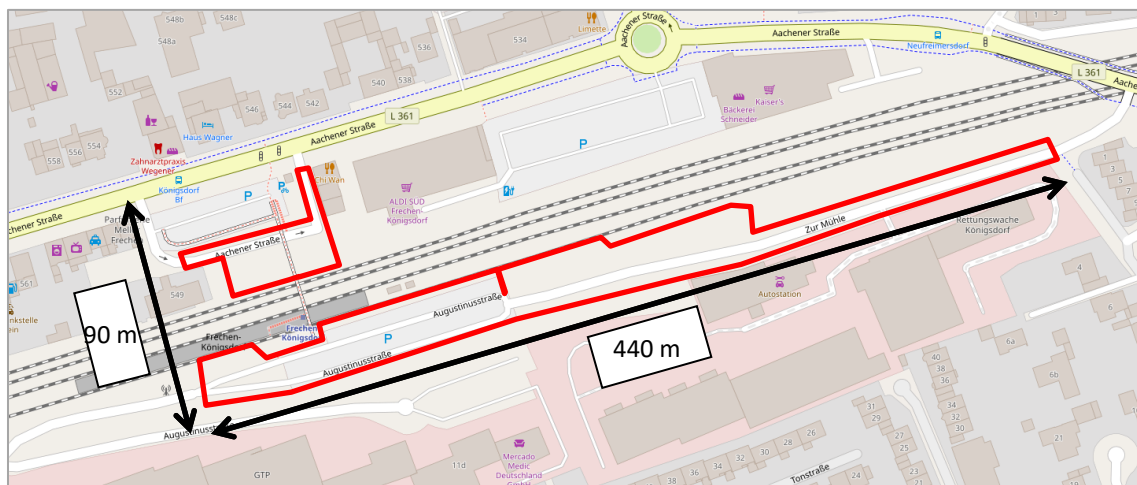


Abb. 14 Abgrenzung des P+R-Parkplatzes in Frechen-Königsdorf (Quelle: openstreetmap.org)

3.1 Auslastung des P+R-Parkplatzes

Am Dienstag, den 03.12.2019 um 6:00 Uhr waren insgesamt 73 Stellplätze belegt und am Donnerstag, den 05.12.2019 waren um 6:00 Uhr 53 Stellplätze belegt.

Eine Zählung um 9:00 Uhr ergab, dass von den insgesamt 306 Stellplätzen am 03.12.2019 insgesamt 261 Stellplätze belegt waren, was einer Auslastung von 85 % entspricht. Am 05.12.2019 waren 246 der 306 Stellplätze belegt, was einer Auslastung von 80 % entspricht. Um 10:00 Uhr war auch dieser Parkplatz annähernd vollständig belegt. Eine Überlastung, wie am P+R-Parkplatz in Weiden West, war aber nicht ersichtlic.

Bei der Befragung am P+R-Parkplatz in Königsdorf konnten insgesamt 110 verschiedene Personen befragt werden. Doppelbefragungen derselben Personen an beiden Befragungstagen fanden nicht statt.

3.2 Herkunft der P+R-Nutzer in Frechen-Königsdorf

Die Herkunftsorte der P+R-Nutzer in Frechen-Königsdorf sind in der folgenden Abb. 15 dargestellt. Rund 55 % kommen aus Frechen, ca. 26 % aus Pulheim und ca. 16 % aus Bergheim.

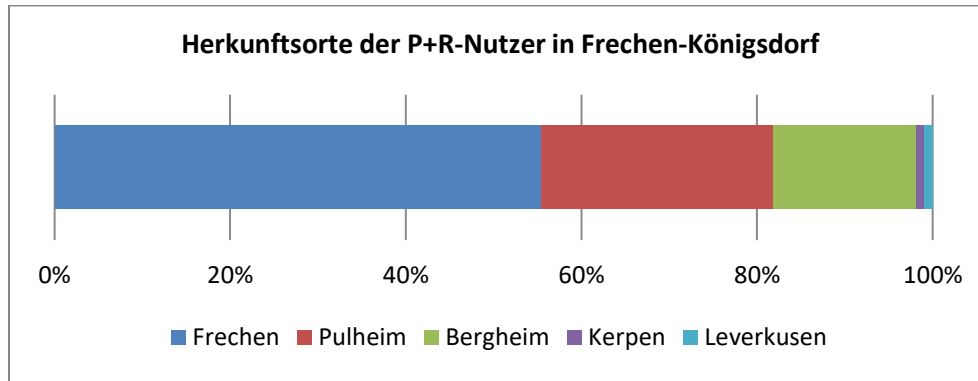


Abb. 15 Herkunftsort der Nutzer des P+R in Frechen-Königsdorf

Hochgerechnet auf alle Stellplätze² (Anzahl: 306, inkl. Behindertenstellplätze und Stellplätze mit E-Ladesäulen; Annahme: Vollausslastung ohne Dauerparker) würde dies bedeuten, dass 170 der P+R-Nutzer aus Frechen kommen, 81 aus Pulheim, 50 aus Bergheim, sowie 6 aus anderen Städten.

Bei der Betrachtung der Herkunft der P+R-Nutzer (Abb. 16 bis Abb. 18) ist festzustellen, dass diese zu einem großen Teil aus dem eigenen Stadtteil Königsdorf kommen. Des Weiteren erstreckt sich der Einzugsbereich des Parkplatzes größtenteils in Richtung Norden auf die Stadtteile Dansweiler und Brauweiler in Pulheim und Glessen in Bergheim.

² Wurde kein Herkunftsstadtteil angegeben, wurde eine proportionale Verteilung gemäß der Verteilung der Nennungen der anderen Befragten aus der gleichen Stadt angenommen.

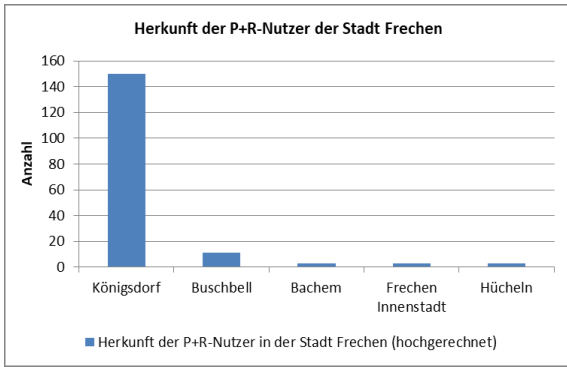


Abb. 16 Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Frechen (P+R Königsdorf)

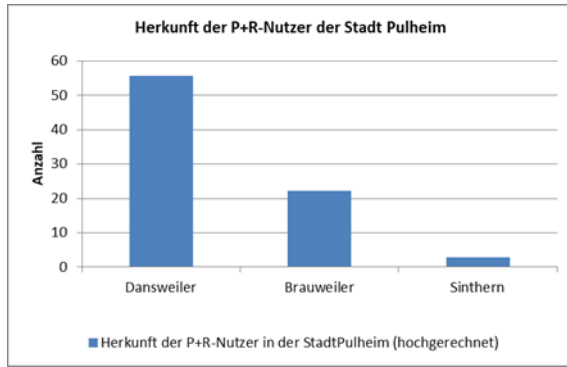


Abb. 17 Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Pulheim (P+R Königsdorf)

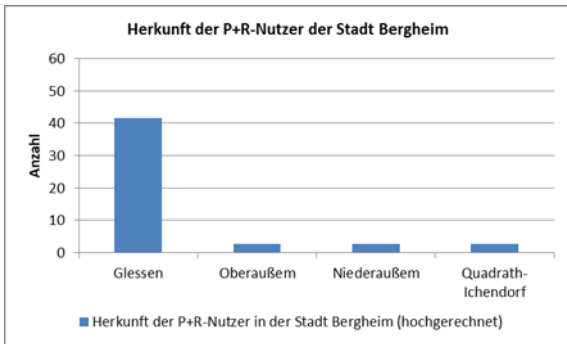


Abb. 18 Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Bergheim (P+R Königsdorf)

3.3 Zielorte der Befragten

Das Ziel der befragten Nutzer des P+R-Parkplatzes in Königsdorf (siehe Abb. 19) war zu 91 % die Stadt Köln. Dahinter folgen Düren mit 3 % und Frankfurt mit 2 %.

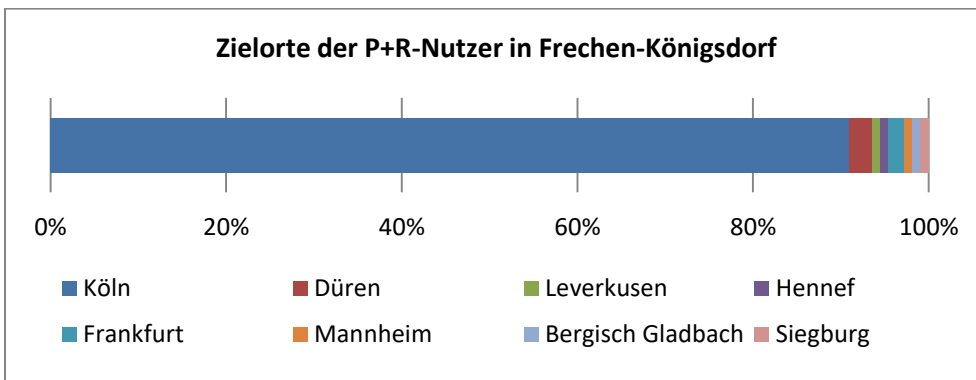


Abb. 19 Zielorte der P+R-Nutzer in Frechen-Königsdorf

3.4 Häufigkeit der Nutzung

Auch am P+R-Parkplatz in Frechen-Königsdorf gaben etwa zwei Drittel der Befragten an, den P+R-Parkplatz an 5 Tagen in der Woche oder mehr zu nutzen (siehe Abb. 20). Nur 10 % der Nutzer gaben an den P+R-Parkplatz an nur zwei oder weniger Tagen in der Woche zu nutzen.

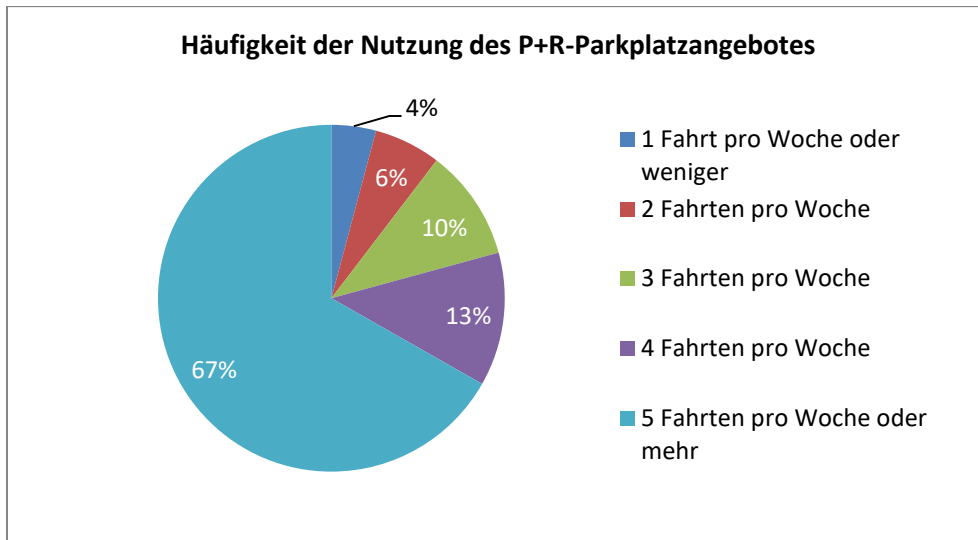


Abb. 20 Häufigkeit der Nutzung des P+R-Parkplatzangebotes (P+R Königsdorf)

3.5 Besetzungsgrad der Fahrzeuge

In Frechen-Königsdorf hatten ca. 25 % einen Mitfahrer. Die restlichen ca. 75 % der Befragten hatten keinen Mitfahrer (siehe Abb. 21).

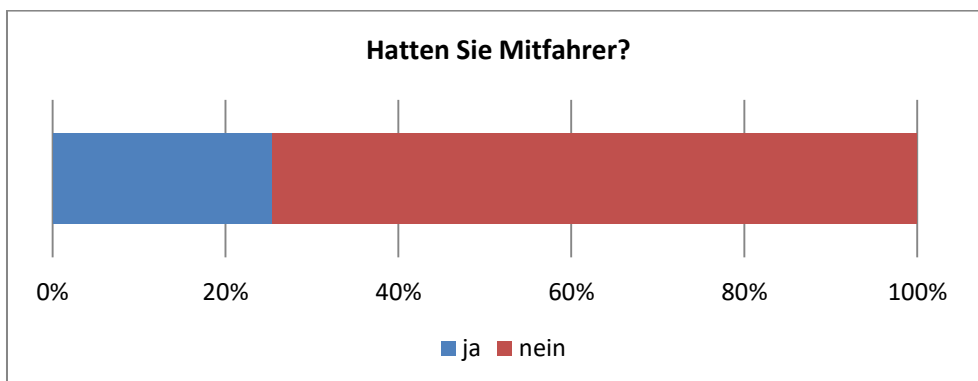


Abb. 21 Häufigkeit von Mitfahrern in Frechen-Königsdorf

Die Befragten mit Mitfahrern (siehe Abb. 22) hatten zu 97 % einen Mitfahrer, knapp 4 % hatten 2 Mitfahrer.

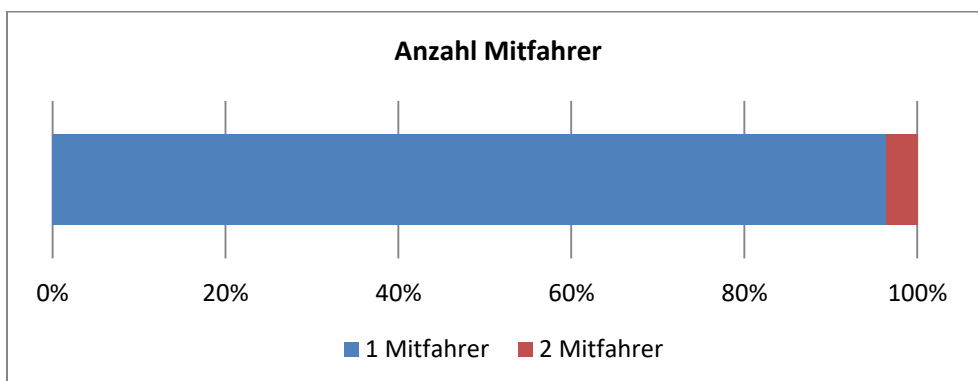


Abb. 22 Anzahl der Mitfahrer in Frechen-Königsdorf

3.6 Fahrzweck

Auch in Frechen-Königsdorf ist der maßgebende Fahrzweck (siehe Abb. 23) mit einem Anteil von 85 % der Nennungen der Weg zur Arbeit. Die Wege zur Schule nehmen einen Anteil von insgesamt 8 % ein, die Wege zur Universität insgesamt 4 %. Die Fahrzwecke Freizeit (2 %) und Einkaufen (1 %) wurden lediglich zu geringen Anteilen genannt.

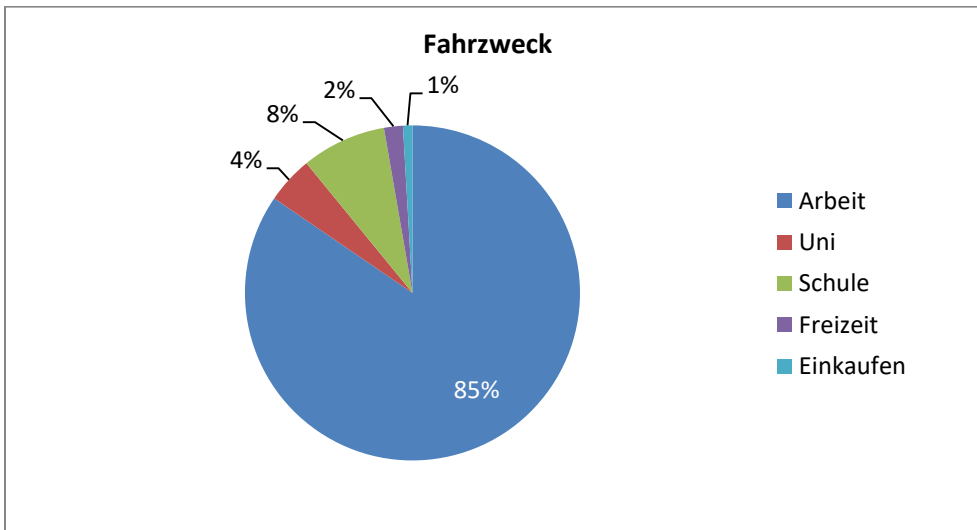


Abb. 23 Häufigkeit des jeweiligen Fahrzwecks in Frechen-Königsdorf

3.7 Private Stellplätze

Ein privater Stellplatz ist bei 87 % der Nutzer des P+R-Parkplatzes vorhanden (siehe Abb. 24). Bei 13 % der Nutzer ist kein privater Stellplatz vorhanden.

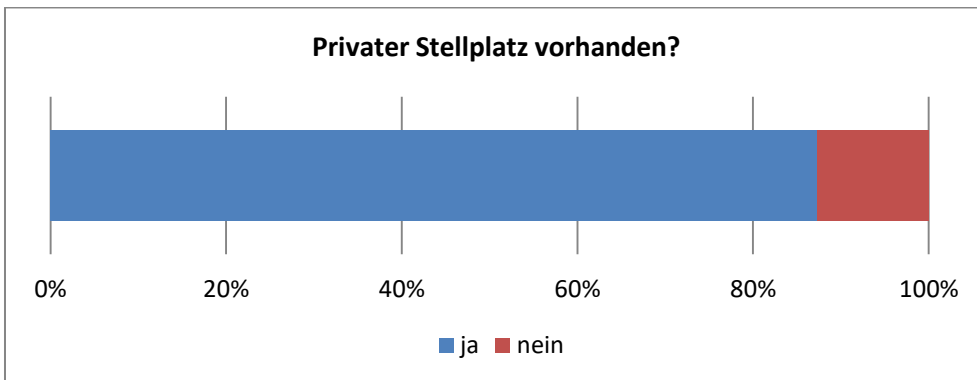


Abb. 24 Vorhandensein privater Stellplätze (P+R Königsdorf)

4 P+R-Parkplatz in Kerpen-Horrem

Im direkten Umfeld des Bahnhofs in Kerpen-Horrem befinden sich insgesamt drei unterschiedliche P+R-Parkbereiche, wie in Abb. 25 zu sehen ist. Der größte Parkbereich 1 mit insgesamt 516 Stellplätzen befindet sich im Gleisdreieck nördlich des Bahnhofs. Der zweite Bereich befindet sich westlich des Bahnhofs und hat eine Kapazität von 124 Stellplätzen. Südlich der Gleise verfügt der dritte Parkbereich über ca. 305 Stellplätze. Die drei P+R-Parkbereiche in Kerpen-Horrem haben demnach eine Stellplatzkapazität von insgesamt 941 allgemein verfügbaren

Stellplätzen. Hinzu kommen vier Behindertenstellplätze im Parkbereich 1, sodass insgesamt 945 Stellplätze zur Verfügung stehen. Alle berücksichtigten Stellplätze sind in Abb. 25 dargestellt. Besondere Beachtung sollten die durchaus größeren Distanzen finden, die ggf. vom Stellplatz bis zum Bahnsteig zurückgelegt werden müssen. Es können zum Teil weitere Fußwege entstehen, die bei der Nutzung der P+R-Parkplätze und den Reisezeitvergleichen berücksichtigt werden müssen. Insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen sind davon stark betroffen.

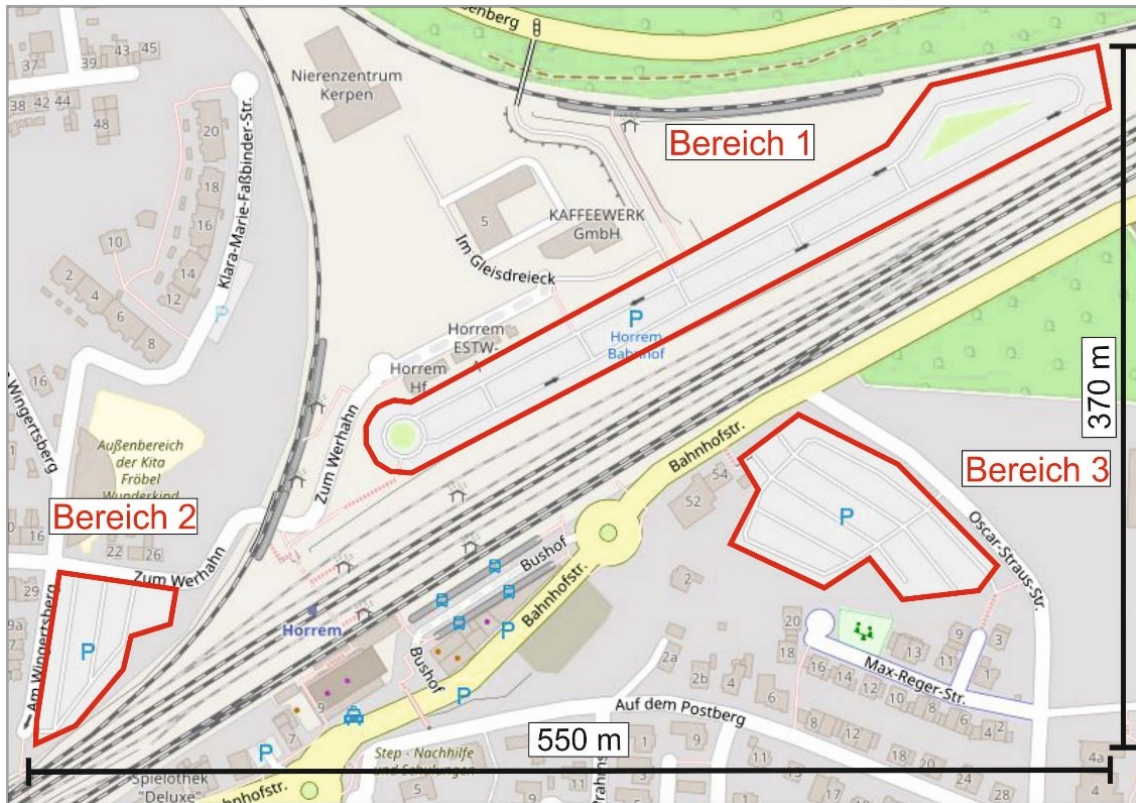


Abb. 25 Abgrenzung der P+R-Parkbereiche in Kerpen-Horrem (Quelle: openstreetmap.org)

Insgesamt konnten bei der Befragung 194 Personen, die mit dem MIV angereist sind, vollständig befragt werden. Doppelbefragungen von denselben Personen an unterschiedlichen Tagen fanden nicht statt. Die befragten P+R-Nutzer teilten sich, wie in Abb. 26 zu sehen ist, auf die einzelnen Parkbereiche auf. Die Anteile entsprechen dabei in etwa auch der Größe der drei Bereiche.

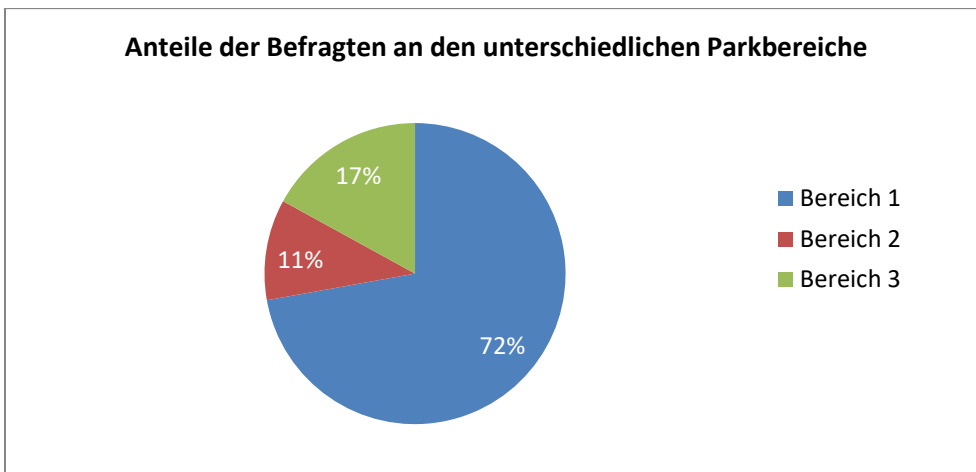


Abb. 26 Anteile der P+R-Nutzer aus den unterschiedlichen Parkbereichen

4.1 Auslastungen des P+R-Parkplatzes

Die Auslastung des P+R-Parkplatzes wurde an allen drei Befragungstagen für alle drei Bereiche jeweils einzeln um 6:00 Uhr, um 8:00 Uhr und um 10:00 Uhr erfasst. Auffällig ist, dass am Dienstag, den 04.02.2020 die Belegung etwas niedriger war, als an den anderen beiden Befragungstagen. Dies ist auf Störungen der Bahnverbindungen im SPNV durch den Orkan „Sabine“ zurückzuführen, der dafür sorgte, dass es am Dienstag zu Ausfällen im SPNV kam. Die Auswirkungen auf die Befragungen sind als marginal einzuschätzen, da anzunehmen ist, dass die Zugausfälle und das damit zusammenhängende Fernbleiben von Pendlern alle Herkunftsorte gleichhäufig betroffen hat. An den anderen beiden Befragungstagen waren alle Parkplätze um 10:00 Uhr belegt, wie in Abb. 27 zu erkennen ist.

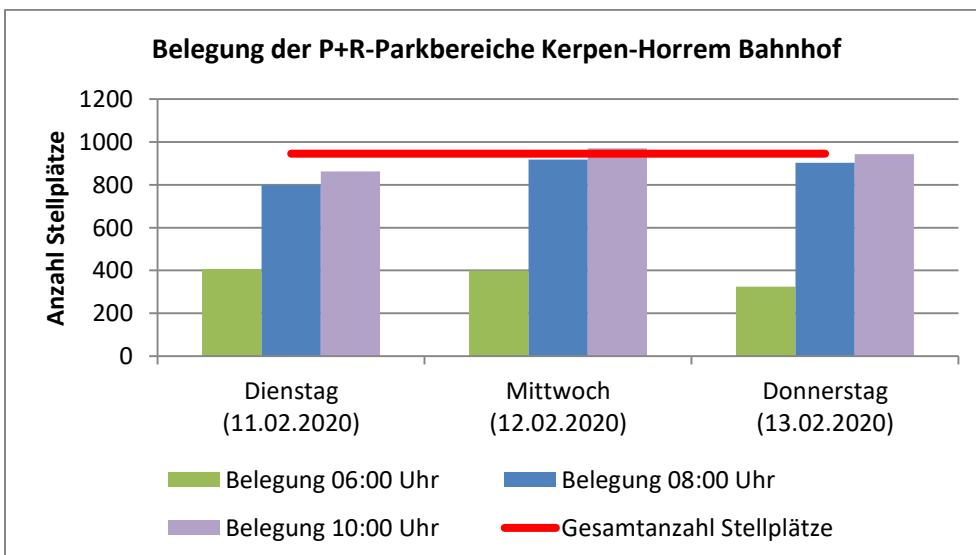


Abb. 27 Belegung der P+R-Parkbereiche in Kerpen-Horrem

Werden die Auslastungen der drei Parkbereiche in Abb. 27 miteinander verglichen, so fällt auf, dass der Parkbereich 2 an allen drei untersuchten Tagen schon um 6:00 Uhr zu über 80% belegt war, während die Parkbereiche 1 und 3 zu etwa 30 % bzw. 40 % ausgelastet waren.

Außerhalb gekennzeichnetener Stellplatzflächen abgestellte Pkw

In allen Parkbereichen kam es zu Parkvorgängen, die sich nicht auf die markierten Stellplätze beschränkten, da auch außerhalb der markierten Bereiche geparkt wurde, wie in Abb. 28 bis Abb. 31 zu sehen ist. Diese Parkvorgänge fanden nicht ausschließlich zu Zeiten statt, zu denen die anderen Parkplätze vollständig belegt waren, sondern auch, wenn genug markierte Stellplätze frei waren, um insbesondere im Bereich 1 die Fußwege vom Stellplatz zum Bahnsteig zu verkürzen. Dies führte dazu, dass die Auslastung zeitweise über 100 % lag, aber vereinzelt noch Stellplätze zu finden waren. In mehreren Gesprächen mit Nutzern des P+R-Parkplatzes während der Befragungen wurde aber darauf hingewiesen, dass die Auslastung des P+R-Parkplatzes in Horrem an anderen Tagen deutlich höher ist und es zu Einschränkungen der Befahrbarkeit des Parkplatzes kommen kann.

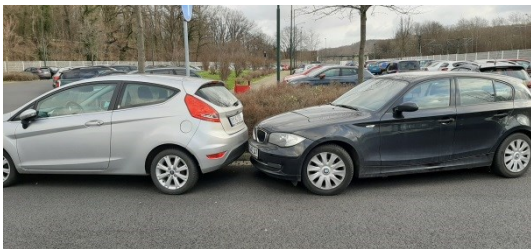


Abb. 28 abgestellte Pkw Bereich 1



Abb. 29 abgestellte Pkw Bereich 1



Abb. 30 abgestellte Pkw Bereich 2



Abb. 31 abgestellte Pkw Bereich 3

4.2 Herkunft der P+R-Nutzer in Kerpen-Horrem

Die wichtigsten Herkunftsorte der befragten P+R-Nutzer sind in Abb. 32 dargestellt. Nach Hochrechnung der Befragungen³ auf alle zur Verfügung stehenden Parkplätze (Anzahl: 945, inkl. 4 Behindertenstellplätze) kommen etwa 292 Personen aus Bergheim, 273 Personen aus Kerpen und über 175 Personen aus Elsdorf. Die 205 weiteren Nutzer des P+R-Parkplatzes kommen aus anderen Städten.

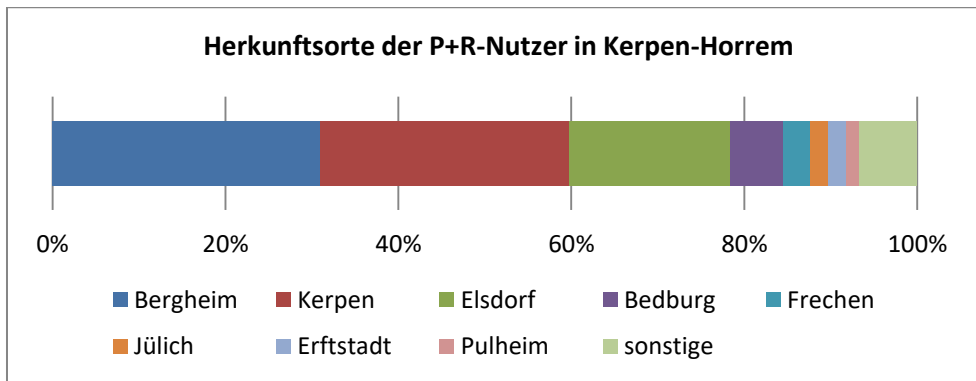


Abb. 32 Herkunftsorte der P+R-Nutzer in Kerpen-Horrem

Die Abb. 33 bis Abb. 35 stellen die Herkunft der P+R-Nutzer am Bahnhof in Kerpen-Horrem, hochgerechnet auf die gesamte Anzahl an verfügbaren Stellplätzen, dar.

Von den 273 Personen aus Kerpen kommen 133 Personen aus dem Stadtteil Horrem, 89 Personen aus Sindorf und 51 Befragte aus den übrigen Stadtteilen.

Aus Bergheim kommt mit 109 Personen der größte Anteil aus dem Stadtteil Quadrath-Ichendorf. Knapp 46 Personen kommen aus dem Zentrum Bergheims, aus Ahe 34 und aus Thorr 29 Personen. Aus den restlichen Stadtteilen kommen 74 Personen.

Aus der Stadt Elsdorf kommen hochgerechnet auf die Gesamtzahl der verfügbaren Stellplätze 50 Personen aus Elsdorf, 42 Personen aus Berrendorf-Wüllenrath und rund 33 Personen aus Widdendorf. Weitere 50 Personen kommen aus den restlichen Stadtteilen von Elsdorf.

³ Wurde kein Herkunftsstadtteil angegeben, wurde eine proportionale Verteilung gemäß der Verteilung der Nennungen der anderen Befragten aus der gleichen Stadt angenommen.

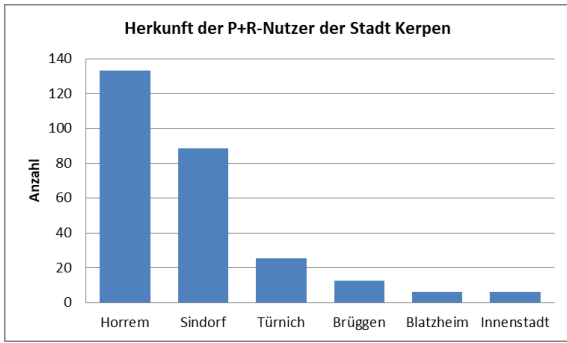


Abb. 33 Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Kerpen

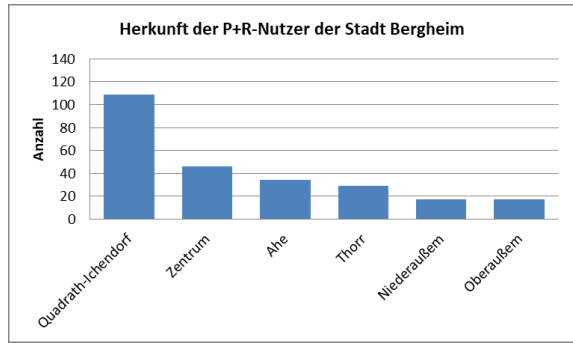


Abb. 34 Herkunft der P+R-Nutzer aus Bergheim

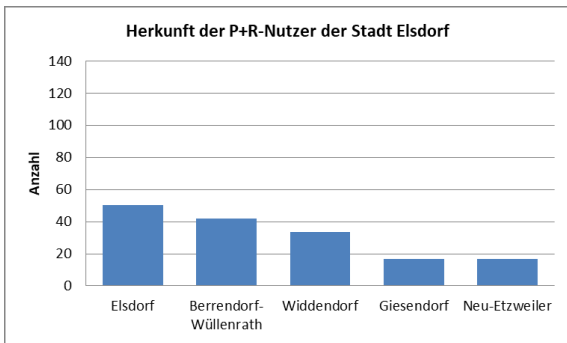


Abb. 35 Herkunft der P+R-Nutzer aus Elsdorf

4.3 Zielorte der Befragten

Bei der Betrachtung der Zielorte der Befragten aus Kerpen-Horrem (siehe Abb. 36) lässt sich feststellen, dass fast 80 % der Befragten, hochgerechnet auf alle Stellplätze also 756 Personen, die Stadt Köln als Zielort angegeben haben. Aachen ist der Zielort von ca. 60 Personen, nach Düsseldorf pendeln ca. 35 Personen.

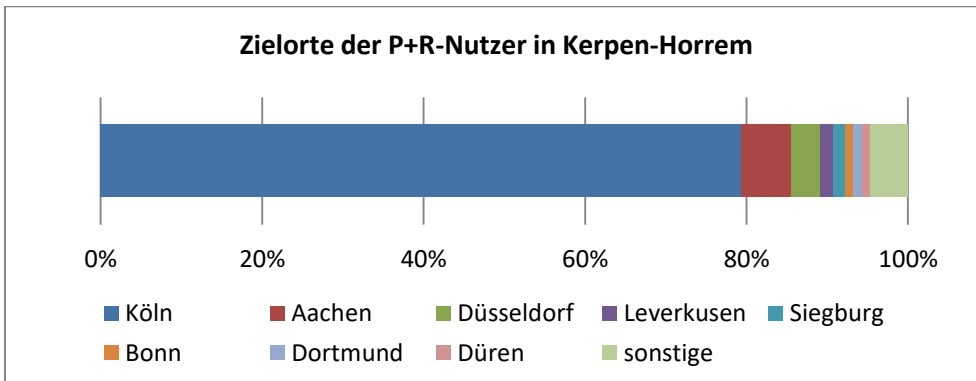


Abb. 36 Zielorte der Befragten an den P+R-Parkbereichen in Kerpen-Horrem

4.4 Häufigkeit der Nutzung

Fast drei Viertel der Befragten nutzen einen der drei P+R-Parkbereiche in Kerpen-Horrem für fünf Fahrten pro Woche oder häufiger (siehe Abb. 37). Ca. 10 % der Personen gaben an, das P+R-Angebot für vier Fahrten pro Woche in Anspruch zu nehmen. Der Anteil der Personen, die für drei Fahrten pro Woche oder weniger die P+R-Parkbereiche nutzen liegt bei rund 18 %. Die erzielten Befragungsergebnisse entsprechen dem erwarteten Nutzungsverhalten von typischen P+R-Parkplätzen.

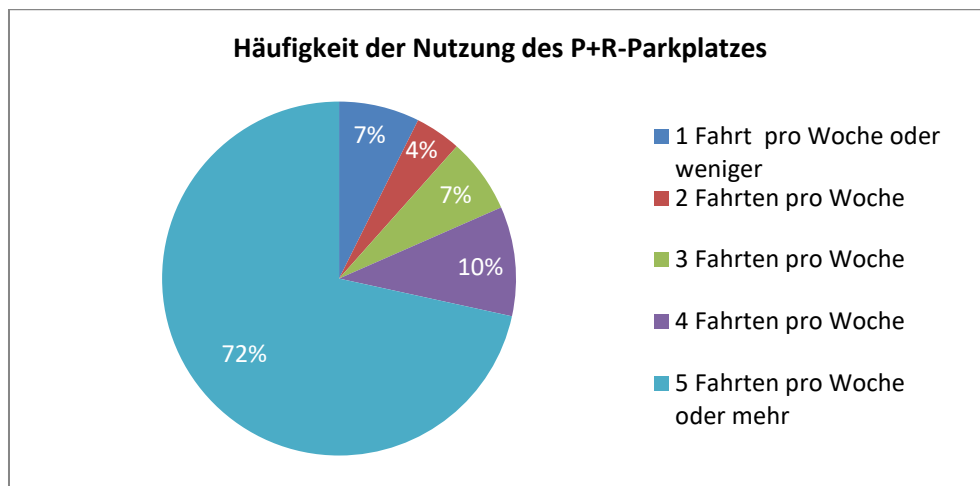


Abb. 37 Häufigkeit der Nutzung der P+R-Parkbereiche (Kerpen-Horrem)

Die getroffene Einschätzung zum Nutzungsverhalten der P+R-Parkbereiche bestätigen sowohl der Anteil des Jobtickets (siehe Abb. 38) als auch der angegebene Fahrzweck (siehe Abb. 41), auf welchen zu einem späteren Zeitpunkt genauer eingegangen wird. Das Jobticket kann ausschließlich über den Arbeitgeber bezogen werden und berechtigt den Arbeitnehmer zur Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln im gesamten Verbundgebiet des VRS. Der Preis ist abhängig vom Standort des Unternehmens und der Zahl der Mitarbeiter. Zwei Drittel der befragten Personen waren im Besitz eines Jobtickets. Knapp 10 % gaben an im Besitz eines Monatstickets zu sein. Weitere 9 % nutzten ein Semesterticket. Rund 5 % der Befragten waren mit einem Einzelticket unterwegs. Knapp 76 % der Befragten besitzen demnach ein Jobticket oder Semesterticket, die jeweils unbegrenztes Reisen mit dem ÖPNV im VRS ermöglichen. Für diese Fahrgäste ist es in finanzieller Hinsicht einerlei, wo sie auf den ÖPNV umsteigen, solange sich dieser Punkt im VRS-Gebiet befindet.

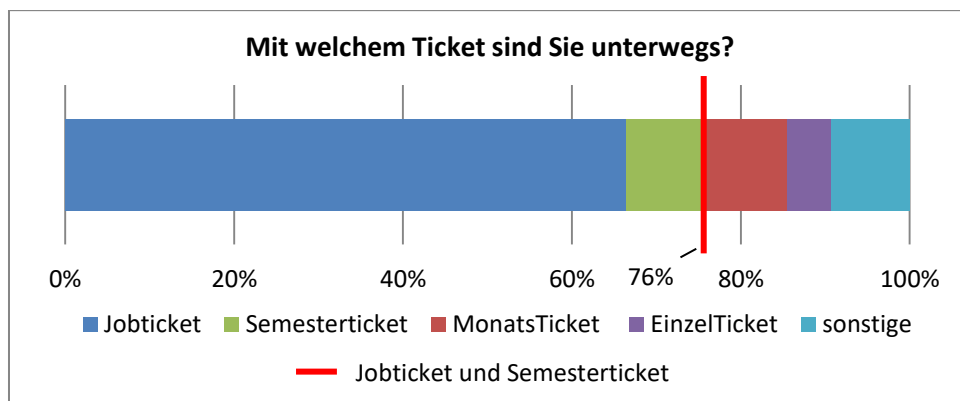


Abb. 38 Ticketart der P+R-Nutzer in Kerpen-Horrem

4.5 Besetzungsgrad der Fahrzeuge

Da ein höherer Besetzungsgrad zu deutlich geringeren Auslastungen von Parkplätzen führen kann, wurde nach der Anzahl der Mitfahrer der P+R-Nutzer gefragt. Dabei wurde festgestellt, dass etwa 90 % alleine, also ohne Mitfahrer zum Parkplatz, gefahren sind. Nur etwa 10 % der Befragten hatten mindestens einen Mitfahrer (siehe Abb. 39). Bei über 80 % der Fälle (siehe Abb. 40), bei denen die befragte Person einen Mitfahrer hatte, wurde lediglich eine Person mitgenommen.

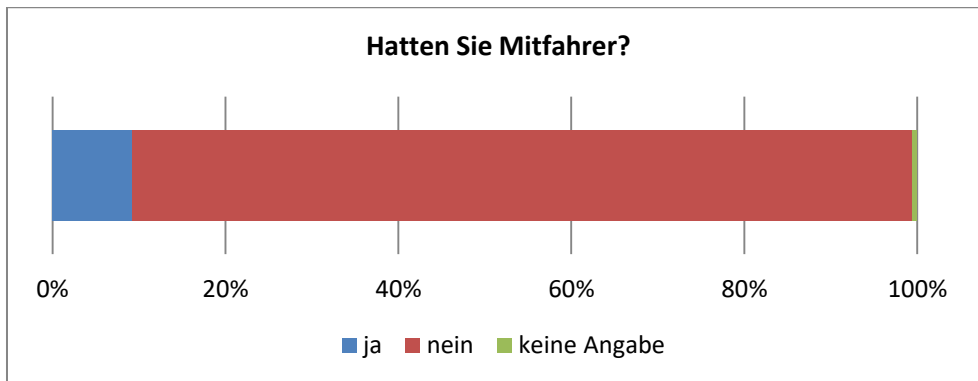


Abb. 39 Häufigkeit von Mitfahrern in Kerpen-Horrem

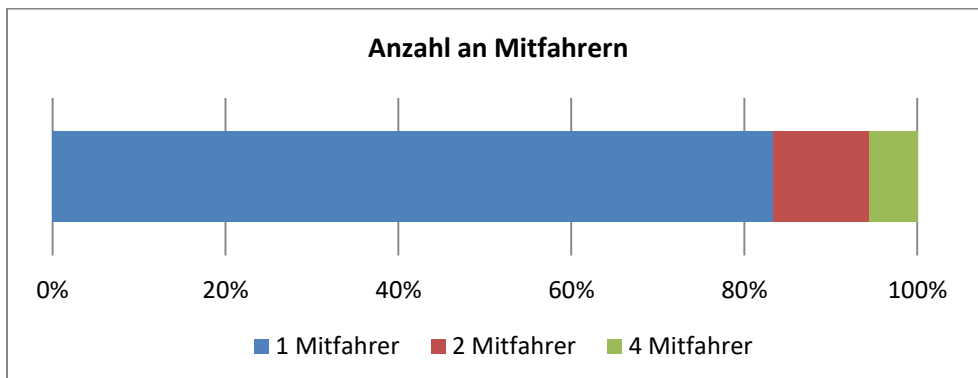


Abb. 40 Anzahl an Mitfahrern in Kerpen-Horrem

4.6 Fahrzweck

Der Fahrzweck (siehe Abb. 41) stellt deutlich heraus, dass die P+R-Parkbereiche in Kerpen-Horrem größtenteils mit einem Anteil von 95 % für die Fahrten zur Arbeit und Ausbildung genutzt werden. Die Fahrten zur Arbeit betragen 85 %, Fahrten zur Universität 6 % und Fahrten zur Schule 4 %. Die restlichen 5 % verteilen sich auf andere Fahrzwecke.

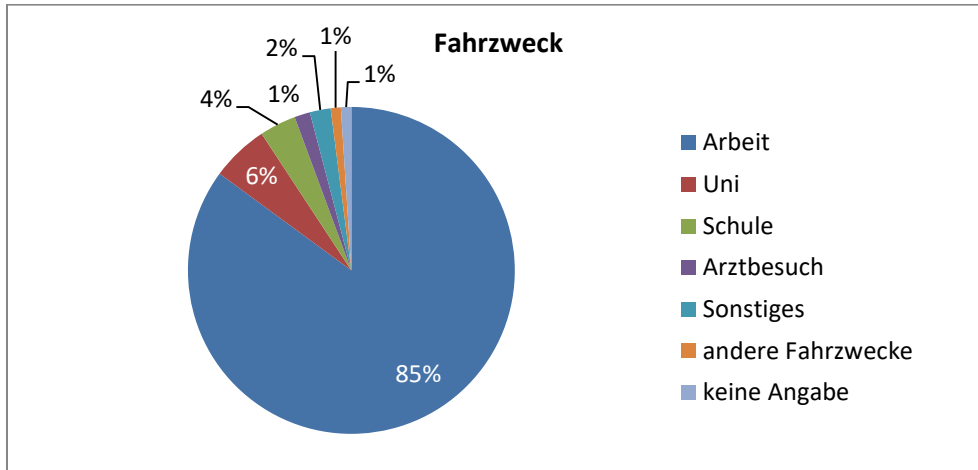


Abb. 41 Häufigkeit des jeweiligen Fahrzwecks in Kerpen-Horrem

4.7 Private Stellplätze

Ein privater Stellplatz ist bei fast 85 % der Nutzer des P+R-Parkplatzes vorhanden (siehe Abb. 42). Bei ca. 13 % der Nutzer ist kein privater Stellplatz vorhanden und 3 % machten bei dieser Frage keine Angabe.

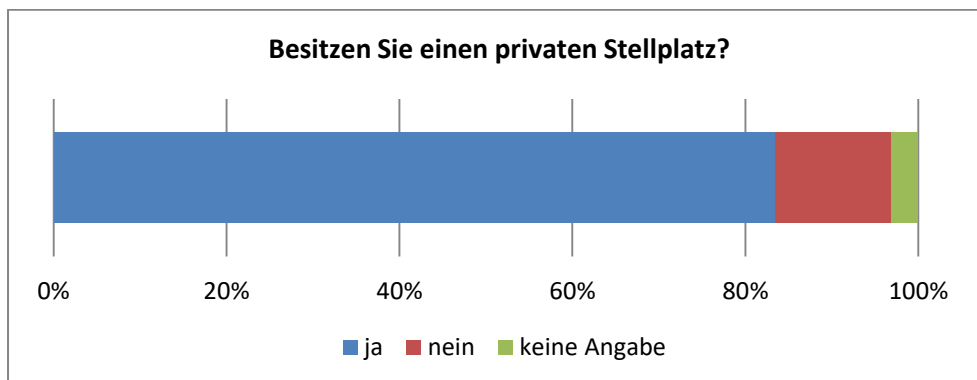


Abb. 42 Vorhandensein privater Stellplätze (Kerpen-Horrem)

5 Zusammenfassung

Aus den erhobenen Daten werden nachfolgend mögliche Rückschlüsse diskutiert, Handlungsfelder benannt und ein Fazit gezogen.

5.1 Rückschlüsse aus der Befragung von P+R-Kunden

Bei der Befragung an den P+R-Parkplätzen in Köln-Weiden West, Frechen-Königsdorf und Kerpen-Horrem stellte sich nochmals deutlich heraus, dass alle Parkplätze eine hohe Auslastung aufweisen und der P+R-Parkplatz in Weiden West überlastet ist. Eine Vollausslastung war dort bereits ab 8:30 Uhr morgens zu erkennen und der Parkplatz in Königsdorf wurde unter anderem auch als Ausweichparkplatz für den P+R-Parkplatz in Weiden West genutzt. Gegen 10:00 Uhr waren aber auch die P+R-Parkplätze in Königsdorf und in Horrem nahezu vollständig ausgelastet. Die Nutzung der P+R-Parkplätze entspricht der zu erwartenden Nutzung eines Pendlerparkplatzes. Der Fahrzweck war zu über 90 % die Fahrt zur Arbeit, Schule oder Universität. Auch die Nutzungshäufigkeit des Angebots lag bei etwa zwei Dritteln der Nutzer bei 5 Fahrten in der Woche.

Bezogen auf alle drei untersuchten P+R-Parkplätze lässt sich feststellen, dass der Startort (Wohnstandort) eines hohen Anteils der Nutzer der P+R-Parkplätze im unmittelbaren Umfeld (<3km) liegt. Insgesamt sind gemäß NVP von 2016 91,8% aller Einwohner im Rhein-Erft-Kreis mit dem ÖPNV (ohne reine Schülerverkehrslinien) erschlossen. Das bedeutet, dass fast allen Nutzern des P+R-Parkplatzes eine Mobilitätsalternative mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verfügung steht, die in fußläufig zumutbarer Entfernung liegt oder zumindest radverkehrlich gut erreichbar ist. Teilweise werden die Haltestellen in Wohnortnähe von den Buslinien in den Hauptverkehrszeiten im 15´Takt bedient.

Überträgt man außerdem das Ergebnis der lediglich am P+R-Platz Horrem erhobenen Frage nach der genutzten Ticketart auf alle drei P+R-Plätze, so erkennt man, dass 75% aller P+R-Nutzenden im Besitz eines Job- oder Semestertickets sind und somit den ÖPNV auch vom Startort ihrer Fahrt ohne weitere Zuzahlung nutzen könnten.

Die Abbildungen 43, 44 und 45 zeigen die jeweiligen ermittelten Einzugsbereiche der drei P+R-Parkplätze. In den Einzugsbereichen befinden sich die am häufigsten genannten Stadtteile der jeweiligen Kommunen. Die farbigen Rahmenlinien in den Abb. 43 bis 45 stellen den Einzugsbereich der jeweiligen P+R-Anlage dar. Die Zahlen stehen für die hochgerechnete Anzahl der P+R-Nutzer mit ihrem jeweils angegebenen Wohnort. Den Buslinien ist jeweils die zu den Zeitpunkten der Befragung relevante Taktung der HVZ zugeordnet. Die Taktungen in der HVZ und NVZ sind in der Abb. 44 im Überblick dargestellt.

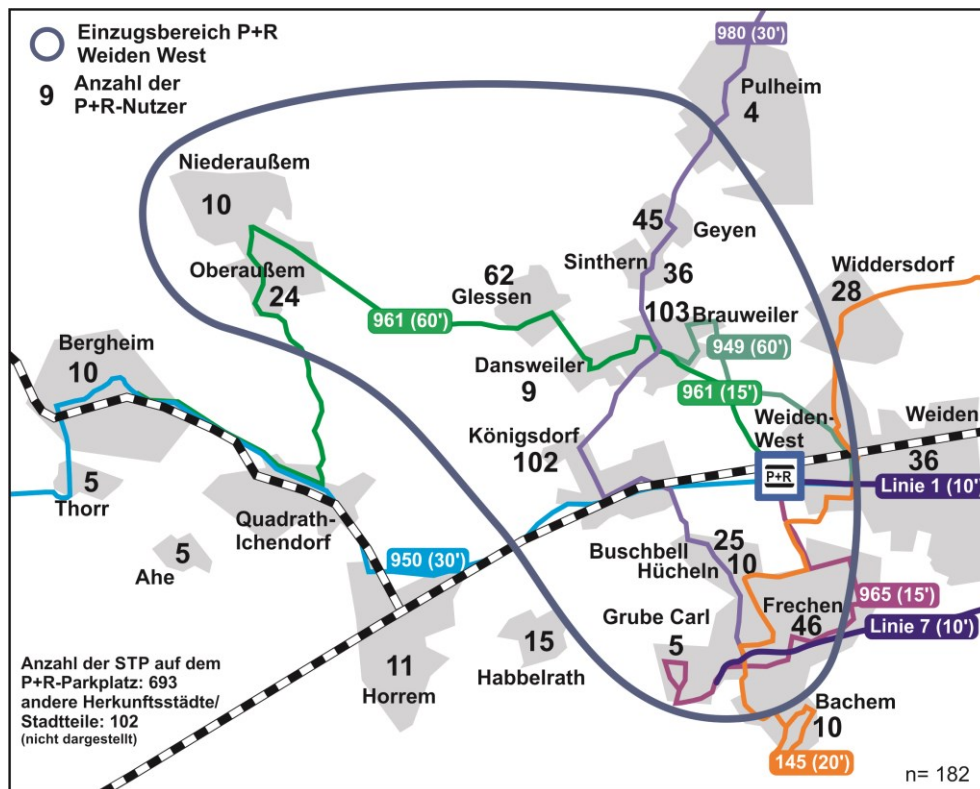


Abb. 43 Einzugsbereich des P+R-Parkplatzes Weiden West

Die Befragung ergab, dass bei den Befragten am P+R Köln-Weiden West folgende Herkunftsstadtteile vorherrschend sind:

- 30 % der Befragten stammen aus Frechen mit Schwerpunkt aus den Stadtteilen Frechen Innenstadt und Königsdorf, sowie Bachem und Buschbell
- 30 % gaben als Wohnort Pulheim und dabei insbesondere die Stadtteile Brauweiler, Geyen, Sinthern und Dansweiler an
- 20 % der Nutzer sind aus Bergheim und dort insbesondere aus den Stadtteilen Glessen und Oberaußem

In der Abb. 44 ist das Fahrtenangebot aller relevanten Linien für die drei P+R-Parkplätze für die HVZ und die NVZ dargestellt.

Fahrtenangebot von Montag bis Freitag				
Linie	Streckenabschnitt zwischen		Taktung	
			HVZ* ¹	NVZ
920	Erfstadt	Horrem	60	60
931	Frechen Rathaus	Königsdorf	60	60
941* ²	Elsdorf	Horrem	60	60
949	Brauweiler	Weiden Zentrum	60	60
950	Elsdorf	Weiden Zentrum	30	60
960	Frechen	Bergheim	30	60
961	Bergheim	Glessen	60	60
961	Glessen	Weiden-West	15	60
962	Königsdorf	Bocklemünd	30	60
965	Weiden West	Frechen Rathaus	15	60
975	Bergheim Bf.	Horrem Bf.	60	60
980	Worringen	Frechen	30	30
145	Frechen	Bocklemünd	20	20

*¹ Taktangebot besteht nicht immer über die gesamte HVZ und nicht über den gesamten Linienvorlauf und teilweise nur in Lastrichtung

*² ab 14.06.2020 ganztägig im 30-Min-Takt

Abb. 44 Fahrtenangebot von Montag bis Freitag

Dass auch Nutzer des P+R-Parkplatzes mit Wohnort in Königsdorf den P+R-Parkplatz in Weiden West nutzen, könnte darin begründet sein, dass dort auch die Linie 1 ihren Linienvorlauf hat.

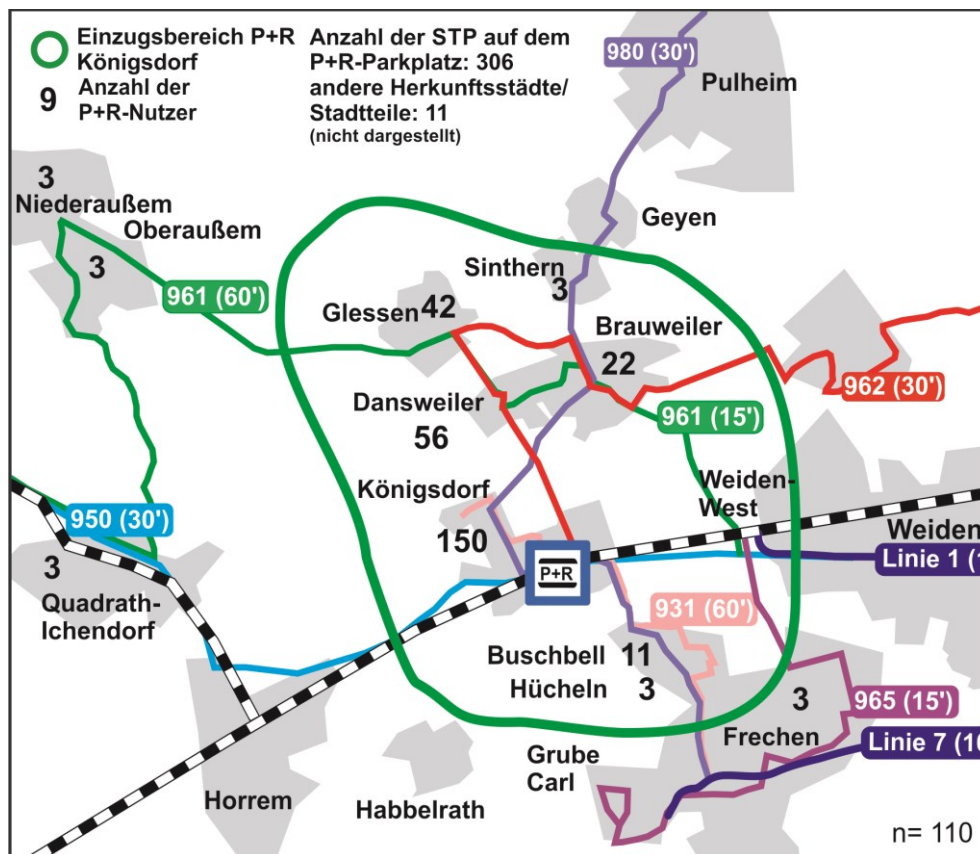


Abb. 45 Einzugsbereich des P+R-Parkplatzes Königsdorf

Am P+R-Parkplatz Königsdorf stammen die meisten Kunden entweder direkt aus Königsdorf oder aus den unmittelbar benachbarten Stadtteilen, wie Bergheim-Glessen, Pulheim-Brauweiler und Pulheim-Dansweiler. Hier sind die Wege auf dem P+R-Parkplatz selbst deutlich kürzer als auf dem Gelände des P+R-Parkplatzes in Weiden West.

Auffällig ist die hohe Anzahl von etwa 150 P+R-Nutzern, die in Königsdorf selbst wohnen und deren Anreiseweg daher unter 2 km liegt. Hier könnte eine Stärkung des Radverkehrs den P+R-Parkplatz deutlich entlasten.

Dass die Auslastung an der P+R-Anlage in Königsdorf geringer ist als in Weiden West und zudem die höchste Belastung eine Stunde später eintritt als in Weiden West, deutet ebenso, wie direkte Hinweise der Kunden bei der Befragung darauf hin, dass der P+R-Parkplatz in Königsdorf auch als Ausweichparkplatz genutzt wird, wenn der P+R-Parkplatz in Weiden West ausgelastet ist.

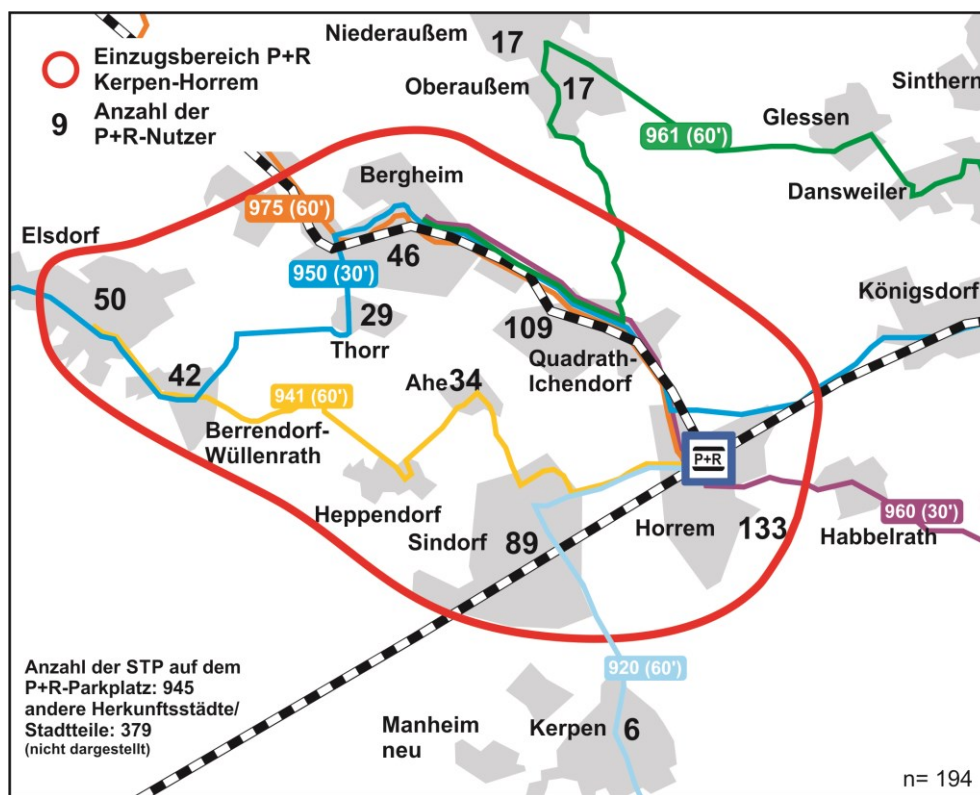


Abb. 46 Einzugsbereich des P+R-Parkplatzes Horrem

Der Großteil der Nutzer des P+R-Parkplatzes in Kerpen-Horrem kommt aus den Bereichen Elldorf, Kerpen-Sindorf und Kerpen-Horrem selbst, sowie in Bergheim aus dem Bereich Quadrath-Ichendorf und den westlichen Ortsteilen, wie Ahe und Thorr.

Bezüglich des Parkplatzes in Weiden West war von verschiedenen Befragten der Verdacht geäußert worden, dass einige P+R-Kunden den Parkplatz nicht gemäß seiner eigentlichen Bestimmung für das tägliche Pendeln in Verbindung von MIV und ÖPNV nutzen, sondern ihre Fahrzeuge dort längerfristig abstellten und somit P+R-Parkplätze für andere Nutzer blockieren. Die Belegung der Parkplätze lag an beiden Befragungstagen schon um 6.00 Uhr bei über 250 Stellplätzen (vgl. Kap. 2.1). Um diese vermutete Fehlnutzung zu verhindern, soll seitens der Stadt Köln

kurzfristig ein System eingesetzt werden, das Dauerparken verhindern soll, bzw. bei dem die vorherige Nutzung des ÖPNV bei der Ausfahrt nachgewiesen werden muss. Zudem wurde beobachtet, dass im Umfeld der P+R-Anlage in Weiden West viele Fahrzeuge an nicht dafür vorgesehenen Orten am Straßenrand zum Zwecke des P+R parken. Hier ist zu vermuten, dass mit der Beseitigung der Dauerparker in Weiden West das „wilde P+R-Parken“ reduziert werden kann.

5.2 Handlungsfelder zur kurz- bis mittelfristigen Verringerung und Vermeidung von MIV-Zubringerverkehren zu P+R-Parkplätzen

5.2.1 ÖPNV-Angebot weiter gezielt verbessern

- Zur Entlastung der bestehenden P+R-Parkplätze und zur Vermeidung von Fahrten im Zubringerverkehr zu den P+R-Parkplätzen kann eine Stärkung bestehender Buslinien beitragen. Voraussetzungen dafür sind schnelle und direkte Verbindungen von den Wohnstandorten an den höherwertigen ÖPNV, wobei diese nicht unbedingt an den jeweiligen P+R-Standorten liegen müssen, die entlastet werden sollen.
- Voraussetzung ist auch ein dichtes Taktangebot der Zubringerlinien analog des Taktangebotes im höherwertigen ÖPNV (SPNV, Stadtbahn).
- Buszubringer-Linien zu P+R-Plätzen müssen ein umfassendes Fahrtenangebot vorhalten, damit die Nutzer zeitlich flexibel sind. Diese Flexibilität bedeutet, dass eine Nutzung der Buszubringerlinien auch bei flexiblen Arbeitszeiten, bei kurzfristig angesetzten Überstunden und bei Freizeitaktivitäten, die in die Abend- und Nachtstunden reichen, möglich sein muss, damit auch zu diesen Zeiten eine Rückkehrmöglichkeit zum Wohnort besteht.

Einschränkend muss davon ausgegangen werden, dass auch ein sehr gutes Fahrtenangebot im straßengebundenen ÖPNV die PKW-Verkehre zu den P+R-Parkplätzen nur zu maximal 50% substituieren kann. Hier liegen die Gründe in längeren Reisezeiten und zusätzlichen Besorgungsfahrten auf den Hin- und Rückwegen (Einkaufen, Freizeit usw.), die nicht im Einzugsbereich der Buszubringer liegen. Gegebenenfalls spielt hier eine hohe Affinität zum motorisierten Individualverkehr sowie eine vermutete - nicht näher quantifizierbare - Gewohnheit, bei der Verkehrsmittelwahl eine gewisse Rolle.

Eigenständige Buszubringerlinien zu P+R-Parkplätzen wären aufgrund der geringen zu erwartenden Fahrgastpotentiale (tägliches P+R-Potential von allen drei betrachteten P+R-Parkplätzen von ca. 4.000 Fahrten im Querschnitt, Verlagerungspotential davon max. 50%) und aufgrund des notwendigerweise dichten Taktangebotes auch bei hoher räumlicher Konzentration der P+R-Nutzer an den Wohnorten aufgrund der unverhältnismäßig hohen Betriebskosten nicht annähernd wirtschaftlich zu betreiben.

5.2.2 PKW-Verkehr effizienter und umweltschonender gestalten

- Eine weitere Möglichkeit zur Verringerung der Verkehre zu den P+R-Parkplätzen ist die Forcierung und Stärkung von Fahrgemeinschaften. Dazu könnte beispielsweise die Ausweisung von nahe am Gleis liegenden gesonderten Stellplätzen ausschließlich für Fahrgemeinschaften mit einer Besetzung ab zwei oder drei Personen je Fahrzeug dienen. Hierzu gibt es

mittlerweile eine Reihe unterschiedlicher Vorbildprojekte großer Arbeitgeber, die auf diese Weise gegen die Überfüllung ihrer Firmenparkplätze angehen. Eine Übertragbarkeit auf, bzw. Anpassung an P+R-Anlagen, insbesondere im Hinblick auf eine praktikable Umsetzung und Kontrolle, müsste geprüft, bzw. erarbeitet werden.

- In einem nächsten Schritt, könnte solchen Fahrgemeinschaften bei regelmäßiger Nutzung des P+R-Parkplatzes ein garantierter Stellplatz reserviert werden. Auch damit könnte eine Reduzierung der Anzahl an Fahrzeugen erreicht werden. Ein ähnliches Vorgehen ist zur Stärkung der emissionsfreien Mobilität, insbesondere von Elektrofahrzeugen denkbar. Dafür würde eine große Anzahl von Stellplätzen ausschließlich für Elektrofahrzeuge und eine Stellplatzgarantie auf nahe den Gleisen gelegenen Stellplätzen für Nutzer von Elektrofahrzeugen geschaffen.
- Ein Anschluss von P+R-Anlagen an eine elektronische Detektion, die über eine App ablesbar wird, kann dazu beitragen, dass P+R-Plätze einerseits nur angefahren werden, wenn auch tatsächlich freie Plätze erkennbar sind und dass andererseits das „Wildparken“ im Umfeld der Anlagen unterbleibt.
- Die Praxis der gegenwärtigen Bewirtschaftung von P+R-Plätzen sollte überprüft werden. Derzeit steht eine kostenpflichtige Nutzung sicherer Fahrradstellplätze (Fahrradboxen) der kostenfreien Nutzung von PKW-Stellplätzen gegenüber. Der Herstellungsaufwand eines solch sicheren Fahrradstellplatzes beträgt je nach Ausführungsstandard lediglich ca. 20-30% dessen, was ein PKW-Stellplatz erfordert.

5.2.3 Attraktivitätssteigerung im Bereich Fahrradverkehr

Zur weiteren Stärkung des Umweltverbundes im Zubringerverkehr zum höherwertigen ÖPNV sollte eine Stärkung des Radverkehrs erfolgen.

- Diese kann durch die Schaffung sicherer Radwegeverbindungen auf den Hauptachsen zu den P+R-Parkplätzen und zu den Haltestellen des ÖSPVs, die als Zubringer zum SPNV fungieren, unterstützt werden.
- Noch wichtiger ist aber die Schaffung von sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pedelecs. Dies kann durch das Aufstellen von digital gesteuerten Fahrradboxen mit variablen Mietdauern erfolgen, sowie durch die Errichtung von überdachten Fahrradabstellanlagen mit stabilen Fahrradbügeln, die ein diebstahlsicheres Befestigen des Fahrrades ermöglichen.
- Der Ausbau von großen Verknüpfungshaltestellen zu sog. Mobilstationen soll helfen, den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern und eine größere Flexibilität im Nutzungsverhalten zu erreichen. Hierbei spielt die Anlage diebstahlsicherer und wettergeschützter Abstellmöglichkeiten für (hochwertige) Fahrräder eine zentrale Rolle.

5.2.4 Sonstige Maßnahmen

Auf vielen Quell-Ziel-Beziehungen, wie beispielsweise der Fahrbeziehung von Bergheim nach Köln Hbf., sind die Reisezeiten einer ausschließlichen Nutzung des

ÖPNV annähernd die Gleichen, wie die einer Fahrt mit dem MIV (ÖPNV: 41 Min./MIV: 35 Min.). Unter Berücksichtigung des sich regelmäßig stauenden Verkehrs liegen die Reisezeiten mit dem ÖPNV teilweise auch unter denen mit dem MIV. Dies gilt sowohl für die Fahrten vom Wohnort direkt zum Zielort, als auch für die Fahrten vom Wohnort zum P+R-Parkplatz.

- Dies kann über eine zielgruppenorientierte Kundenansprache den P+R-Nutzern, denen die Reisezeiten mit den verschiedenen Verkehrsmitteln nicht bekannt sind, vermittelt werden. Denkbar wäre hier die gezieltes Produktmarketing und Information der P+R-Nutzer auch über Taktverbesserungen und über das aktuelle Fahrtenangebot im ÖSPV, beispielsweise über die Verteilung von Minifahrplänen an den P+R-Parkplätzen.

5.3 Handlungsfelder zur mittel- bis langfristigen Verringerung und Vermeidung von MIV-Zubringerverkehren zu P+R-Parkplätzen

Mittel- bis langfristig ist eine wirkungsvolle Abhilfe gegen steigende P+R-Verkehre in der Erweiterung des höherwertigen umsteigefreien ÖPNV-Angebotes von Köln in den Rhein-Erft-Kreis zu sehen. Zu nennen sind:

- **Ausbau der Erft-S-Bahn**
Hier ist damit zu rechnen, dass viele P+R-Nutzer aus Ahe, Thorr und Quadrath-Ichendorf direkt die S-Bahn nutzen würden. Hier dürfte dann vor allem der B+R-Anteil steigen. Aus Elsdorf könnten durch eine schnelle Zubringerlinie nach Bergheim P+R-Nutzer für die Nutzung von Bussen gewonnen werden.
- **Mögliche Verlängerung einer Stadtbahnlinie nach Niederaußem**
Hier ist damit zu rechnen, dass der größte Teil des P+R-Verkehrs in Königsdorf und Weiden West durch die wohnortnahe Stadtbahn substituiert werden kann.
- **Mögliche Verlängerung der Stadtbahnlinie 7**
In Frechen wird derzeit eine mögliche Verlängerung der Linie 7 bis zur Grube Carl oder weiter bis nach Habelrath bzw. nach Kerpen diskutiert. Diese Verlängerung würde in hohem Maße auch eine deutliche Reduzierung der P+R-Nutzer aus Frechen von und nach Weiden West nach sich ziehen, da hier umsteigefreie Fahrbeziehungen nach Köln geschaffen werden.
- **Situation am Bf. Horrem**
Am Bf. Horrem dürfte der P+R-Bedarf langfristig weiter hoch bleiben, da der Bf. Horrem als RE-Halt für weiter entfernte Fahrten attraktiv ist. Diese Attraktivität würde sogar zunehmen, wenn die RE-Linien mittelfristig zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) mit dichterem Takt und kürzeren Fahrzeiten aufgewertet werden. Diesbezüglich sollte geprüft werden, inwieweit die Taktangebote auf den Linien 941, 960 und 962 verdichtet werden können.
- **Pilotanwendung für autonome Kleinbusse**
Für eine mittel- bzw. langfristige Einführung sollte schon jetzt geprüft werden, ob der jeweils nähere Einzugsbereich der P+R-Plätze als Pilotanwendungsgebiet für autonome Kleinbusse eingerichtet werden kann, um kurze Fahrten zu den P+R-Parkplätzen mit dem MIV zu vermeiden.

5.4 Fazit

Die Ergebnisse der Befragungen von Fahrgästen an den P+R-Plätzen Köln-Weiden/West, Frechen-Königsdorf und Horrem zeigen, dass die Nutzer jeweils aus dem engeren Umkreis stammen und zu etwa 75% über ein VRS-weit gültiges Ticket verfügen. Sie können ihr Job- oder Semesterticket also ohne Aufpreis bereits ab ihrem Wohnort nutzen.

Hinsichtlich weiterer kostenintensiver Ausbauten von P+R-Parkplätzen sollte vorab geprüft werden, ob folgende Maßnahmen zu einer Entlastung der vorhandenen Kapazitäten führen können:

- Der Ausbau von sicheren, kostenlosen und im Vergleich zu PKW-Parkplätzen günstigeren Fahrradstellplätzen inklusive einer nicht personenbezogenen Nutzungsmöglichkeit.
- Vermeidung von Langzeitparken ggf. über elektronische Zufahrts-/Ausfahrtssteuerung
- Weitere Verbesserung des Zubringer-Bus-Verkehrs
- Fahrgemeinschaften

Angesichts des zum Teil bereits sehr gut ausgebauten Zubringer-Busverkehrs und der fahrradfreundlichen Nahdistanzen - für die überwiegende Mehrheit der Fahrgäste - könnten durch die o.g. Maßnahmen und Anreize aus ökonomischen Gesichtspunkten und im Hinblick auf den Klimaschutz positive Effekte zu verzeichnen sein. Der Umbau der großen Verknüpfungs-Haltestellen zu Mobilstationen kann weitere Impulse liefern, die gewünschte Reisekette auch ohne PKW zurück zu legen.

Abkürzungsverzeichnis

Bf.	Bahnhof
B+R	Bike and Ride
Hbf.	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher straßengebundener Personennahverkehr (i.d.R. Bus)
P+R	Park and Ride
Pkw	Personenkraftwagen
RRX	Rhein-Ruhr-Express
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
u. a.	unter anderem
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Abgrenzung des P+R in Weiden West (Quelle: openstreetmap.org).....	3
Abb. 2	Herkunftsort der Pkw-Nutzer des P+R in Weiden West	4
Abb. 3	Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Frechen (P+R Weiden West).....	5
Abb. 4	Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Pulheim (P+R Weiden West)	5
Abb. 5	Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Bergheim (P+R Weiden West)	5
Abb. 6	Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Köln (P+R Weiden West).....	5
Abb. 7	Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Kerpen (P+R Weiden West)	5
Abb. 8	Zielort der Befragten am P+R in Weiden West.....	6
Abb. 9	Häufigkeit der Nutzung des P+R-Parkplatzes (P+R Weiden West).....	6
Abb. 10	Häufigkeit von Mitfahrern in Köln-Weiden West	7
Abb. 11	Anzahl der Mitfahrer in Köln-Weiden West	7
Abb. 12	Häufigkeit des jeweiligen Fahrzwecks in Köln-Weiden West.....	7
Abb. 13	Vorhandensein privater Stellplätze (P+R Weiden West)	8
Abb. 14	Abgrenzung des P+R-Parkplatzes in Frechen-Königsdorf (Quelle: openstreetmap.org).....	8
Abb. 15	Herkunftsort der Nutzer des P+R in Frechen-Königsdorf	9
Abb. 16	Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Frechen (P+R Königsdorf)	10
Abb. 17	Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Pulheim (P+R Königsdorf)	10
Abb. 18	Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Bergheim (P+R Königsdorf).....	10
Abb. 19	Zielorte der P+R-Nutzer in Frechen-Königsdorf.....	10
Abb. 20	Häufigkeit der Nutzung des P+R-Parkplatzangebotes (P+R Königsdorf).....	11
Abb. 21	Häufigkeit von Mitfahrern in Frechen-Königsdorf.....	11
Abb. 22	Anzahl der Mitfahrer in Frechen-Königsdorf	11
Abb. 23	Häufigkeit des jeweiligen Fahrzwecks in Frechen-Königsdorf	12
Abb. 24	Vorhandensein privater Stellplätze (P+R Königsdorf).....	12
Abb. 25	Abgrenzung der P+R-Parkbereiche in Kerpen-Horrem (Quelle: openstreetmap.org)	13
Abb. 26	Anteile der P+R-Nutzer aus den unterschiedlichen Parkbereichen	14
Abb. 27	Belegung der P+R-Parkbereiche in Kerpen-Horrem	14
Abb. 28	abgestellte Pkw Bereich 1.....	15
Abb. 29	abgestellte Pkw Bereich 1.....	15
Abb. 30	abgestellte Pkw Bereich 2.....	15
Abb. 31	abgestellte Pkw Bereich 3.....	15
Abb. 32	Herkunftsorte der P+R-Nutzer in Kerpen-Horrem	16
Abb. 33	Herkunft der P+R-Nutzer der Stadt Kerpen	17
Abb. 34	Herkunft der P+R-Nutzer aus Bergheim	17
Abb. 35	Herkunft der P+R-Nutzer aus Elsdorf.....	17
Abb. 36	Zielorte der Befragten an den P+R-Parkbereichen in Kerpen-Horrem	17
Abb. 37	Häufigkeit der Nutzung der P+R-Parkbereiche (Kerpen-Horrem).....	18
Abb. 38	Ticketart der P+R-Nutzer in Kerpen-Horrem	18
Abb. 39	Häufigkeit von Mitfahrern in Kerpen-Horrem	19
Abb. 40	Anzahl an Mitfahrern in Kerpen-Horrem.....	19
Abb. 41	Häufigkeit des jeweiligen Fahrzwecks in Kerpen-Horrem	20
Abb. 42	Vorhandensein privater Stellplätze (Kerpen-Horrem)	20
Abb. 43	Einzugsbereich des P+R-Parkplatzes Weiden West	22
Abb. 44	Fahrtenangebot von Montag bis Freitag	23
Abb. 45	Einzugsbereich des P+R-Parkplatzes Königsdorf.....	23
Abb. 46	Einzugsbereich des P+R-Parkplatzes Horrem	24

