



**Stadt Leverkusen**

Vorlage Nr. 2017/2036

**Der Oberbürgermeister**

V/66-sch

**Dezernat/Fachbereich/AZ**

19.02.18

**Datum**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen</b>	16.04.2018	Beratung	öffentlich
<b>Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I</b>	23.04.2018	Beratung	öffentlich
<b>Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II</b>	24.04.2018	Beratung	öffentlich
<b>Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III</b>	26.04.2018	Beratung	öffentlich
<b>Rat der Stadt Leverkusen</b>	07.05.2018	Entscheidung	öffentlich

**Betreff:**

Erweiterung von P+R-Anlagen im Stadtgebiet

**Beschlussentwurf:**

1. Der Sachstandsbericht zu den P+R-Anlagen wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Prioritätenliste zur Erweiterung der P+R-Anlagen wird zugestimmt.

gezeichnet:

Richrath

In Vertretung  
Deppe

**Schnellübersicht über die finanziellen bzw. bilanziellen Auswirkungen, die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage**

**Ansprechpartner/in / Fachbereich / Telefon: Herr Schmitz / FB 66 / 406 - 6600**

(Kurzbeschreibung der Maßnahme, Angaben zu § 82 GO NRW bzw. zur Einhaltung der für das betreffende Jahr geltenden Haushaltsverfügung.)

**A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):**

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Noch keine Etatisierung vorgenommen.

**B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren:**

(z. B. Anschaffungskosten/Herstellungskosten, Personalkosten, Abschreibungen, Zinsen, Sachkosten)

**C) Veränderungen in städtischer Bilanz bzw. Ergebnisrechnung / Fertigung von Veränderungsmitteilungen:**

(Veränderungsmitteilungen/Kontierungen sind erforderlich, wenn Veränderungen im Vermögen und/oder Bilanz/Ergebnispositionen eintreten/eingetreten sind oder Sonderposten gebildet werden müssen.)

**kontierungsverantwortliche Organisationseinheit(en) und Ansprechpartner/in:**

**D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):**

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss.)

**E) Beabsichtigte Bürgerbeteiligung (vgl. Vorlage Nr. 2014/0111):**

Weitergehende Bürgerbeteiligung erforderlich	Stufe 1 Information	Stufe 2 Konsultation	Stufe 3 Kooperation
[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]
Beschreibung und Begründung des Verfahrens: (u.a. Art, Zeitrahmen, Zielgruppe und Kosten des Bürgerbeteiligungsverfahrens)			

**F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:**

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]

## **Begründung:**

In der Ratssitzung vom 16.10.2017 wurden unter TOP 42, Antrag Nr. 2017/1853 „Ausbau der P & R-Kapazitäten an den Haltestellen Bahnhof Schlebusch in Manfort, Bahnhof Opladen, S 6-Haltestelle in Rheindorf sowie Endhaltestelle Straßenbahnlinie 4 in Schlebusch“ folgende Beschlüsse gefasst:

„1. Die Verwaltung wird beauftragt, schnellstmöglich gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (z. B. Fahrradboxen) an den Haltestellen Bahnhof Schlebusch in Manfort, Bahnhof Opladen, S-6-Haltestelle in Rheindorf, Endhaltestelle Straßenbahnlinie 4 in Schlebusch sowie S-Bahn-Haltestelle in Küppersteg auf beiden Seiten (Bürrig und Küppersteg) zu planen und kurzfristig zur Entscheidung vorzulegen.

- einstimmig -

2. Die Verwaltung wird beauftragt, an den Haltestellen Bahnhof Schlebusch in Manfort, S-6-Haltestelle in Rheindorf, Endhaltestelle Straßenbahnlinie 4 in Schlebusch sowie S-Bahn-Haltestelle in Küppersteg auf beiden Seiten (Bürrig und Küppersteg) Möglichkeiten zum Bau von einfachen Palettenparkhäusern oder Flächen für die Schaffung zusätzlicher Parkplätze zu planen und kurzfristig zur Entscheidung vorzulegen. Dabei sind die voraussichtlichen Baukosten ebenso darzustellen, wie Einnahmemöglichkeiten.

- mehrheitlich beschlossen -

3. Die Verwaltung wird beauftragt, am Bahnhof Opladen Möglichkeiten zum Bau von einfachen Palettenparkhäusern oder Flächen für die Schaffung zusätzlicher Parkplätze zu planen und kurzfristig zur Entscheidung vorzulegen. Dabei sind die voraussichtlichen Baukosten ebenso darzustellen, wie Einnahmemöglichkeiten. Dieser Auftrag an die Verwaltung umfasst nicht den mit 162 Stellplätzen bereits beschlossenen Parkplatz auf der Ostseite des Bahnhofs.

- mehrheitlich beschlossen - .“

Bezüglich des Beschlusspunktes 1 „Fahrradboxen“ wird der Politik eine separate Vorlage vorgelegt werden (siehe Abschnitt Fahrradboxen).

Bezüglich der Beschlusspunkte 2 und 3 ist ein Sachstandsbericht über die vorhandenen P+R-Anlagen hinsichtlich Auslastung, ÖPNV-Andienung, Planungsrecht etc. und Erweiterungsmöglichkeiten Bestandteil der jetzigen Vorlage. Auf Grundlage dieser Kriterien und der personellen und finanziellen Kapazitäten schlägt die Verwaltung eine Priorisierung für die Planung und bauliche Erweiterung der vorhandenen P+R-Anlagen zur Beschlussfassung vor. Jede einzelne Erweiterung zieht selbstverständlich noch weitere Beschlüsse bzgl. Planungs- und Baurecht mit sich, die nicht Bestandteil dieser Vorlage sind.

## Zu Beschlusspunkt 1:

### Park & Ride-Anlagen (P+R-Anlagen)

#### Allgemeines

P+R-Anlagen sollen den Kfz-Verkehr, vor allem die morgendlichen und abendlichen Pendlerströme, reduzieren und den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen erhöhen. Dazu wurden in den vergangenen Jahrzehnten vor allem an den Stadträndern unterschiedlich große Anlagen hergestellt, um die Fahrt zur Arbeit, zum Ausbildungsplatz etc. zu unterbrechen und den Weg in das Stadtgebiet und wieder zurück mit dem ÖPNV, i. d. R. mit S-Bahnen und Regionalzügen, durchführen zu können. Zur Ausstattung der Anlagen gehören neben den eigentlichen Stellplätzen für die Pkws i. d. R. auch Abstellanlagen für Fahrräder und Haltestellen für den ÖPNV als Zubringer zur P+R-Anlage.

P+R-Anlagen am Stadtrand konnten somit in der Vergangenheit zu einer Reduzierung des Verkehrs in der Innenstadt beitragen. Allerdings reduzieren diese Anlagen die Attraktivität des ÖPNV im ländlichen bzw. stadtrandnahen Raum, da der Pendler seine Fahrt vermehrt nicht mit dem ÖPNV beginnt, sondern mit dem Pkw zur P+R-Anlage gelangt.

P+R-Anlagen in der Stadtmitte bzw. in den Stadtteilzentren erhöhen zwar den Anteil des ÖPNV-Verkehrs von der Stadtmitte zum eigentlichen Fahrtziel (z. B. von Opladen nach Köln oder von Leverkusen-Mitte nach Düsseldorf), führen aber zu einem entsprechenden hohen Pkw-Ziel- und Quellverkehr innerhalb der Stadt; d. h. der eigentliche Nutzen des Umstiegs auf den ÖPNV wird mit einer Zunahme des städtischen Pkw-Verkehrs relativiert. Zudem werden erfahrungsgemäß innenstadtnahe P+R-Anlagen von Fremdnutzern (Anwohnern, Beschäftigten im Umfeld der P+R-Anlage, Kunden) belegt und somit zweckentfremdet. Vor diesem Hintergrund finden sich in Großstädten immer weniger P+R-Anlagen an zentral gelegenen Bahnhöfen.

Die vorhandenen P+R-Anlagen in Leverkusen sind sehr gut ausgelastet bzw. zum Teil überlastet, sodass grundsätzlich die Erweiterung und Vergrößerung bestimmter Anlagen als sinnvoll erscheint. Die Untersuchung der P+R-Anlagen am S-Bahnhaltepunkt Rheindorf und am Bahnhof Leverkusen-Schlebusch mit der dazugehörigen Befragung der Umsteiger hat allerdings ergeben, dass bei einer Erweiterung der Parkflächen Pendler, die bisher mit dem Rad oder dem Bus zur P+R-Anlage gefahren sind, den Weg zukünftig mit dem Pkw zurücklegen würden, was somit zu einer eher unerwünschten Kfz-Verkehrszunahme führen würde. Eine Erweiterung der P+R-Anlagen muss daher vor diesem Hintergrund kritisch betrachtet werden, um negative Mobilitätseffekte zu vermeiden.

#### Ebenerdige Erweiterung von P+R-Anlagen

Sollen P+R-Anlagen erweitert bzw. vergrößert werden, so bietet sich aus Kostengründen zunächst die Überprüfung einer ebenerdigen Erweiterung an. Erfahrungsgemäß können auf 100 m<sup>2</sup> versiegelter Fläche ca. 5 Stellplätze angelegt werden. Die Kosten belaufen sich auf ca. 160 €/m<sup>2</sup> bzw. ca. 3.200 € pro Stellplatz ohne ggf. notwendige Kanalbaukosten. Diese Kosten sind nur als grobe Anhaltswerte zu verstehen, da die Situation vor Ort entscheidenden Einfluss auf die Planung und damit auf die Kosten hat.

### Erweiterung von P+R-Anlagen mit Parkpaletten

Ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine ebenerdige Erweiterung nicht möglich, kann die Anzahl der Stellplätze grundsätzlich auch durch eine höhenmäßige Aufstockung in Form von Parkpaletten etc. vergrößert werden. Die Kosten können grob bei ca. 10.000 € je Stellplatz angegeben werden; dieser Wert ist allerdings sehr stark von der jeweiligen Planung abhängig, bei der u. a. die Grundstücksgeometrie, die Größe der Parkpalette, deren Aufteilung der Stützen und ggf. notwendige Schallschutzmaßnahmen einfließen. Daher kann eine seriöse Kostenschätzung erst im Zuge einer konkreten Planung ermittelt werden.

### Planungsrecht

Bestehende P+R-Anlagen sind i. d. R. durch ein Planfeststellungs- oder Bebauungsplanverfahren planungsrechtlich in der jeweiligen räumlichen Ausdehnung und Zweckbestimmung festgesetzt worden. Eine Erweiterung sowohl in der Fläche als auch in der Höhe bedingt daher grundsätzlich eine erneute planungsrechtliche Festsetzung mit den entsprechenden Gutachten und Genehmigungen.

### Förderung

Vonseiten des Nahverkehrs Rheinland (NVR) können sowohl der ebenerdige Ausbau einer P+R-Anlage als auch die Erweiterung mit einer Parkpalette mit bis zu 85 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden.

### Zufahrtsbeschränkung an P+R-Anlagen

P+R-Anlagen, die abseits von Wohnbebauung am Stadtrand gelegen sind, werden i. d. R. nahezu ausschließlich von Pendlern genutzt. Dagegen parken bei zentrumsnahen Anlagen vermehrt auch Anwohner oder Kunden widerrechtlich auf diesen Anlagen. Eine Kontrolle und Ahndung ist allerdings kaum möglich. Eine Möglichkeit, die Anlage ausschließlich den Pendlern zur Verfügung zu stellen, ist die Zufahrtsbeschränkung in Form einer Schrankenanlage, die sich erst durch eine Legitimation mit einer separaten Karte (Zugfahrticket etc.) für den Pendler öffnet.

### Fahrradboxen

An den vorhandenen P+R-Anlagen sollen neue Fahrradboxen aufgestellt werden. Entsprechende Voruntersuchungen stehen vor dem Abschluss. Vonseiten der Verwaltung wird der Politik diesbezüglich voraussichtlich im Frühjahr eine separate Vorlage zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

### P+R-Anlage S-Bahn Rheindorf

#### Derzeitige Situation

Diese P+R-Anlage liegt am Ortsrand von Rheindorf und umfasst 106 Stellplätze. Die Anlage befindet sich im Eigentum der DB Station&Service AG. Im Zuge der Fahrplenumstellung im Dezember 2017 wird die Anlage nunmehr in den Abendstunden und am Wochenende durch eine Taktverdichtung vermehrt angefahren und somit die Umsteigequalität vom Bus auf die S-Bahn erhöht.

Das im Januar 2017 erstellte Gutachten zur Parkraumanalyse bestätigte zum einen die komplette werktägliche Auslastung dieser Stellplätze morgens ab 8 Uhr und ermittelte zum anderen eine Anzahl von ca. 50 Pkws, die aufgrund der vollständigen Belegung der

P+R-Anlage im Wohngebiet an der Okerstraße abgestellt werden.

### Planung

Die derzeitige P+R-Anlage bietet keinen Spielraum für zusätzliche Stellplätze, da zum einen eine vorhandene Ferngasleitung eine weitere Befestigung von Stellplätzen verhindert und zum anderen Flächen für die Busandienung vorgehalten werden müssen. In Verlängerung der Zufahrt von der Solinger Straße sind aber städtische Flächen vorhanden, die sich für eine Erweiterung der vorhandenen P+R-Anlage um ca. 50 Stellplätze anbieten. Diese sind zwar verpachtet; die Pachtverträge können aber grundsätzlich gekündigt werden.

Planungsrechtlich müsste der Flächennutzungsplan, der zurzeit diese Flächen in der planerischen Zielsetzung als „Dauerkleingärten“ darstellt, geändert und ein Bebauungsplanverfahren eingeleitet werden. Im Zuge dieses Verfahrens wäre eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanz zu erstellen und eine Genehmigung nach der Wasserschutzgebietsverordnung einzuholen, da sich diese Flächen im Trinkwasserschutzgebiet Leverkusen-Rheindorf in der Zone IIIA befinden. Die Fläche befindet sich zudem innerhalb des Landschaftsplanes.

### Fazit

Im Vergleich zu den übrigen P+R-Anlagen im Stadtgebiet Leverkusen erfüllt die P+R-Anlage in Rheindorf am ehesten die Kriterien für die positiven Auswirkungen im Bereich der Mobilität, sodass eine bauliche Erweiterung dieser Anlage den Umstieg für die Pendler, die mit dem Pkw kommen, auf die S-Bahn attraktiver macht, ohne dass zusätzlicher Pkw-Verkehr innerhalb Rheindorfs generiert wird.

### P+R-Anlage Endhaltestelle S-Bahn Linie 4 in Schlebusch

#### Derzeitige Situation

Die mit 80 Stellplätzen versehene Anlage befindet sich am südlichen Ortseingang von Schlebusch an der Grenze zur Stadt Köln. Dieser Standort wäre eigentlich grundsätzlich als Umstieg für die aus Köln kommenden Pendlerverkehre geeignet. Durch die Endhaltestelle der S-Bahn Linie 4 ergibt sich allerdings vor Ort die Situation, dass die Stellplätze von Pendlern genutzt werden, die durch das Stadtgebiet Leverkusen fahren, um anschließend auf die S-Bahn Linie 4 umzusteigen. Diese Situation muss bei einer Erweiterung der P+R-Anlage mit beachtet werden, da eine Steigerung der Attraktivität dieser P+R-Anlage zunächst einmal den Verkehr im Stadtgebiet Leverkusen und speziell in Schlebusch erhöhen wird.

Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass eine mögliche Verlängerung der Stadtbahnlinie 4, die vonseiten der Stadt für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet wurde, von der derzeitigen Endhaltestelle bis zum Klinikum der Stadt Leverkusen führen soll und somit die vorhandene P+R-Anlage beschneiden wird. Die P+R-Anlage ist i. d. R. an den Werktagen ab 8 Uhr nahezu vollständig belegt. Darüber hinaus parken Fahrzeuge sowohl entlang der Berliner Straße auf Kölner Stadtgebiet als auch im Wohngebiet auf Leverkusener Stadtgebiet.

Die Endhaltestelle der S-Bahn Linie 4 wird durch die Buslinien 202, 215 und 260 gut angedient.

## Planung

In der Vergangenheit haben Gespräche mit der Stadt Köln bzgl. einer Erweiterung der P+R-Anlage auf Kölner Stadtgebiet zu keinem Erfolg geführt. Vonseiten der Stadt Köln werden weder die Wendeschleife der Stadtbahn noch die im Naturschutzgebiet liegenden Flächen für die Planung einer P+R-Anlage weiter verfolgt.

Auf Leverkusener Stadtgebiet gibt es aktuell keine öffentlichen Grundstücke für eine Erweiterung der P+R-Anlage. Eine private Fläche am Nittumer Weg wäre allerdings grundsätzlich geeignet, eine zusätzliche zweite P+R-Anlage zu errichten, auf der u. a. auch Fahrradboxen aufgestellt werden könnten. Inwieweit die Stadt diese Fläche erwerben kann, müsste geprüft werden. Die Fläche ist im Flächennutzungsplan der Stadt Leverkusen als Wohnbaufläche dargestellt. Vorbehaltlich des Zustandekommens dieses Grundstückserwerbs müsste planungsrechtlich ein Bebauungsplanverfahren sowie die Änderung des Flächennutzungsplanes für eine P+R-Anlage eingeleitet werden.

Eine Aufstockung der heutigen P+R-Anlage mit einer Parkpalette ist aufgrund der ungünstigen L-förmigen Ausrichtung der heutigen Anlage nicht sonderlich geeignet, um eine angemessene Anzahl zusätzlicher Stellplätze wirtschaftlich zu errichten. Sollte eine Parkpalette weiter verfolgt werden, wäre ein Bebauungsplanverfahren einzuleiten.

## Fazit

Eine zweite P+R-Anlage am Nittumer Weg würde den Parkdruck im angrenzenden Wohngebiet reduzieren und zusätzlich Flächen für Fahrradboxen ermöglichen; hierfür müsste im Vorfeld Grunderwerb getätigt werden. Vor dem Hintergrund der noch offenen Entscheidung, ob die Stadtbahnlinie 4 auf Leverkusener Stadtgebiet verlängert wird, ist eine Aufstockung der vorhandenen P+R-Anlage zum jetzigen Zeitpunkt nicht zielführend und sollte daher erst mittelfristig weiter verfolgt werden.

Bzgl. der vorhandenen auf Kölner Stadtgebiet gelegenen Fahrradbügel wurde die Stadt Leverkusen im Januar 2018 darüber informiert, dass sich die Stadt Köln in Verbindung mit der KVB in erste Planungsüberlegungen für eine moderne, eingebaute Fahrradabstellanlage (Fahrradparkhaus) befindet, deren Zugang mit einer digitalen Mobilitätskarte erfolgen soll. Eine Umsetzung könnte deutlich beschleunigt werden, wenn eine finanzielle Förderung aus dem Sofortprogramm des Bundes „Saubere Luft 2017-2020“ erfolgt. Von Seiten der Stadt Leverkusen wird dieses Projekt unterstützt und, falls erforderlich, Mitarbeit zugesichert. Im Rahmen der Vorlage bzgl. der Fahrradboxen (vgl. Ratsbeschluss vom 16.10.2017) wird über den dann aktuellen Sachstand berichtet werden.

## P+R-Anlage Bahnhof Schlebusch

### Derzeitige Situation

Diese P+R-Anlage liegt auf der Vorderseite des Bahnhofs (= Ostseite) und hat 43 Stellplätze. Der Bahnhof wird von den Buslinien 209, 210, 211, 222 und 227 bedient und besitzt somit eine sehr gute ÖPNV-Andienung, vor allem in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden. Das im Januar 2017 erstellte Gutachten zur Parkraumanalyse ergab einerseits, dass die P+R-Anlage werktags ab 7 Uhr nahezu vollständig von Pkws belegt ist, dass aber andererseits während der Nachtstunden vermutlich durch Anwohner 40 % der Stellplätze belegt sind und dieser Wert tagsüber immer noch bei über 30 % liegt und somit ein erheblicher Anteil von Stellplätzen dem Pendlerverkehr

nicht zur Verfügung steht.

Auf der Rückseite des Bahnhofs (= Westseite) dient eine Fläche ebenfalls als Parkplatz, auf dem ca. 65 Fahrzeuge aufgrund des nicht vorhandenen Ausbaus ungeordnet abgestellt werden können, und der werktags ab 9 Uhr zu ca. 95 % von Pkws ausgelastet ist; der Anteil von Anwohnern, die dort parken, ist im Gegensatz zur P+R-Anlage auf der Vorderseite gering. Sowohl im Gewerbegebiet des IPL-Geländes als auch im Wohngebiet im Bereich der Kunstfeldstraße und Pfeilshofstraße werden öffentliche Stellplätze von Pendlern benutzt, allerdings in geringem Maße, sodass für die Anwohner ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen.

### Planung

Die derzeitige P+R-Anlage auf der Vorderseite bietet aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen keine Erweiterungsmöglichkeiten in der horizontalen Ebene. Grundsätzlich könnte eine Parkpalette zusätzliche Stellplätze schaffen, allerdings zu hohen Kosten. Aufgrund der beschriebenen Situation der Belegung der Stellplätze durch Anwohner sollte allerdings als erster Schritt überprüft werden, inwieweit eine Schrankenanlage die Zufahrt auf die P+R-Anlage nur für Pendler gestattet. Als Nachweis könnte eine Zugfahrkarte o. ä. dienen; entsprechende Gespräche mit dem Nahverkehr Rheinland (NVR) wären zu führen.

Auf der Rückseite des Bahnhofs soll im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens sowohl die heute brachgefallenen bzw. mindergenutzten Flächen in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bahnstrecke Köln-Wuppertal einer neuen Nutzung zugeführt werden, als auch die bisher ungeordnete Parkplatzfläche als zweite P+R-Anlage ausgebaut werden. Je nach Anordnung einer zusätzlichen P+R-Anlage ist bei der Planung die Lage in der Seveso-Zone II zu berücksichtigen.

### Fazit

Die Anzahl der Stellplätze für die Pendler ist zurzeit auf der P+R-Anlage auf der Vorderseite des Bahnhofs durch Anwohnerparken reduziert. Es sollen Möglichkeiten überprüft werden, die Stellplätze allein für Pendler frei zu halten. Auf der Rückseite des Bahnhofs soll im Rahmen eines Bebauungsplanes eine P+R-Anlage die vorhandene Parkplatzfläche mittelfristig ersetzen.

## P+R-Anlage Bahnhof Opladen

### Derzeitige Situation

Der Bahnhof Opladen liegt zentral im Stadtteil Opladen und ist somit sowohl fußläufig als auch mit dem Rad zeitnah zu erreichen. Er wird von ca. 10 Buslinien angefahren und ist somit sehr gut mit dem ÖPNV verknüpft. Die Benutzung der ehemaligen bzw. der sich im Bau befindlichen P+R-Anlage bedingt aufgrund seiner Lage, dass der Ziel- und Quellverkehr fast unmittelbar in das Stadtzentrum Opladens geleitet wird.

Auf dem Gelände der nbso wird als Ersatz für die entfallende P+R-Anlage auf der Westseite zurzeit östlich der Bahnhofsbrücke eine neue P+R-Anlage mit ca. 160 Stellplätzen errichtet. Darüber hinaus befindet sich an der Ecke Stauffenbergstraße/Lützenkirchener Straße eine unbefestigte Parkplatzfläche, die im gültigen Bebauungsplan Nr. 97/II als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Parkplatz“ festgesetzt ist; auf dieser können ca. 110 Pkws abgestellt werden. Es handelt sich hierbei allerdings um keine ausgewie-



sene P+R-Anlage; neben Pendler sind die Nutzer vielmehr u. a. Anwohner und Schüler des Berufskollegs.

#### Planung

In der z.d.A.: Rat Nr. 8 vom 07.09.2017 wurde vonseiten der nbso dargelegt, warum eine Aufstockung der derzeit im Bau befindlichen P+R-Anlage mit Hilfe von Parkpaletten nicht erfolgen kann. Da auch in der Fläche keine Erweiterung möglich ist, wird nach Fertigstellung die P+R-Anlage ca. 160 Stellplätze aufweisen.

Eine Aufstockung des Parkplatzes an der Stauffenbergstraße/Lützenkirchener Straße ist aufgrund der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht möglich. Sollte eine Erweiterung verfolgt werden, müsste anhand von diversen Gutachten geprüft werden, ob und in welcher Form der Bebauungsplan geändert werden kann. Weitergehende Flächen für P+R-Anlagen oder Parkplätze in Bahnhofsnähe sind planungsrechtlich nicht ausgewiesen, sodass in Bahnhofsnähe keine weitere P+R-Anlage hergestellt werden kann.

#### Fazit

Der Bahnhof Opladen erhält mit Fertigstellung der östlich vom Bahnhof gelegenen P+R-Anlage eine attraktive Fläche für Pendler, die dort vom Pkw auf den Zug umsteigen wollen. Vonseiten der Verwaltung wird aufgrund der sehr guten ÖPNV-Anbindung eine Erweiterung der P+R-Stellplätze im Bahnhofsumfeld als nicht zielführend betrachtet, da eine Verkehrszunahme im Innenstadtbereich von Opladen zu erwarten wäre.

#### P+R-Anlage Bahnhof Küppersteg

##### Derzeitige Situation

Die P+R-Anlage am S-Bahnhof Küppersteg besteht baulich aus drei Abschnitten, besitzt ca. 160 Stellplätze und liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 65/II „Bahnhof Küppersteg“. Die Anlage befindet sich im Eigentum der DB Station&Service AG. Der Bahnhof wird von der Linie 207 im 30-Minuten-Takt angefahren.

Im November 2017 wurde an 3 Vormittagen die Auslastung der vorhandenen P+R-Anlage überprüft. Es stellte sich heraus, dass trotz des grundsätzlich sehr verkehrsreichen Monats November immer freie Plätze zur Verfügung standen; dabei schwankte die Anzahl jeweils um 9 Uhr morgens zwischen 7 und 16 freien Plätzen.

##### Planung

Aufgrund der nicht ausgelasteten Stellplatzsituation sieht die Verwaltung zurzeit keine Veranlassung, eine Erweiterung der P+R-Anlage zu betreiben. Da dies grundsätzlich wegen der fehlenden Flächen auch nur mit Parkpaletten möglich wäre, wäre zudem eine Änderung des Bebauungsplanes erforderlich. Vonseiten der Verwaltung wird überprüft, ob die Busandienung an die S-Bahn verbessert werden kann.

##### Fazit

Eine Erweiterung der vorhandenen P+R-Anlage ist aufgrund des derzeitigen Auslastungsgrades nicht erforderlich.

#### Zu Beschlusspunkt 2:

### Priorisierung der Erweiterung der P+R-Anlagen

Aufgrund der obigen Ausführungen schlägt die Verwaltung folgende Priorisierung vor:

P+R-Anlage	Priorisierung	Maßnahmen
Rheindorf, S-Bahn	vordringlich	<ul style="list-style-type: none"><li>• Einleitung des Bebauungsplanverfahrens in 2018</li><li>• Beginn der Straßenbauplanung in 2018</li></ul>
Schlebusch, Stadtbahnlinie 4	vordringlich	<ul style="list-style-type: none"><li>• Grunderwerb Nittumer Weg in 2018</li><li>• Einleitung des Bebauungsplanverfahrens in 2019</li><li>• Beginn der Straßenbauplanung am Nittumer Weg in 2019 vorbehaltlich Grunderwerb</li></ul>
Schlebusch, Bahnhof	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"><li>• Überprüfung einer Schrankenanlage an vorhandener Anlage</li><li>• Bebauungsplanverfahren für die Westseite</li></ul>
Opladen, Bahnhof	langfristig	<ul style="list-style-type: none"><li>• Planungsrecht für Parkpalette auf dem Parkplatz Stauffenbergstraße/ Lützenkirchener Straße</li></ul>
Küppersteg, S-Bahn	langfristig	<ul style="list-style-type: none"><li>• Planungsrecht für Parkpalette auf der vorhandenen Anlage</li></ul>

Die in der obigen Liste vorzunehmenden notwendigen Bebauungsplanverfahren oder Änderungsverfahren von Bebauungsplänen sind momentan nicht im beschlossenen Arbeitsprogramm des Fachbereichs Stadtplanung vorgesehen; daher müsste ggf. das Arbeitsprogramm hinsichtlich der Priorisierung angepasst bzw. geändert werden.