

Parkraumanalyse Leverkusen-Rheindorf

S-Bahnhaltestelle der Linie S6

Januar 2017



Planerbüro Südstadt: Büro für urbane Mobilität

Antwerpener Str. 6–12

50672 Köln

Fon 0221/20894-0

Fax 0221/20894-44

info@planerbuero-suedstadt.de

www.planerbuero-suedstadt.de

Auftraggeber

Stadt Leverkusen
Tiefbauamt
Herr Christian Syring
Friedrich-Ebert-Platz 17
51373 Leverkusen

Bearbeitung

Planerbüro Südstadt
Antwerpener Straße 6-12
50672 Köln
Tel. 0221-20894-0
Fax 0221-20894-44
www.planerbuero-suedstadt.de

Dipl.-Geogr. Norbert Schläger
Dipl.-Geogr. Torben Woywod

Inhalt

1	Aufgabenbeschreibung	3
2	Erhebung nach Räumen	4
2.1	Parkraumangebot und Parkraumauslastung	5
	Parkabschnitt 1 – P&R Parkplatz	5
	Parkabschnitt 2 – Okerstraße - südlicher Teil	6
	Parkabschnitt 3 – Okerstraße - östlicher Teil	8
	Parkabschnitt 4 – Okerstraße - nördlicher Teil	8
	Okerstraße - Gesamtbetrachtung	9
3	Befragung der Bahneinsteiger	14
4	Fazit	19

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebietes in Leverkusen-Rheindorf und Einteilung in Parkabschnitte	4
Abbildung 2: Anzahl der Stellplätze nach Nutzergruppen und Auslastung, Parkabschnitt 1 - P&R-Platz	6
Abbildung 3: Anzahl der Stellplätze nach Nutzergruppen und Auslastung, Parkabschnitt 2 – Okerstraße – südlicher Teil	7
Abbildung 4: Anzahl und Auslastung der privaten Stellplätze, Parkabschnitt 2 – Okerstraße – südlicher Teil	8
Abbildung 5: Anzahl der Stellplätze nach Nutzergruppen und Auslastung, Parkabschnitt 3 – Okerstraße – östlicher Teil	9
Abbildung 6: Anzahl und Auslastung der privaten Stellplätze, Parkabschnitt 3 – Okerstraße – östlicher Teil	10
Abbildung 7: Anzahl der Stellplätze nach Nutzergruppen und Auslastung, Parkabschnitt 4 – Okerstraße – nördlicher Teil	11
Abbildung 8: Anzahl der Stellplätze nach Nutzergruppen und Auslastung, gesamte Okerstraße	12
Abbildung 9: Anzahl der Stellplätze und Auslastung der privaten Stellflächen, gesamte Okerstraße	13
Abbildung 10: Startort der Befragten zur S-Bahnhaltestelle	15
Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl zur Anreise an die Haltestelle	15
Abbildung 12: Zweck der Bahnfahrt	16
Abbildung 13: Parkabschnitte der PKW-Selbstfahrer	16
Abbildung 14: Ankunft der PKW-Selbstfahrer an der S-Bahnhaltestelle	17
Abbildung 15: Fahrtrichtung der Bahneinsteiger	17

Abbildung 16: Umsteigepotential der PKW-Selbstfahrer auf den Öffentlichen Nahverkehr (Bus)	18
Abbildung 17: Umsteigepotential vom Öffentlichen Nahverkehr (Bus) auf das Auto	18
Abbildung 18: Umsteigepotential der PKW-Selbstfahrer auf das Fahrrad, bzw. E-bike	19
Abbildung 19: Umsteigepotential der PKW-Selbstfahrer auf Bus oder Fahrrad	19

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: Anzahl der öffentlichen und privaten Stellplätze im Untersuchungsgebiet	5
---	---

1 Aufgabenbeschreibung

Die Stadt Leverkusen möchte den zusätzlichen Bedarf an Stellplätzen für den P&R-Platz in Leverkusen-Rheindorf an der Haltestelle der S-Bahnlinie 6 ermitteln, um ggf. einen bedarfsgerechten Ausbau vornehmen zu können sowie eine Fremdnutzung der Stellplätze im anliegenden Wohngebiet zu vermeiden. Die Stadtverwaltung hat den Eindruck, dass die P&R-Anlage intensiver genutzt wird, als noch vor Jahresfrist. Die Kapazitätsgrenze des P&R-Parkplatzes ist jedoch bereits erreicht bzw. wird überschritten. Dadurch werden auch die Parkplätze im Umfeld und den anliegenden Wohnstraßen durch Pendler genutzt und es entsteht eine Fremdnutzung der den Anwohnern zugesprochenen Stellplätze. Insbesondere die Okerstraße steht dabei im Fokus, da diese sehr gut über Fußwege an den S-Bahn-Haltepunkt angebunden ist.

Um die gegenwärtige Parksituation abzubilden, wurde das Planerbüro Südstadt mit einer Parkraumuntersuchung für den P&R-Platz und die anliegenden Straßen beauftragt. Kurzzeitparker werden im Erhebungsgebiet nicht erwartet, da es keine entsprechenden Ziele gibt. Die Okerstraße liegt in einer reinen Wohnsiedlung ohne weitere Nutzungsmischung oder Infrastruktureinrichtungen.

Ziel des Gutachtens ist es, die einzelnen Nutzergruppen

- Pendler als Umsteiger auf die S-Bahn
- sowie Anwohner

zu identifizieren und mengenmäßig auszuweisen, um so eine Einschätzung vornehmen zu können, inwieweit noch Bedarf an weiteren P&R-Stellplätzen besteht.

Hierzu wurde die Auslastung der öffentlichen Stellplätze sowie die Parkdauer der Fahrzeuge mittels einer Kennzeichenerfassung erhoben, wobei von folgenden Parametern ausgegangen wurde:

- Alle Fahrzeuge, die um 4.00 Uhr nachts parken, werden als Anwohner definiert.
- Alle Fahrzeuge, die länger als 6 Stunden parken, werden als Berufspendler definiert.
- Alle Fahrzeuge, die zwischen zwei und sechs Stunden parken, werden als andere Pendler (Einkaufen, Freizeit, etc.) definiert.
- Alle Fahrzeuge, die bis zu zwei Stunden parken, werden als Kurzzeitparker definiert, die wahrscheinlich nicht pendeln.
- Die Kategorie Anwohner ist ab 17.00 Uhr unterproportional stark vertreten, da die zurückkehrenden Anwohner nicht immer den morgendlichen Stellplätzen zugeordnet werden können und deshalb zum Teil als andere Pendler erfasst wurden. Dies ist in der Auswertung entsprechend berücksichtigt.

Methodisch bedingt werden Fahrzeuge, die weniger als eine Stunde parken, nicht erfasst. Tendenziell ist somit der Anteil der Kurzzeitparker etwas höher anzunehmen. Ergänzend zur Parkraumanalyse wurde eine Befragung der Bahneinsteiger vorgenommen mit dem Ziel, den Stellplatz des PKW zu ermitteln, sofern die Bahneinsteiger mit dem PKW angereist sind. Ein weiteres Ziel der Befragung ist die Ermittlung des Umsteigepotentials vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr sowie auf das Fahrrad.

2 Erhebung nach Räumen

Zur Analyse der Bestandssituation fand durch das Planerbüro Südstadt vorab zusammen mit dem Auftraggeber eine Ortsbegehung im gesamten Untersuchungsgebiet statt. Dabei wurden einzelne Straßenabschnitte detailliert betrachtet, analysiert und fotografisch festgehalten. Das mit dem Auftraggeber abgestimmte Untersuchungsgebiet umfasst den gesamten P&R-Platz mit dazugehöriger Zufahrt sowie die gesamte Okerstraße, welche über zwei Zufahrten von der Elbestraße aus zu befahren ist. Räumlich gesehen besteht die Okerstraße aus drei eigenständigen Straßen. Im Einzelnen wurden folgende Straßenabschnitte untersucht:

P1: P&R-Platz, inklusive Zufahrt

P2: Okerstraße - südlicher Teil

P3: Okerstraße - östlicher Teil

P4: Okerstraße - nördlicher Teil



Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebietes in Leverkusen-Rheindorf und Einteilung in Parkabschnitte (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

2.1 Parkraumangebot und Parkraumauslastung

In dem Untersuchungsgebiet wurden alle vorhandenen legalen und öffentlich zugänglichen Stellplätze ermittelt. Im Bereich der Okerstraße wurde zudem die Anzahl der öffentlich zugänglichen privaten Stellplätze erfasst. Bei Parkflächen ohne stellplatzgenaue Markierung und/oder Beschilderung wurde die Anzahl der Stellplätze über die Länge der vorhandenen Fläche abgeschätzt.

	Öffentliche Stellplätze	Private Stellplätze
P1: P&R-Platz	106	-
P2: Okerstraße - südlicher Teil	23	43
P3: Okerstraße – östlicher Teil	40	35
P4: Okerstraße - nördlicher Teil	33	-
Gesamt:	202	75

Tabelle 1: Anzahl der öffentlichen und privaten Stellplätze im Untersuchungsgebiet

Zur Ermittlung der Parkraumauslastung wurde am Donnerstag, dem 29.09.2016 von 4:00 Uhr bis 22:00 Uhr eine Stellplatzerhebungen im Stundenintervall mittels einer Kennzeichenerfassung getrennt nach den vier Parkabschnitten durchgeführt.

Untersucht wurde neben dem öffentlichen auch der private Straßenraum in der Okerstraße. Hier stehen im südlichen und angrenzenden östlichen Teil ausschließlich für die Anwohner ausgewiesene Stellflächen zur Verfügung. Für diese Stellflächen wurde stündlich die Anzahl der nutzbaren freien Stellplätze erhoben.

Folgende Informationen stehen zur Verfügung:

- Stellplatzangebot
- Anzahl der abgestellten Pkw legal/ illegal
- Parkraumauslastung
- Belegung und Parkdauer

Bei dem gewählten Erhebungstag ist davon auszugehen, dass er repräsentativ für Normalwerktage steht, bei denen keine Beeinflussung durch Ferien, Feiertage o.ä. stattgefunden hat. Das Wetter am Erhebungstag war durchgehend trocken bei klarem Himmel und mit überdurchschnittlich hohen Temperaturen für Ende September.

Parkabschnitt 1 – P&R Platz

Der P&R-Platz dient den Berufspendlern als Abstellmöglichkeit ihrer Fahrzeuge, die mit der S-Bahn in Richtung Köln oder Essen fahren. Der eigentliche P&R-Platz besteht aus 90 markierten Stellflächen. Die Markierungen sind jedoch sehr eng bemessen, so dass der Parkplatz mitunter auch mit weniger Fahrzeugen seine volle Auslastung erreicht. Zusätzliche Parkplätze stehen in der Zufahrt zur Bushaltestelle zur Verfügung. Insgesamt können 106 Fahrzeuge im Bereich des P&R-Platzes abgestellt werden. Hinzu kommen drei Behindertenstellplätze, welche aber als Sonderstellplätze in der Auswertung unberücksichtigt blieben.

Zu Beginn der Zählung um 4:00 Uhr standen vier PKW auf dem Parkplatz, die somit zur Kategorie Anwohner zählen. Um 7:00 Uhr war der P&R-Platz zu 56 % belegt, um 8:00 Uhr war er vollständig besetzt. Der Anteil der Berufspendler betrug dabei 90 %. Um 10:00 Uhr erreichte die Auslastung mit 108 Fahrzeugen ihr Maximum, da zwei zusätzliche PKW illegal auf nicht als Parkflächen vorgesehene Grünstreifen parkten. Erst ab 14:00 Uhr standen wieder freie Stellplätze in diesem Bereich zur Verfügung. Ab 16:00 Uhr nahm der Parkdruck deutlich ab. Während der Hauptbelegungsphase von 8:00 Uhr bis 14:00 Uhr parkten fast ausschließlich Berufspendler auf dem Parkplatz (bis zu 92 %), erst ab 15 Uhr erhöhte sich der Anteil der Kurzzeitparker auf bis zu 13 %, sowie der Anteil der anderen Pendler auf 22 %. Da die Zählung um 22:00 Uhr endete, ist die tatsächliche Parkdauer der anderen Pendler, die ab 18:00 Uhr ihr Fahrzeug abgestellt haben, jedoch nicht zu ermitteln gewesen. Am Ende der Zählung standen noch neun Fahrzeuge auf dem P&R-Platz.

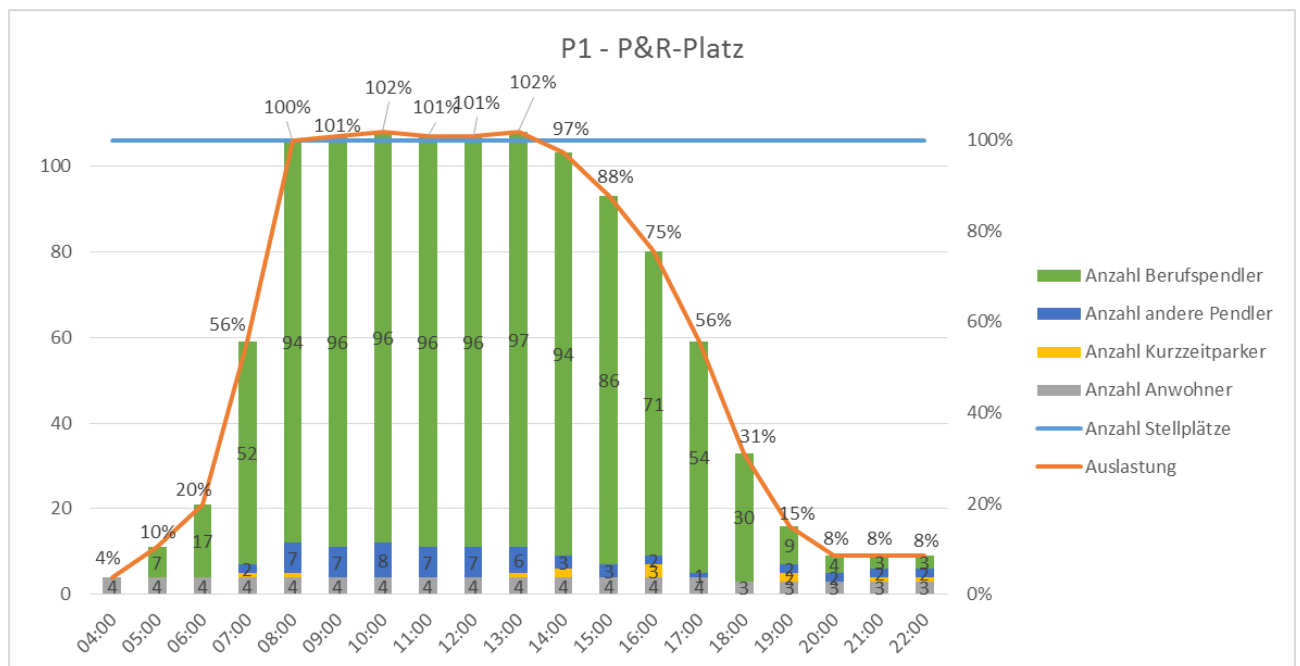


Abbildung 2: Anzahl der Stellplätze nach Nutzergruppen und Auslastung, Parkabschnitt 1 - P&R-Platz

Parkabschnitt 2 – Okerstraße südlicher Teil

Der südliche Teil der Okerstraße ist über die Elbestraße befahrbar und endet für Autofahrer als Sackgasse. Für Fußgänger und Radfahrer besteht aber die Möglichkeit, über einen circa 100 Meter langen asphaltierten Weg zur S-Bahnhaltestelle zu gelangen. Für Pendler, die auf dem P&R-Platz keinen Stellplatz mehr finden, stellt dieser Abschnitt die nächste Parkmöglichkeit und schnellstmögliche Verbindung zur Haltestelle dar. In diesem Bereich stehen neben 23 öffentlichen Stellplätzen zusätzlich 43 private öffentlich zugängliche Stellplätze zur Verfügung.

Öffentliche Parkplätze:

Um 4:00 Uhr morgens zeigte sich eine vollständige Auslastung der öffentlichen Parkplätze. Bis 7:00 Uhr verließen einige Anwohner das Erhebungsgebiet, so dass wieder freie Stellplätze zu Verfügung standen. Zwischen 8:00 und 9:00 Uhr, bei vollständiger Belegung des P&R-Platz, stieg die Auslastung kurzzeitig auf 96 % an. Die Parkplätze wurden insbesondere von Berufspendler besetzt. Die Parksituation war den gesamten Erhebungszeitraum über angespannt, jedoch standen bis 18:00 Uhr ausreichend freie öffentliche Stellplätze zur Verfügung. Zwischen 15:00 und 16:00 Uhr sank die Auslastung auf ihr Minimum von 61 %, da zu diesem Zeitpunkt bereits viele Berufspendler wieder das Erhebungsgebiet verlassen hatten. Ab 17:00 Uhr, mit Rückkehr der Anwohner, stiegen die Auslastung und der damit verbundene Parkdruck wieder deutlich an. Um 18:00 Uhr waren alle öffentlichen legalen Parkplätze besetzt, ab 19:00 Uhr wurden zudem die Einmündungsbereiche der abgehenden Straßen zugeparkt, so dass der Auslastungsgrad auf bis zu 113 % anstieg.

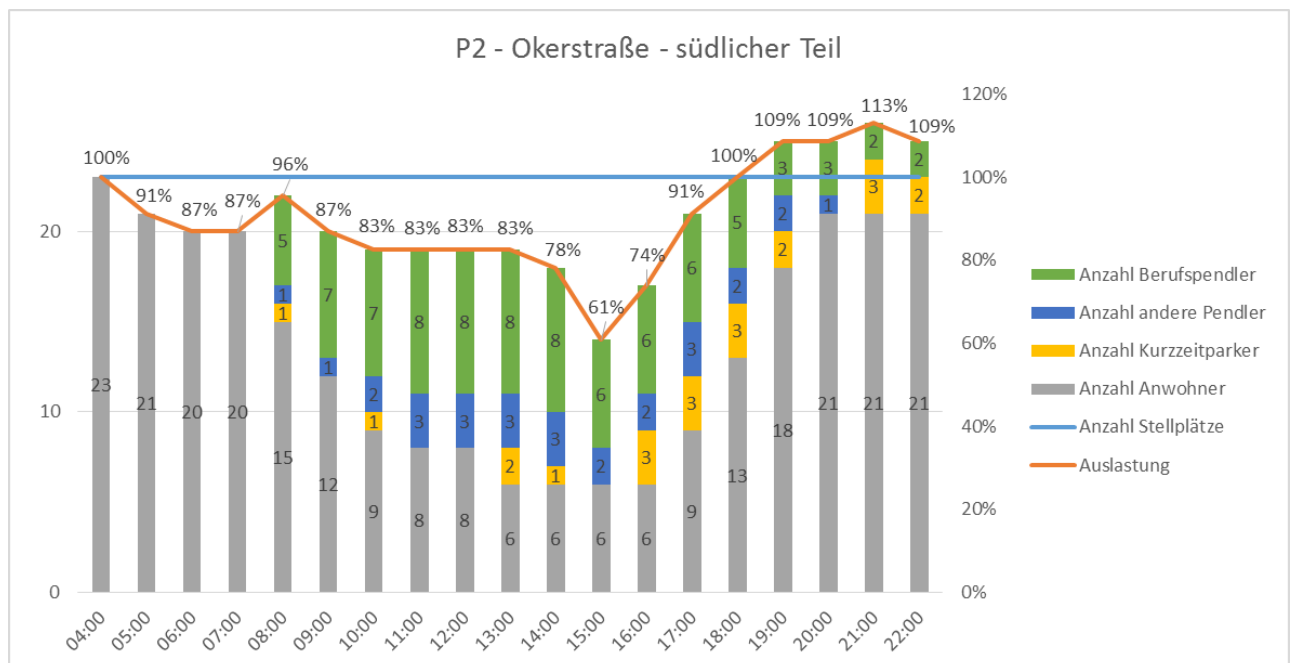


Abbildung 3: Anzahl der Stellplätze nach Nutzergruppen und Auslastung, Parkabschnitt 2 – Okerstraße – südlicher Teil

Private Stellplätze:

Die privaten Stellplätze waren zu Beginn der Erhebung ebenfalls vollständig belegt. Nachdem bis 8:00 Uhr annähernd die Hälfte der Parkplätze frei wurde, stieg die Auslastung danach wieder an. Dies lässt vermuten, dass Berufspendler, die auf dem P&R-Platz keinen Stellplatz mehr fanden, ihre Fahrzeuge auch hier illegaler Weise abstellten, was während der Erhebungsstunden auch beobachtet werden konnte. Dennoch stehen während der Hauptbelegungsphase des P&R-Platzes von 8:00 Uhr bis 14:00 Uhr ausreichend private Stellplätze für die Anwohner zur Verfügung. Aufgrund der vielen Wohneinheiten, die von diesem Teil aus erschlossen werden, liegt der Auslastungsgrad um 15 Uhr bereits bei 95 %. Ab 19:00 Uhr waren alle privaten Parkplätze bis zum Ende der Erhebung um 22:00 Uhr belegt.

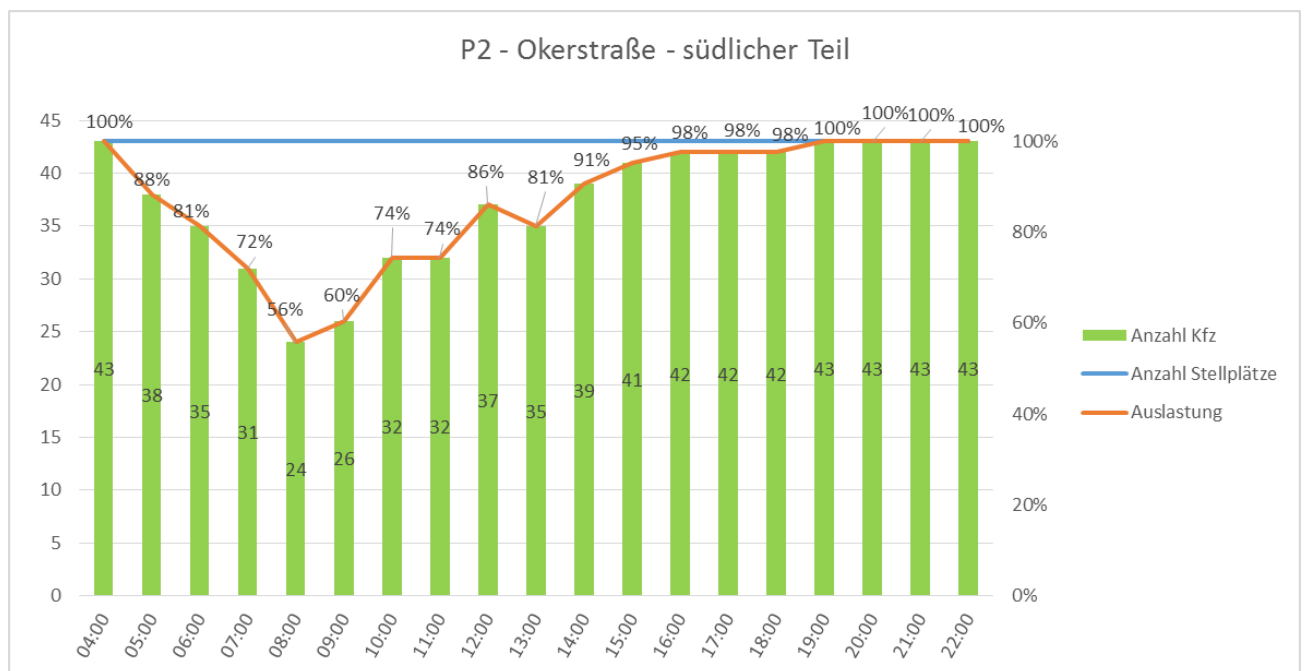


Abbildung 4: Anzahl und Auslastung der privaten Stellplätze Parkabschnitt 2 – Okerstraße – südlicher Teil

Parkabschnitt 3 – Okerstraße östlicher Teil

Der östliche Teil der Okerstraße endet ebenfalls für Autofahrer als Sackgasse. In diesem Bereich befindet sich das sogenannte Scheibenhochhaus, ein 14-stöckiges Hochhaus mit 112 Wohneinheiten, weshalb seitens der Anwohner ein großer Bedarf an Parkplätzen besteht. Im vorderen Teil der Straße befinden sich 35 private Stellplätze für die Anwohner, im hinteren Teil der Straße wurden 40 öffentliche Parkplätze ermittelt. Aufgrund der geringen Entfernung der öffentlichen Parkflächen zur S-Bahnhaltestelle (circa 350 bis 450 Meter) ist dieser Bereich auch für Berufspendler als Parkraum interessant.

Öffentliche Parkplätze:

Um 4:00 Uhr morgens waren 39 der 40 öffentlichen Stellplätze belegt, eine Stunde später alle. Nachdem die Auslastung kurzzeitig sank, konnte auch in diesem Parkabschnitt ein erneuter Anstieg der Auslastung zwischen 7:00 und 8:00 Uhr auf 90 % beobachtet werden. Neben Berufspendlern wurden zudem Kurzzeitparker registriert. Zwischen 9:00 und 17:00 Uhr zeigte sich die Parksituation durchweg entspannt (Auslastungsgrad zwischen 50 % und 75 %), wobei der Anteil der Berufspendler bis zu 52 % betrug. Ab 17:00 Uhr nahm die Anzahl der abgestellten Fahrzeuge wieder zu, die Auslastung stieg auf 93 %. Um 22:00 Uhr standen noch drei freie Stellplätze zur Verfügung.

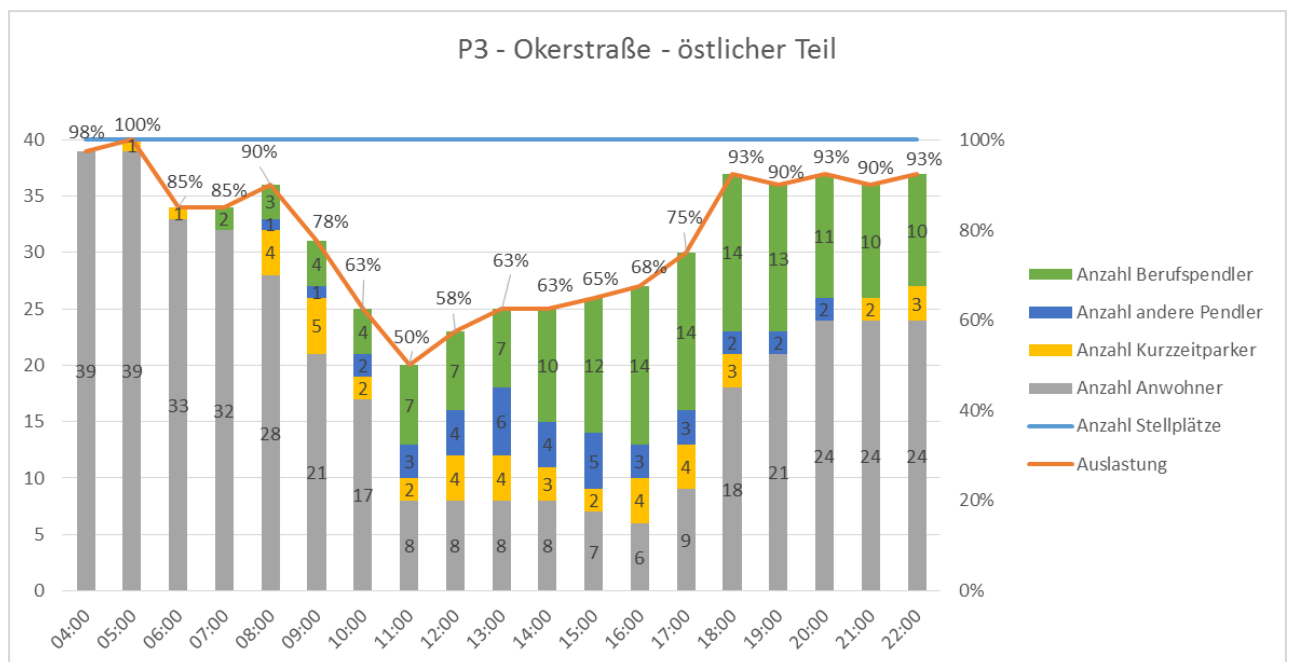


Abbildung 5: Anzahl der Stellplätze nach Nutzergruppen und Auslastung, Parkabschnitt 3 – Okerstraße – östlicher Teil

Private Stellplätze:

Von den 35 privaten Stellplätzen waren um 4:00 Uhr morgens 34 belegt (97 %). Nach dem auch hier die Auslastung zwischen 7:00 und 8:00 Uhr anstieg, nahm diese ab 9:00 Uhr deutlich ab. Zwischen 9:00 und 17:00 Uhr waren mindestens immer elf freie Stellplätze vorhanden. Ab 19:00 Uhr war der Großteil der Plätze wieder belegt (91 %), um 22:00 Uhr war kein freier Stellplatz mehr verfügbar.

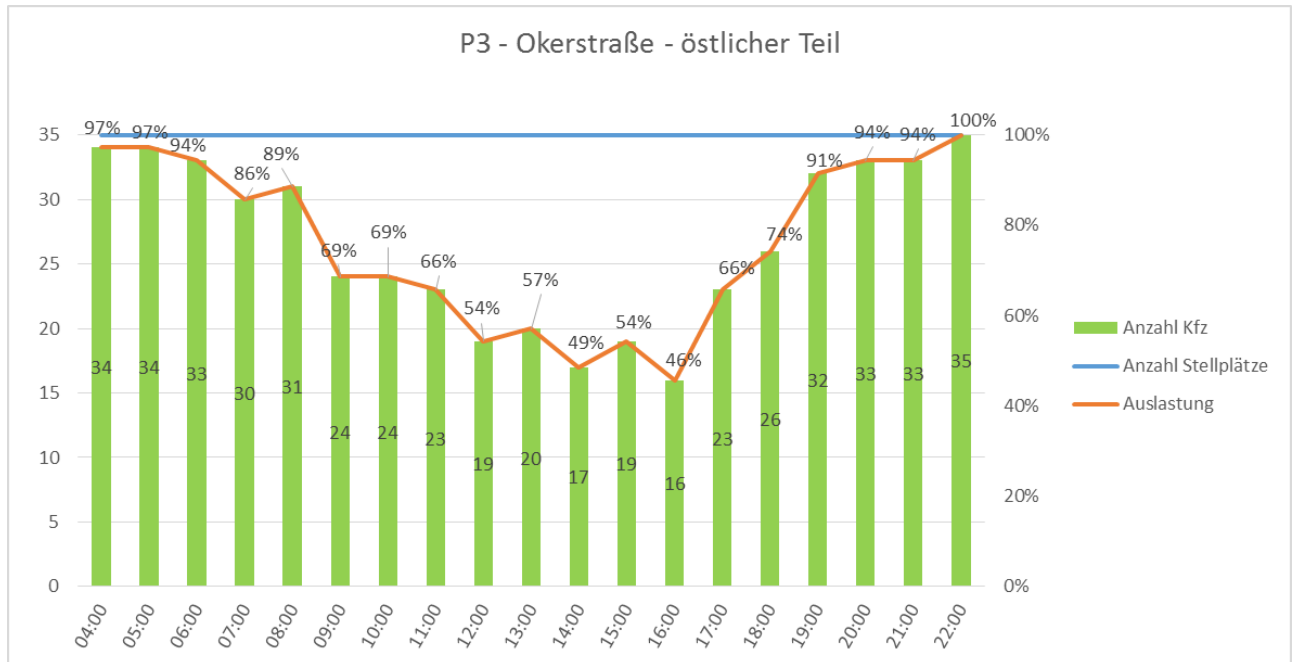


Abbildung 6: Anzahl und Auslastung der privaten Stellplätze, Parkabschnitt 3 – Okerstraße – östlicher Teil

Parkabschnitt 4 –Okerstraße nördlicher Teil

Der dritte Zählabschnitt der Okerstraße verläuft parallel zum südlichen Teil der Okerstraße und ist ebenfalls von der Elbestraße aus befahrbar. Von diesem Parkabschnitt ist die Entfernung zur S-Bahnhaltestelle am weitesten, weshalb davon auszugehen ist, dass der durch Pendler verursachte Parkdruck in diesem Abschnitt am geringsten ist. Insgesamt stehen 33 öffentliche Stellplätze zur Verfügung, jedoch keine frei zugänglichen privaten Stellplätze.

Mit 88 % wies dieser Abschnitt die geringste Auslastungsquote der gesamten Okerstraße zu Beginn der Zählung auf. Ab 8:00 Uhr wurden in diesem Abschnitt die ersten Berufspendler registriert, deren Anteil im Laufe der Zählung bis auf 50 % anstieg. In diesem Bereich zeigte sich der höchste Anteil an Anwohnern, die ihren Wagen den ganzen Tag nicht bewegten (28 %). Die Parkplatzsituation war den gesamten Tag über unkritisch. Ab 17:00 Uhr stieg die Belegung wieder kontinuierlich an, aber in deutlich geringerem Maße als in den übrigen Parkabschnitten. Um 22:00 Uhr lag die Auslastung bei 76 % so dass in diesem Parkabschnitt immer noch ausreichend Parkplätze vorhanden waren.

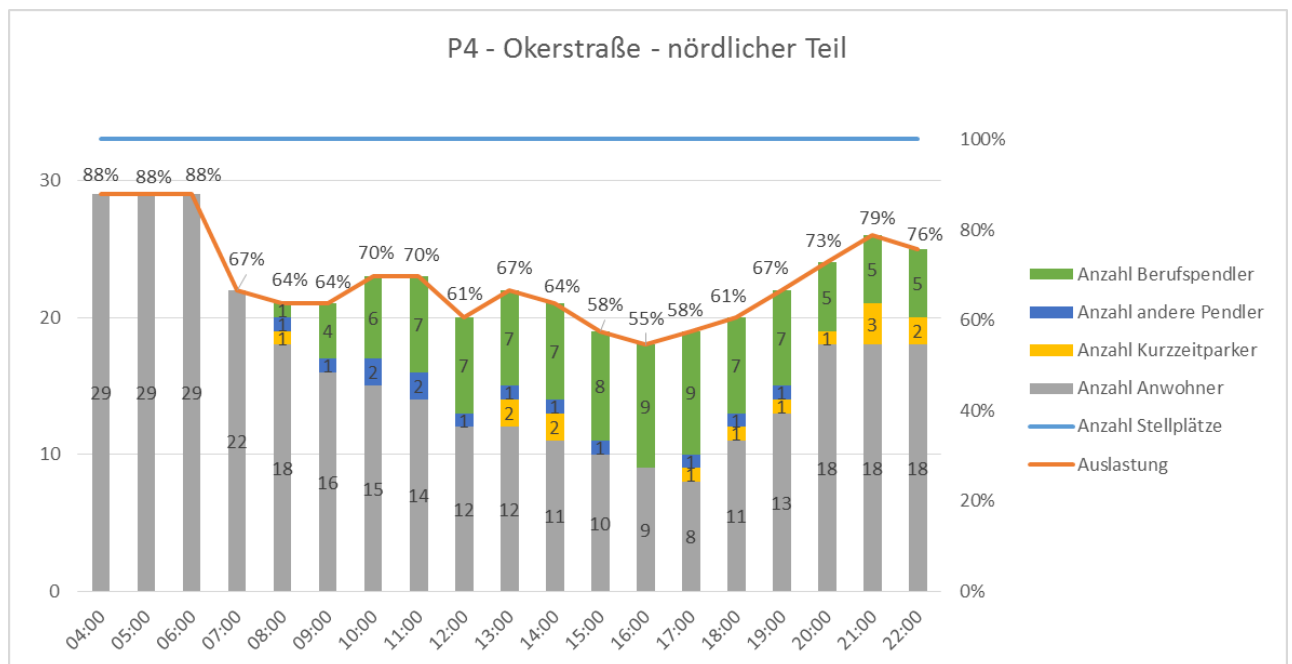


Abbildung 7: Anzahl der Stellplätze nach Nutzergruppen und Auslastung, Parkabschnitt 4 – Okerstraße – nördlicher Teil

Okerstraße – Gesamtbetrachtung

Insgesamt stehen in der Okerstraße 174 Parkplätze zur Verfügung. Neben 96 öffentlichen Stellplätzen sind 78 Stellplätze ausschließlich für Anwohner ausgewiesen.

Öffentliche Parkplätze:

Um 4:00 Uhr betrug die Auslastung der öffentlichen Stellplätze 95 %, lediglich im nördlichen Teil der Okerstraße, waren fünf Stellplätze unbelegt. Ab 8:00 Uhr, mit vollständiger Belegung des P&R-Platzes, parkten Berufspendler im Wohngebiet, so dass die Auslastung der Okerstraße kurzfristig anstieg. Während der Hauptbelegungsphase des P&R-Platzes von 8:00 bis 14:00 Uhr, lag die Auslastung der öffentlichen Stellplätze in der Okerstraße zwischen 61 % und 75 %, so dass mindestens 24 freie öffentliche Stellplätze vorhanden waren. Der Anteil der Berufspendler stieg in diesem Zeitraum auf bis zu 39 % und war damit genauso hoch wie der Anteil der Anwohner. Der höchste Parkdruck bestand im südlichen Bereich der Okerstraße, von welchem besonders viele Wohneinheiten erschlossen werden und der Weg zur S-Bahnhaltestelle am kürzesten ist. Ab 16:00 Uhr, wenn wieder viele Anwohner ins Wohngebiet zurückkehrten stieg die Auslastung stündlich an, um 22:00 Uhr waren 91 % der Parkplätze belegt, der südliche Parkabschnitt (P2) war vollständig belegt, bzw. durch illegal abgestellte Fahrzeuge überbelegt. Mit Ende der Erhebung waren in der Okerstraße noch neun Stellplätze unbelegt, so dass auch für später zurückkehrende Anwohner noch Parkmöglichkeiten zur Verfügung standen.

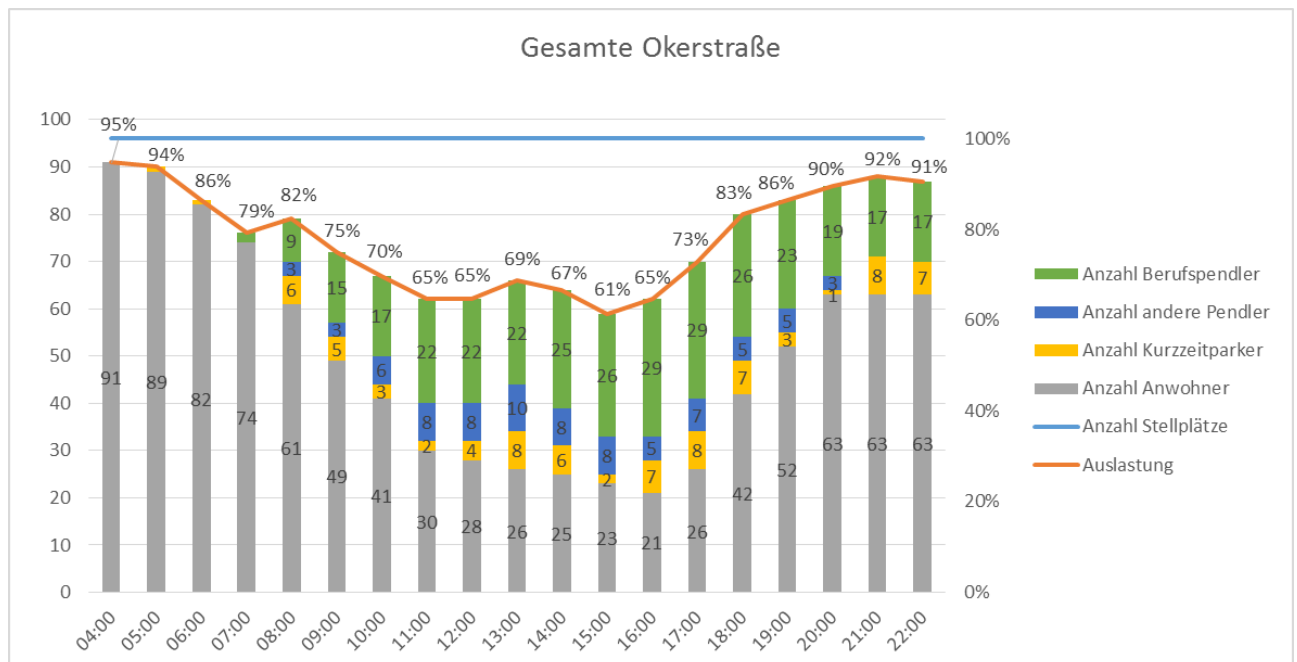


Abbildung 8: Anzahl der Stellplätze nach Nutzergruppen und Auslastung, gesamte Okerstraße

Private Stellplätze:

Die privaten Stellflächen der Okerstraße waren um 4:00 Uhr morgens bis auf einen Stellplatz belegt (77 von 78). Im Zeitintervall von 8:00 bis 15:00 Uhr, wenn vermehrt auch Berufspendler im Wohngebiet parken, war circa ein Viertel der Stellplätze unbesetzt, so dass für die Anwohner genügend Parkraum zur Verfügung stand und die Berufspendler nicht für einen zusätzlichen Parkdruck sorgten. Ab 18:00 Uhr stieg auch der Parkdruck auf den privaten Stellplätzen wieder an, bis um 22:00 Uhr sämtliche Parkplätze belegt waren.

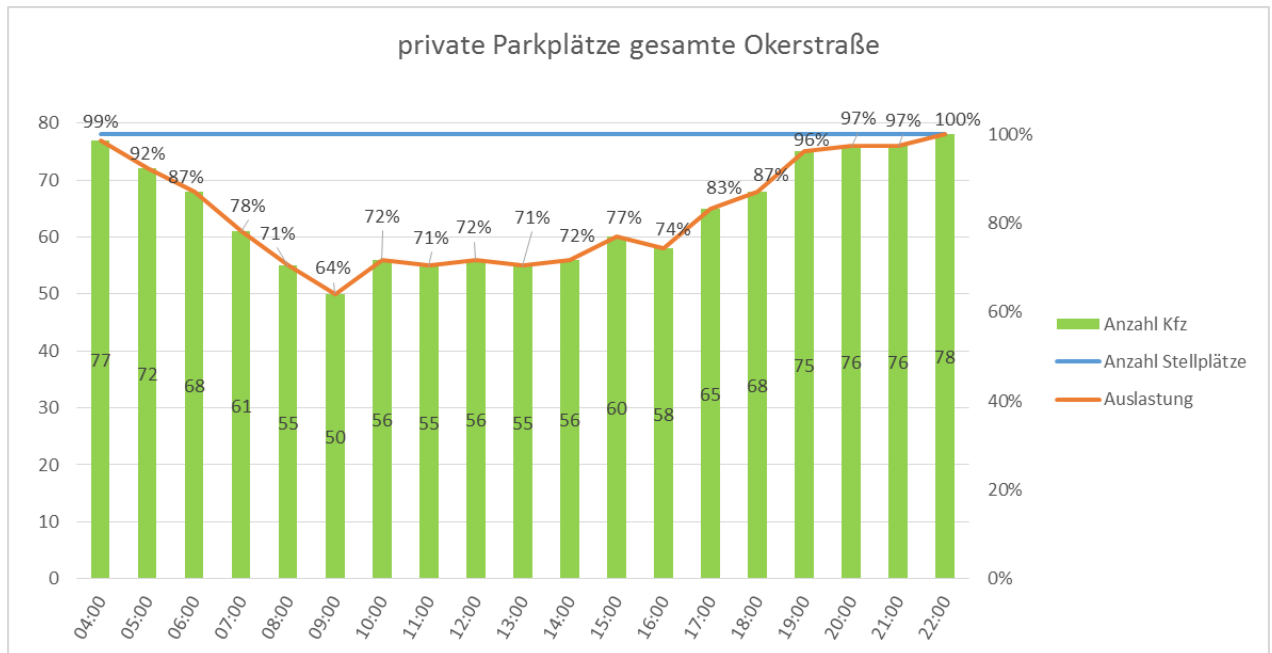


Abbildung 9: Anzahl der Stellplätze und Auslastung der privaten Stellflächen, gesamte Okerstraße

3 Befragung der Bahneinsteiger

Zusätzlich zur Parkraumerhebung fand eine Befragung der Bahneinsteiger statt. Der Zeitraum der Befragung wurde dabei auf die morgendliche Hauptverkehrszeit der Pendler zwischen 5:00 und 10:00 Uhr eingegrenzt und fand am selben Tag der Parkraumerhebung am 29.09.2016 statt.

Alle Bahneinsteiger wurden dabei nach

- dem benutzten Verkehrsmittel zur Anreise
- dem Zweck Ihrer Fahrt
- der Fahrtrichtung
- sowie ihrem Startpunkt zur Haltestelle

befragt.

Fahrgäste die mit dem PKW zur Haltestelle gekommen sind, wurden darüber hinaus

- nach dem Parkabschnitt, indem sie ihr Fahrzeug abgestellt haben
- nach dem Umsteigepotential auf den ÖPNV
- sowie nach dem Umsteigepotential auf das Fahrrad

befragt.

Ebenso wurden ÖPNV-Nutzer nach dem Umsteigepotential auf das Auto bzw. Fahrrad befragt.

Um den Anteil der Befragten am Gesamtaufkommen zu ermitteln wurde zudem die Anzahl der einsteigenden Fahrgäste gezählt. Von circa 440 gezählten Einsteigern konnten 217 befragt werden (49 %).

Der größte Teil der Befragten startete ihren Weg zur Haltestelle aus Rheindorf selber (73 %). Weitere 16 % kamen aus dem weiteren Stadtgebiet, überwiegend aus den benachbarten Stadtteilen Hitdorf und Opladen. 11 % reisten außerhalb von Leverkusen an, hier wurden Langenfeld und Leichlingen als Startort am häufigsten genannt.

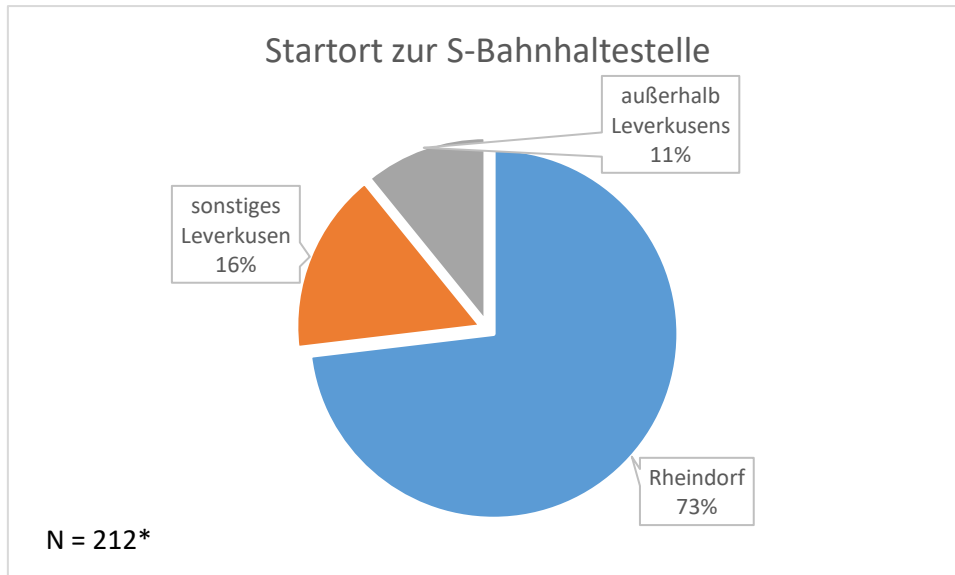


Abbildung 10: Startort der Befragten zur S-Bahnhaltestelle; *Fünf Fragebögen ohne Antwort

Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl für die Fahrt zur Haltestelle zeigte sich, dass 27 % der Befragten als Selbstfahrer sowie weitere 9 % als Mitfahrer im Auto zur Haltestelle gekommen waren.

Die größte Gruppe stellten mit 29 % die Fußgänger dar, was auf eine kurze Wohnentfernung zur Haltestelle schließen lässt. Lediglich 7 % der Befragten waren trotz des guten Wetters mit dem Fahrrad angereist, 28 % kamen mit dem Bus zur Haltestelle.

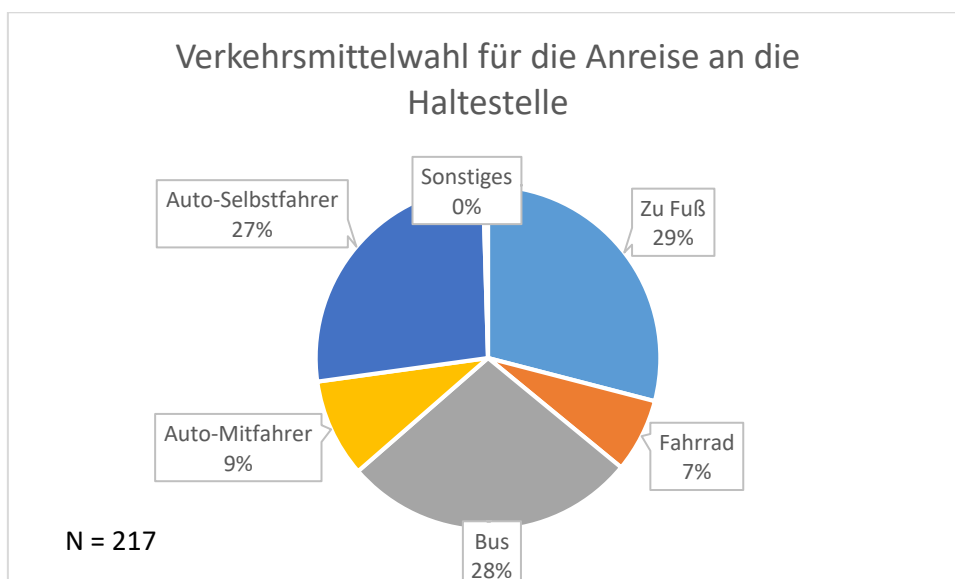


Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl für die Anreise an die Haltestelle

Der Hauptzweck der Fahrten bestand überwiegend aus der Anreise zur Arbeit bzw. zur Ausbildung oder Studium. 91 % aller Befragten, bzw. 97 % der PKW-Selbstfahrer befanden sich auf dem Weg zur Arbeitsstelle, Studium oder zur Ausbildung.

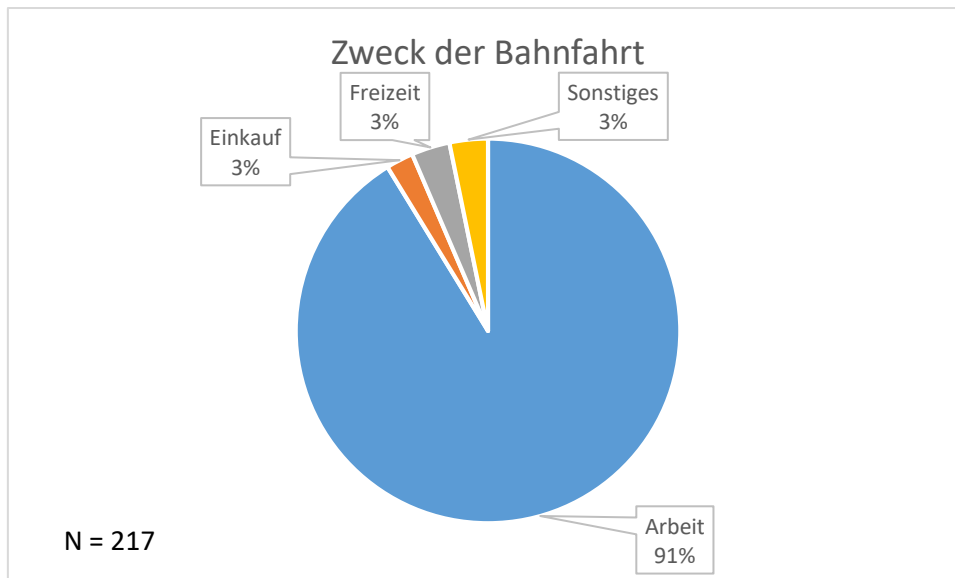


Abbildung 12: Zweck der Bahnfahrt

Von den 58 Befragten, die mit dem PKW selber angereist waren, konnten 50 (86 %) Ihr Fahrzeug auf dem P&R-Platz abstellen, fünf (9 %) fanden jedoch erst im angrenzenden Wohngebiet der Okerstraße einen Stellplatz. Drei Befragte (5 %) stellten Ihren Wagen noch weiter weg in Rheindorf ab.

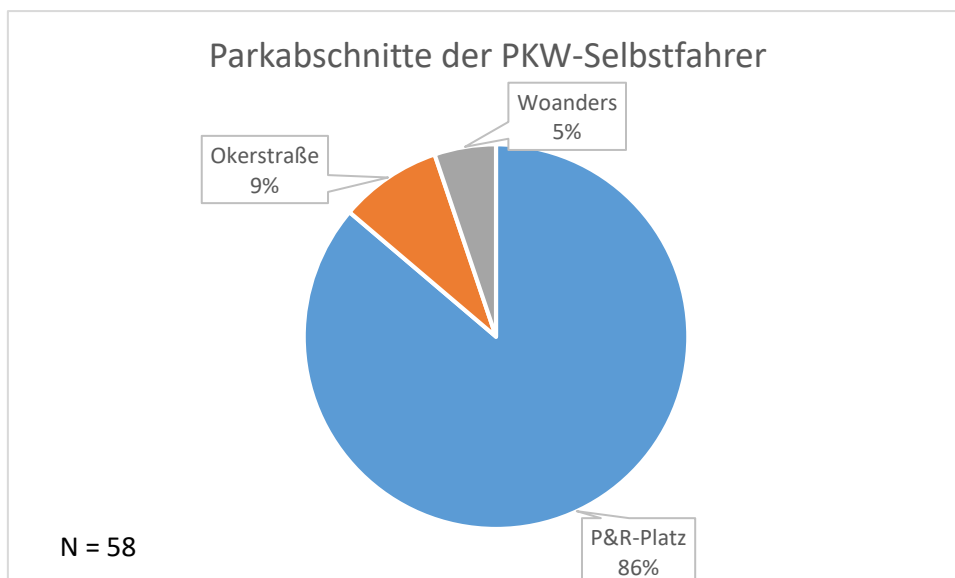


Abbildung 13: Parkabschnitte der PKW-Selbstfahrer

Einen großen Einfluss auf den Parkplatzstandort hat die Ankunftszeit. In der Auswertung der Befragung bestätigte sich, dass die meisten befragten PKW- Selbstfahrer bereits vor 8:00 Uhr angereist waren. Die acht Fahrer, die angegeben haben, nicht auf dem P&R-Platz zu parken, waren alle nach 8:00 Uhr angereist.

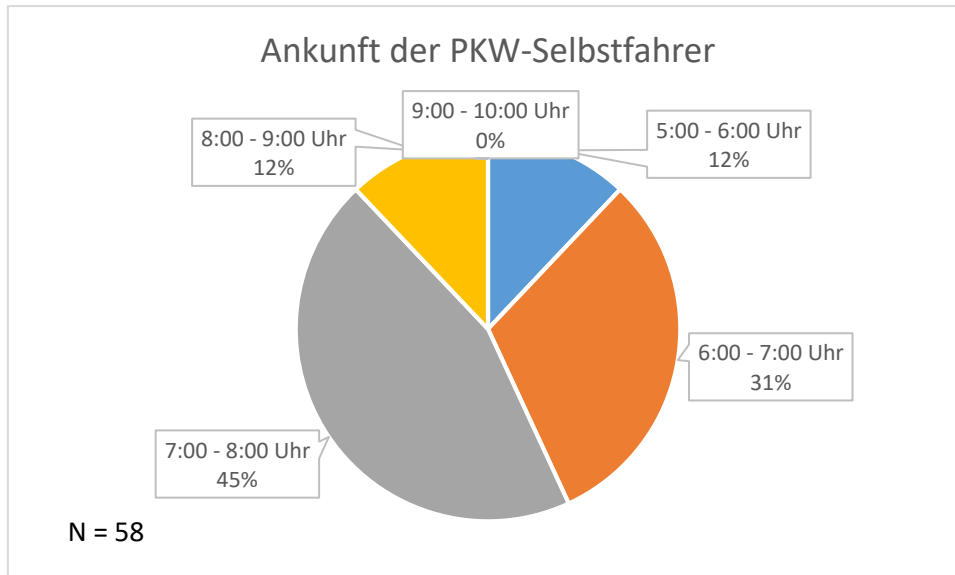


Abbildung 14: Ankunft der PKW-Selbstfahrer an der S-Bahnhaltestelle

Der überwiegende Teil der Befragten pendelten in Fahrtrichtung Köln. Dies gaben 72 % der Befragten an. Demgegenüber fuhren lediglich 28 % in Fahrtrichtung Düsseldorf bzw. Essen.

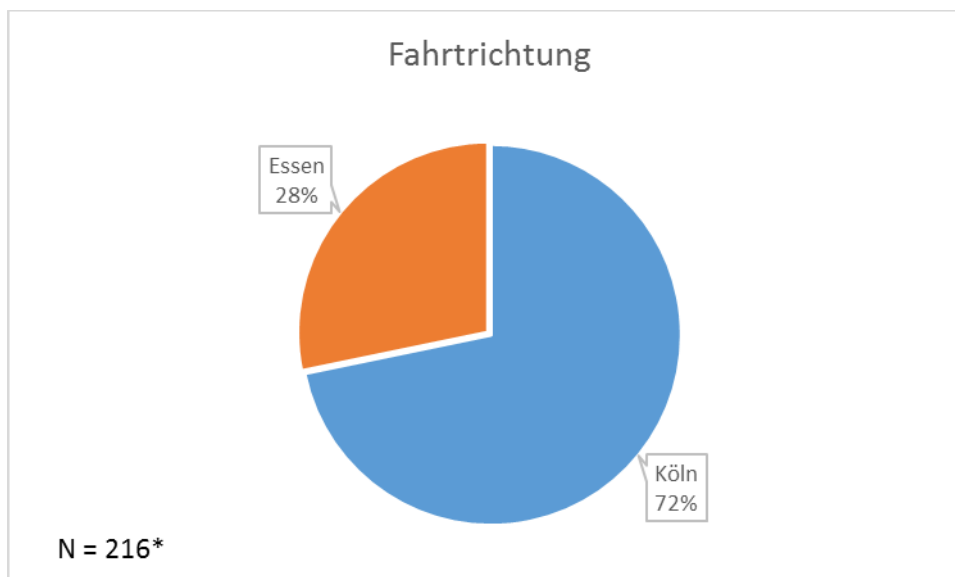


Abbildung 15: Fahrtrichtung der Bahneinsteiger; *Ein Fragebogen ohne Antwort

Ermittelt wurde unter den PKW-Selbstfahrern zudem das Umsteigepotential auf den öffentlichen Nahverkehr sowie auf das Fahrrad. Generell können sich 33 % der PKW-Fahrer einen Umstieg auf den Bus vorstellen, wenn die Verbindung vom Startpunkt zur S-Bahnhaltestelle besser wäre. Zählt man die PKW-Mitfahrer noch dazu, sind es 36 %. Berücksichtigt man nur die Selbstfahrer welche aus den angrenzenden Stadtteilen Hitdorf und Opladen angereist sind, erhöht sich das Umsteigepotential sogar auf 50 %.

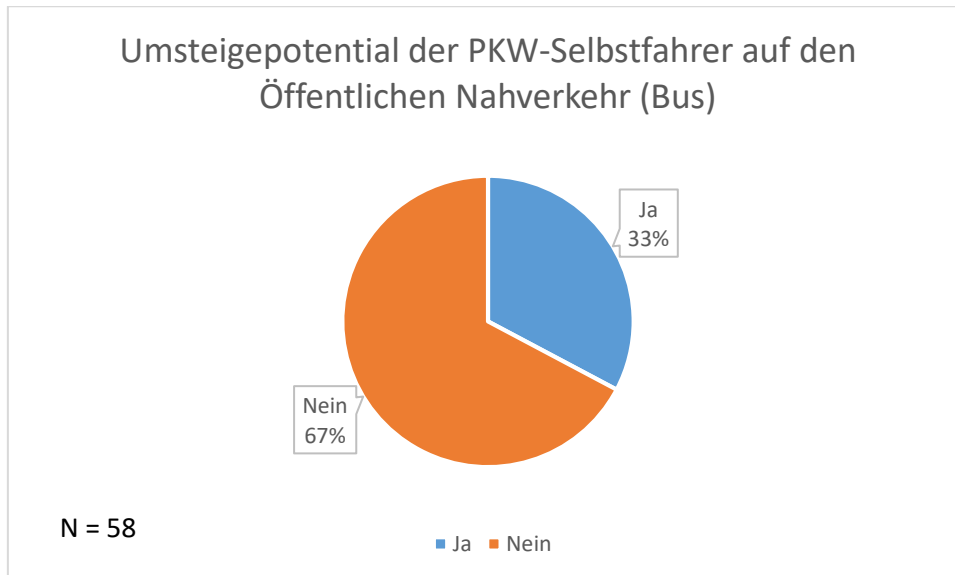


Abbildung 16: Umsteigepotential der PKW-Selbstfahrer auf den Öffentlichen Nahverkehr (Bus)

Andererseits wurden die Fahrgäste des öffentlichen Nahverkehrs (Bus) gefragt, ob sie bei einem besseren Parkplatzangebot an der S-Bahnhaltestelle auf das Auto umsteigen würden. 24 % (14 Bus-Fahrer, davon 13 aus Rheindorf sowie einer aus Opladen) gaben an, trotz der verhältnismäßig kurzen Anreise eigentlich den PKW zur Anreise zu bevorzugen.

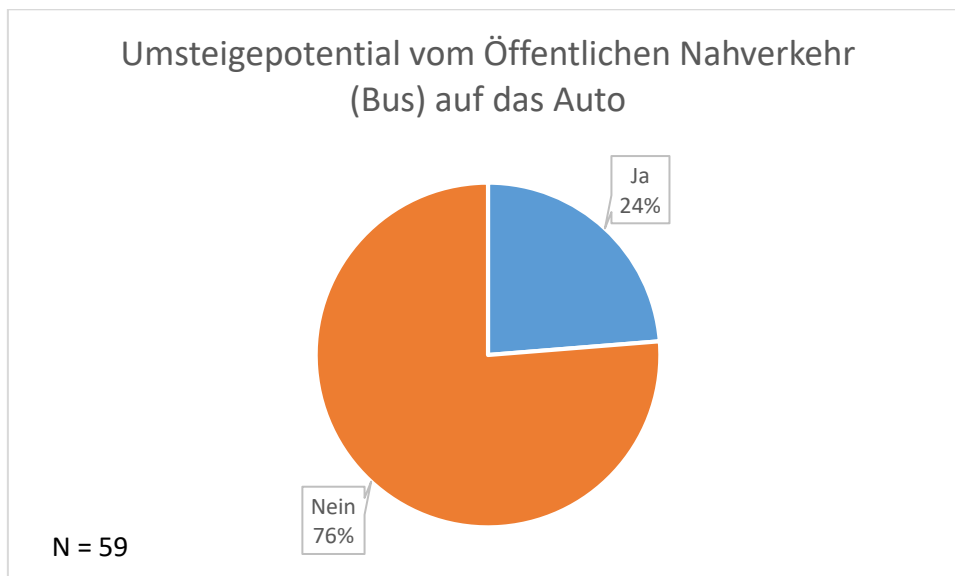


Abbildung 17: Umsteigepotential vom Öffentlichen Nahverkehr (Bus) auf das Auto

Knapp ein Drittel (31 %) der PKW-Selbstfahrer kann sich vorstellen auf das Fahrrad bzw. E-Bike umzusteigen, vorausgesetzt es gibt eine sichere Möglichkeit, das Fahrrad an der Haltestelle abzustellen. Das größte Umsteigepotential ergibt sich aufgrund der kurzen Entfernung bei den PKW-Selbstfahrern aus Rheindorf (43 %).

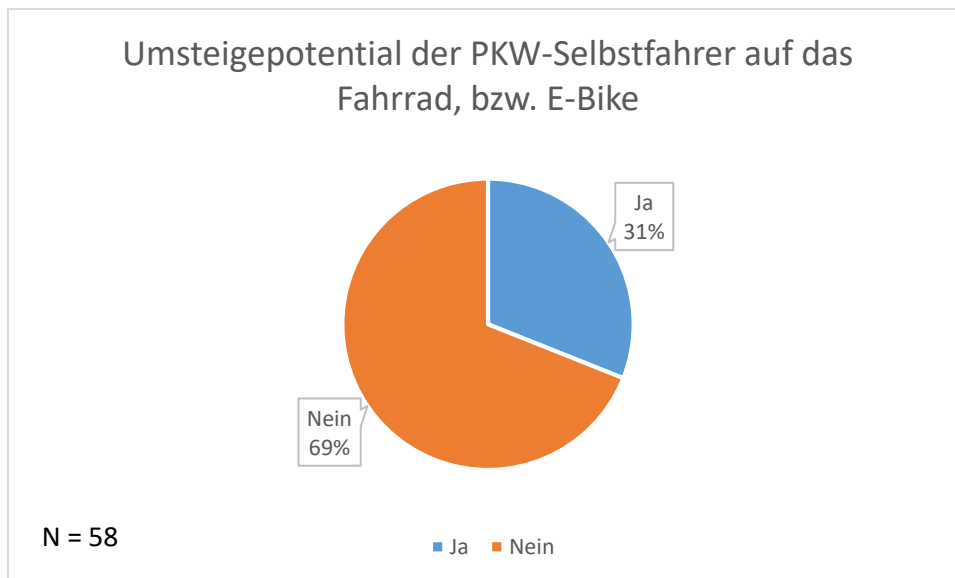


Abbildung 18: Umsteigepotential der PKW-Selbstfahrer auf das Fahrrad, bzw. E-bike

Insgesamt können sich 52 % aller befragten PKW-Selbstfahrer vorstellen, auf den Bus oder das Fahrrad umzusteigen. Berücksichtigt man nur die Autofahrer welche aus Leverkusen angereist sind, erhöht sich der Anteil sogar auf 62 %. Für 12 % der Autofahrer ist es sogar vorstellbar sowohl auf den Bus als auch auf das Fahrrad umzusteigen.

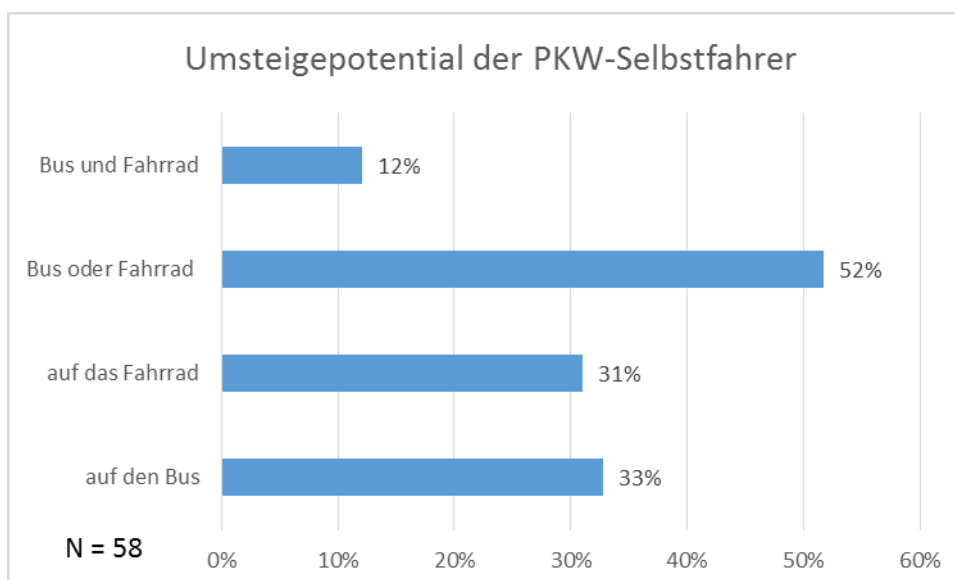


Abbildung 19: Umsteigepotential der PKW-Selbstfahrer auf Bus oder Fahrrad

4 Fazit

Das Untersuchungsgebiet an der S-Bahnhaltestelle der Linie S 6 in Leverkusen-Rheindorf umfasst neben dem P&R-Parkplatz das angrenzende Wohngebiet der Okerstraße in Rheindorf. Auf dem P&R-Platz an der S-Bahnhaltestelle stehen für Berufspendler 106 öffentliche Stellplätze zur Verfügung. Für die Bewohner der Okerstraße stehen im Untersuchungsgebiet 96 öffentliche Stellplätze für Pkw zur Verfügung, hinzukommen 78 frei zugängliche private Stellplätze, die ausschließlich für die Anwohner der Okerstraße vorgesehen sind.

Die Parkraumerhebung erfolgte am 29.09.2016 bei trockenem und sonnigem Wetter. Die abgestellten Pkw wurden stündlich erfasst, beginnend um 4.00 Uhr, und die Parkdauer der einzelnen Pkw ermittelt. Aus dem Zeitpunkt des Parkens und der Parkdauer wurden die Kategorien „Anwohner“, „Kurzzeitparker“, Berufspendler“ und „Andere Pendler“ gebildet. Zusätzlich wurden die Bahneinsteiger in der Zeit von 5:00 bis 10:00 Uhr nach ihrem Zubringer-Verkehrsmittel und - bei Pkw-Selbstfahrern - dem Stellplatz ihres Pkw, sowie nach dem möglichen Umsteigepotential auf den Öffentlichen Nahverkehr bzw. das Fahrrad befragt.

Parkraumbilanz: 100 % Auslastung des PR-Platzes – Vollausslastung der Okerstraße in den frühen Morgenstunden und am Abend.

Die Auswertung der Parkraumerhebung zeigte bereits um 8:00 Uhr eine vollständige Belegung des P&R-Platzes, die bis 14:00 Uhr anhielt. Ab 16:00 Uhr nahm die Belegung wieder deutlich ab. Genutzt wurde der P&R-Platz überwiegend von Berufspendlern, deren Anteil bis zu 92 % betrug.

Die öffentlichen Stellplätze der Okerstraße waren um 4:00 Uhr morgens zu 95 % belegt. Mit Einsetzen des Berufsverkehrs ab 7:00 Uhr entspannte sich die Situation, in den Mittagsstunden lag die Auslastung bei rund 65 %. Ab 18:00 Uhr, mit Rückkehr der Anwohner, stieg die Belegungsrate erneut auf bis zu 92 % an. Die gleiche Beobachtung wurde auch für die privaten Stellplätze gemacht.

Berufspendler wichen ins Wohngebiet aus – erzeugten aber keinen erhöhten Parkdruck

Die Auslastung des P&R-Parkplatzes führte dazu, dass in der Zeit von 8:00 bis 14:00 Uhr Berufspendler in das angrenzende Wohngebiet auswichen. Bis 15:00 Uhr belegten Berufspendler rund 25 % der öffentlichen Parkplätze in der Okerstraße, bzw. 15 % aller Parkplätze im Wohngebiet. Dem vorhandenen Angebot von 106 Stellplätzen für Berufspendler steht ein ermittelter Bedarf von 134 Stellplätzen gegenüber. Dadurch entsteht eine teilweise Fremdnutzung der Stellplätze im Wohngebiet. Für die Anwohner sind trotzdem ausreichend Stellplätze in allen Untersuchungsabschnitten vorhanden. So war im Zeitraum von 9:00 bis 17:00 Uhr konstant 30 % der Parkflächen unbelegt. Kritisch wurde die Parksituation erst nach 18:00 Uhr, wenn vermehrt die Anwohner wieder zurückkehren.

Die Auswertung der Befragung ergab, dass weniger als ein Drittel der Befragten (58 Personen = 27 %) mit dem Auto zur S-Bahnhaltestelle angereist war, von denen 89 % ihr Fahrzeug auf dem P&R-Platz abstellen konnte. 9 % gaben an in der Okerstraße geparkt zu haben. Der Großteil der befragten Pendler reiste aus Rheindorf (73 %) selber an, bei den PKW-Selbstfahrern betrug der Anteil 40 %. Hauptzweck der Bahnfahrt war für die meisten Befragten die Fahrt zu Ihrer Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte (91 %). Für mehr als die Hälfte der Befragten PKW-

Selbstfahrer (52 %) ist es vorstellbar, für die Anreise zur S-Bahnhaltestelle auf den Bus (33 %) oder auf das Fahrrad umzusteigen (32 %).

Empfehlung:

Mehr Fahrradboxen, Prüfung der Busandienung und moderater Ausbau der Stellplätze.

Die Befragung der Bahneinsteiger hat ein hohes Potential an Umsteigern von der Anreise mit einem Pkw hin zu einer Anreise mit Bus oder Fahrrad ergeben. Um dieses Potential zu erschließen, sollte die Nutzung der Busse beworben werden, die Anbindung (Fahrplan, Reisezeiten, Taktichte, Übergangszeiten zur Bahn) überprüft und ggf. verbessert werden. Um den Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr zu fördern, ist die Busanbindung insbesondere in die benachbarten Stadtteile zu überprüfen, sowie gegebenenfalls die Taktfrequenz zu optimieren. Um die Stärken und Vorteile des ÖPNV hervorzuheben, bietet sich zudem eine gezielte Öffentlichkeitskampagne an der S-Bahnhaltestelle an.

Als weiteren Schritt sollte das Angebot an sicheren und überdachten Abstellanlagen für Fahrräder erweitert werden. Hier bietet sich vorrangig die Aufstellung weiterer Fahrradboxen ggf. mit integrierter Lademöglichkeit für E-Bikes an, um auch hochwertige Fahrräder, wie z.B. Pelelecs sicher unterstellen zu können.

Eine Erweiterung der Parkflächen für Pkw kann in geringem Umfang erwogen werden, ist aber nicht von hoher Priorität, da insgesamt auch nur ein geringer Engpass besteht. Alle Maßnahmen gemeinsam entlasten die Wohnstraßen und führen zu einer Reduzierung des Parksuchverkehrs.