

HANBRUCHER STRASSE 9  
D-52064 AACHEN

TELEFON 0241-7 05 50-0

TELEFAX 0241-7 05 50-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR.DE 121 688 630

**Analyse und Bewertung für eine  
Neuorganisation der Wohn- und  
Einzelhandelsnutzung sowie der  
Verkehrsflächen innerhalb des  
Bebauungsplanes 338 an der  
Hahnenstraße in Kerpen**

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Alexander Göbbels

Dipl.-Ing. Axel C. Springsfeld

Aachen, im April 2015

N:\2014\_14\140740\_Kerpen Hahnenpassage\Texte\140740\_Bericht\_V130.doc

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Aufgabenstellung</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme und Darstellung der Ist-Situation</b>	<b>7</b>
	2.1 Verkehrserschließung	7
	2.2 Stellplatzangebot	9
<b>3</b>	<b>Aktuelle Stellplatzbelegung</b>	<b>15</b>
	3.1 Eckdaten der Verkehrszählung	15
	3.2 Auswertung der Verkehrszählung	15
	3.3 Bewertung der aktuellen Stellplatzsituation	17
<b>4</b>	<b>Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens und des zukünftig zusätzlichen Stellplatzbedarfs</b>	<b>18</b>
	4.1 Stellplatzbedarf durch das „Haus der Familie“	18
	4.2 Stellplatzbedarf durch einen „Vollsortimenter“	19
	4.3 Zukünftiger Stellplatzbedarf für das gesamte Plangebiet	22
<b>5</b>	<b>Neuorganisation des Stellplatzangebotes</b>	<b>23</b>
	5.1 Szenario A („langfristiger Realisierungshorizont“)	24
	5.2 Szenario B („kurz-/mittelfristiger Realisierungshorizont“)	29
<b>6</b>	<b>Gesamtbewertung und Empfehlungen</b>	<b>32</b>
	6.1 Bewertung	32
	6.2 Empfehlungen	34
	<b>ANHANG</b>	<b>37</b>

## 1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Kolpingstadt Kerpen plant den derzeitigen Einzelhandelsstandort an der Hahnenstraße zwischen der Marienstraße und Kölner Straße in Zukunft weiter zu entwickeln und neu zu organisieren. Ziel und Zweck der Planung ist, für diesen zentralen Bereich der Kolpingstadt Kerpen dauerhaft den Bestand und eine Weiterentwicklung von Wohn- und Einzelhandelsnutzungen zu sichern und fördern, sowie eine planerische Neuordnung der Stellplatzsituation zu schaffen. Durch den Bebauungsplan 338 sollen weiterhin Ziele aus dem vom Rat der Kolpingstadt beschlossenen Konzept zur planungsrechtlichen Steuerung von Vergnügungsstätten sowie aus dem Einzelhandelskonzept der Kolpingstadt Kerpen umgesetzt werden.

Bild 1 stellt die zentrale Lage des Plangebietes in Kerpen dar.

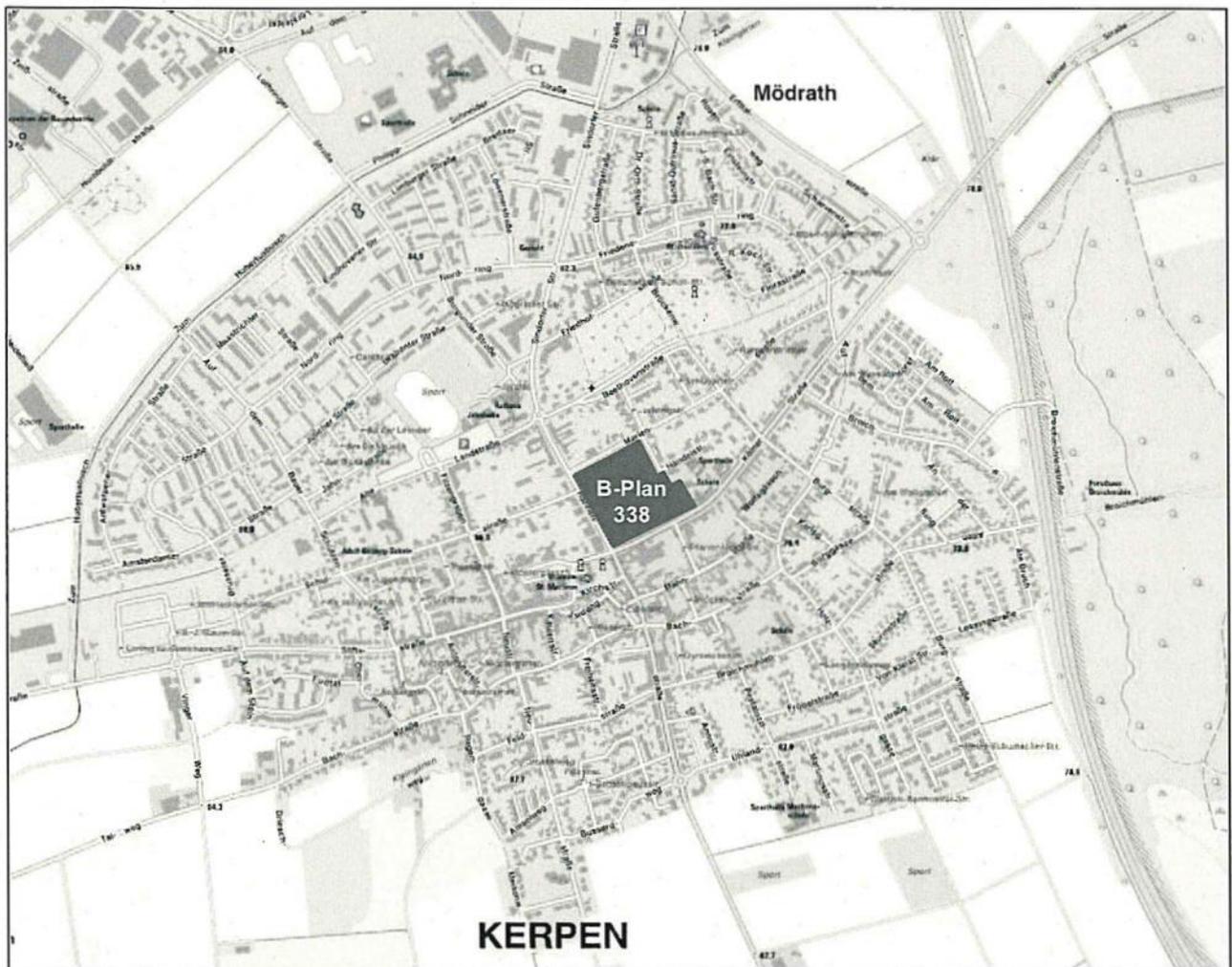


Bild 1: Lage des Bebauungsplangebietes in der Innenstadt

Als Grundlage zur Entwicklung von ersten Erschließungskonzepten und zur Dimensionierung des erforderlichen Stellplatzangebotes ist von der Kolpingstadt Kerpen ein erster städtebaulicher Entwurf für das Bebauungsplangebiet dargestellt worden. Neben der Erhaltung eines Discounter Supermarktes (LIDL) und der daran westlich angrenzenden Bestandsgebäuden der Hahnenpassage

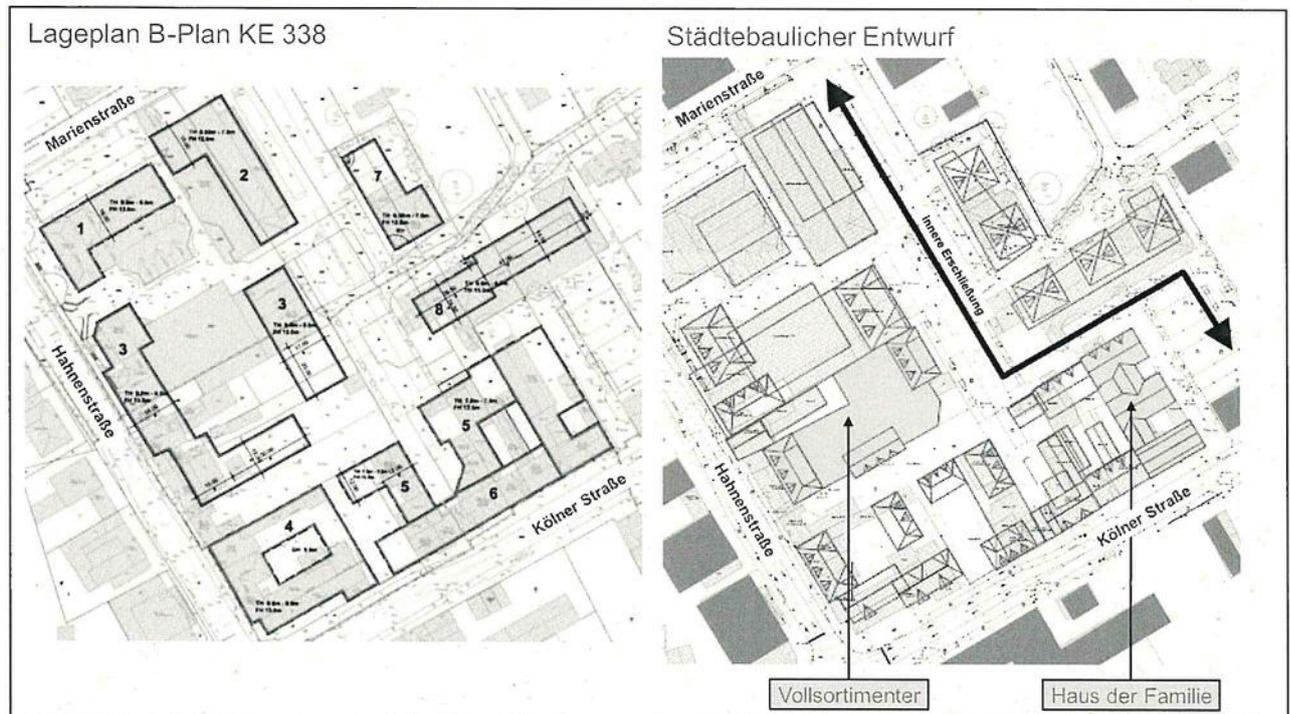
sieht der Entwurf insbesondere im südlichen Bereich eine Neuordnung und neue Nutzungen vor. Hauptsächlich sind in diesem Zusammenhang ein neuer großflächiger Lebensmittelmarkt („Vollsortimenter“), neue Einzelhandelseinrichtungen im südlichen Bereich an der Kölner Straße und neue Wohnbebauungen in der Mitte des Gebiets zu nennen. Während die Realisierung eines Vollsortimenters in der Innenstadt als zusätzliches „Besuchermagnet“ und Aufwertung der Hahnenpassage von der Kopingstadt Kerpen äußerst gewünscht und kurz- bzw. mittelfristig angestrebt wird, so stellen die neuen Einzelhandelseinrichtungen im südlichen Bereich und eine neue Wohnbebauungen in der Mitte des Gebiets langfristige Planungsziele dar.

Eine weitere Aufwertung des Stadtzentrums wird durch den geplanten Neu-/Umbau des alten Kolpinghauses und einem Erweiterungsbau an der Kölner Straße erwartet. In diesem sogenannten „Haus der Familie“ soll ein modernes Dienstleistungs- und Beratungszentrum für Familien entstehen.

Die Hahnenpassage ist grundsätzlich gekennzeichnet durch eine sehr heterogene Nutzungsstruktur mit einem großen Discounter (LIDL) im Norden an der Marienstraße, vereinzelt gewerblichen Dienstleistungseinrichtungen (z. B. Reisebüro, Rückentherapiezentrum), Textilgeschäften (z. B. NKD, Ernstings Family), kleinen Lebensmittelläden und weiteren Nahversorgungs- und Wareneinrichtungen an der Hahnenstraße und Kölner Straße.

Die bisherigen konzeptionellen Überlegungen und Planungen der Kolpingstadt Kerpen wurden sowohl in einen Lageplanentwurf als Grundlage für den Bebauungs- bzw. Bauleitplan, als auch in einem städtebaulichen Entwurf als Szenario für eine potenzielle Realisierung dargestellt. Während in dem Lageplanentwurf eine Neuplanung für das gesamte Areal dargestellt wird, so sind in dem städtebaulichen Entwurf auch die Bauvorhaben enthalten, die derzeit im Fokus der Planungen stehen. Hierbei handelt es sich wie bereits erwähnt um den geplanten Neu-/Umbau des alten Kolpinghauses zum „Haus der Familie“ an der Kölner Straße und den Bau eines Vollsortimenters der im Osten an die Hahnenstraße grenzt und über eine neue innere Erschließungsstraße und einen neu zu gestaltenden (Haupt-)Parkplatz in der Mitte des Planungsbereiches erschlossen werden soll.

Bild 3 stellt den Lageplanentwurf für den B-Plan KE 338 und den städtebaulichen Entwurf auf einem Vermessungsplan mit den Bestandsgebäuden dar.



**Bild 3:** Lageplanentwurf für den B-Plan KE 338 und städtebaulicher Entwurf

Da es sich bei dem städtebaulichen Entwurf um die derzeit von der Kolpingstadt favorisierte Idee handelt und die Entwicklungsrichtung hinsichtlich der Nutzungen, Flächen und Umstrukturierungen noch nicht final feststehen, besteht eine der Hauptaufgaben der Untersuchung darin, eine möglichst optimale Erschließung der Bebauungsfläche für alle Verkehrsteilnehmer sicher zu stellen, die erforderliche Stellplätze für die zukünftig geplante Nutzungen zu ermitteln und diesen Bedarf dem derzeitigen und zukünftig geplanten Stellplatzangebot gegenüber zu stellen.

Um die Attraktivität des Standortes zu stärken und eine möglichst hohe Kaufkraft für die gesamte Hahnenpassage zu erzielen muss berücksichtigt werden, dass möglichst viele Stellplätze ebenerdig und zugangsnah in der Nähe zu den beiden Haupteingängen der Lebensmittelmärkten realisiert werden.

Da bereits im Vorfeld von der Kolpingstadt Kerpen erkannt wurde, dass die derzeit vorhandene Gesamtstellplatzanzahl auf dem Gelände bei einer Realisierung des „Haus der Familie“ und eines neuen Vollsortimenters nicht ausreichen wird den daraus resultierenden und zukünftig zu erwartenden Stellbedarf zu decken, bestand eine weitere Aufgabe darin einen Entwurf für eine Neuorganisation der Stellplatzanlagen zu erarbeiten. Aufgrund der begrenzten Verfügbarkeit freier Flächen sollten hierbei auch potenzielle Tiefbau- oder Hochbaulösungen zur Erweiterung des Stellplatzangebotes in Betracht gezogen werden, z. B. durch den Bau eines Parkhauses, einer Parkpalette oder einer Tiefgarage.

Zur Schaffung einer belastbaren Datengrundlage musste zu Beginn eine Bestandsaufnahme des derzeit auf dem Gelände sehr zerstreuten Stellplatzangebotes, sowie ein ganztägige Verkehrszählung des Ziel- und Quellverkehrs an den unterschiedlichen Ein- und Ausfahrten durchgeführt werden. Durch eine Berücksichtigung der Anfangsbelegung (früh morgens) ist es somit möglich, die Belegungsganglinien über den Tagesverlauf zu ermitteln, auf deren Basis man belastbare Aussagen zur derzeitigen Auslastung und zu potenziellen Kapazitätsreserven machen kann.

Neben der Bestandsaufnahme und Erfassung der aktuellen Stellplatzbelegung wurde in einem Abstimmungstermin mit der Stadt Kerpen bereits frühzeitig ein Erschließungskonzept und Flächen-Szenario festgelegt. Dieses wurde als Grundlage für eine Neuorganisation des gesamten Areals, sowie für eine neue Anordnung der Stellplätze bei der Planung verwendet.

## 2 Bestandsaufnahme und Darstellung der Ist-Situation

Zur Einarbeitung in die Örtlichkeit, Aufnahme und Dokumentation der Bestandes, sowie zur Erfassung, Analyse und Bewertung der verkehrlichen Ausgangssituation ist eine umfangreiche Bestandsaufnahme des Planungsgebietes durchgeführt worden.

In diesem Rahmen wurden folgende Arbeiten durchgeführt:

- Begehung und (Foto-)Dokumentation des Plangebietes, der angrenzenden Straßenräume, der unterschiedlichen Nutzungen und der allgemeinen Parkplatzsituationen.
- Aufnahme des Stellplatzangebotes und der z. T. ausgeschilderten zeitlich begrenzten Parkdauer.
- Ganztägige Verkehrszählung der Quell- und Zielverkehre an einem Standardwerktag zwischen 8:00 und 21:00 Uhr an fünf Ein-/Ausfahrten der Parkplätze die über die Marienstraße (3), Hahnenstraße (1) und Kölner Straße (1) erschlossen werden.
- Durchführung einer Belegungsählung der Stellplätze vor Beginn der Verkehrszählung.

Auf Basis der Bestandsaufnahme wurde die Ist-Situation für die Verkehrserschließung, das Stellplatzangebot sowie die derzeitige Stellplatzbelegung dargestellt.

### 2.1 Verkehrserschließung

Auf dem Plangebiet befinden sich insgesamt vier Parkplätze die jeweils über die angrenzende Marien-, Hahnen- und Kölner Straße erschlossen werden ( ). Zusätzlich wurde ein weiterer Stellplatz auf der Ecke Hahnenstraße/Marienstraße (siehe , Nr. 5) mit in die Untersuchung einbezogen, da sich dieser zwar „außerhalb“ aber in unmittelbarer Nähe zu der Hahnenpassage befindet.

Während die drei Parkplätze 1, 2 und 5 im Norden direkt an die Marienstraße angrenzen, unterscheiden sich die Erschließungen der Parkplätze 3 und 4 von der Hahnenstraße und Kölner Straße dadurch, dass sich die Stellplätze in zweiter Reihe hinter der straßenseitigen Bebauung befinden und über eine kurze (Hof-)Zufahrt erschlossen werden.



**Bild 5: Zufahrt P1** (von der Marienstraße)



**Bild 6: Zufahrt P5** (von der Marienstraße)



**Bild 7: Zufahrt P2** (von der Marienstraße)



**Bild 8: Zufahrt P2** (von der Marienstraße)



**Bild 9: Zufahrt P3** (von der Hahnenstraße)



**Bild 10: Zufahrt P4** (von der Kölner Straße)

## 2.2 Stellplatzangebot

Im Rahmen der Begehung wurde eine differenzierte Aufnahme des Stellplatzangebotes, der maximalen Parkdauer, der Lage und Anzahl von privaten Parkplätzen mit Parksperrn („Pollern“), Behindertenstellplätzen, sowie ausgeschilderten Kundenparkplätzen vorgenommen. Die Ergebnisse der Stellplatzaufnahmen zeigt die nachfolgende Übersicht (Bild 11).

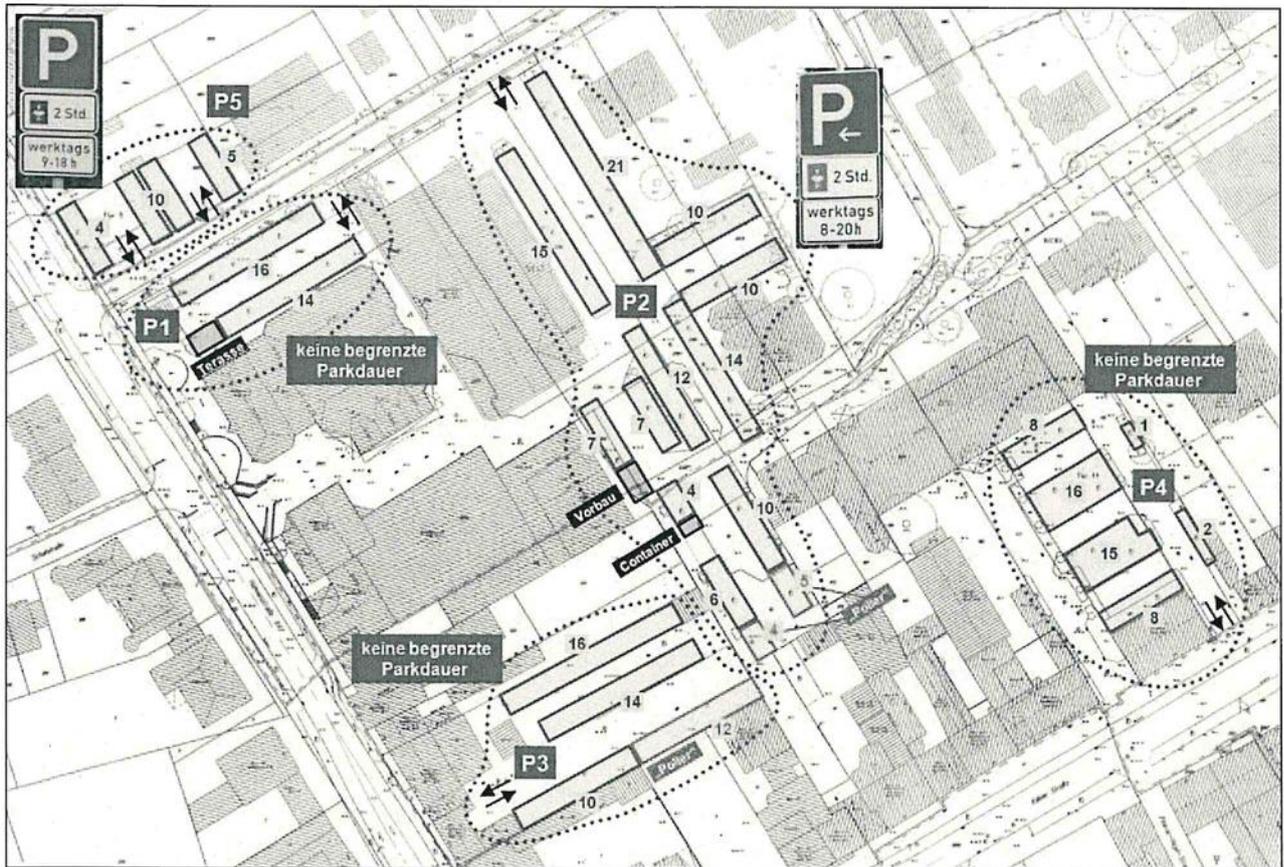


Bild 11: Übersicht des Stellplatzangebot (Gesamt)

Das gesamte Stellplatzangebot verteilt sich auf fünf unterschiedliche Parkplätze, die sich nicht nur durch die Stellplatzanzahl, sondern auch durch den Ausbau, die Stellplatzqualität, die zeitlich beschränkte Parkdauer und die vorwiegenden Nutzer voneinander unterscheiden. Sieht man von den unterschiedlichen Stellplatzarten (z. B. private Stellplätze, Behindertenstellplätze oder Kundenparkplätze) ab, so teilen sich die die Stellplätze wie folgt auf.

Parkplatz	P1	P2	P3	P4	P5
Anzahl Stellplätze	30	125	52	50	19
	257				

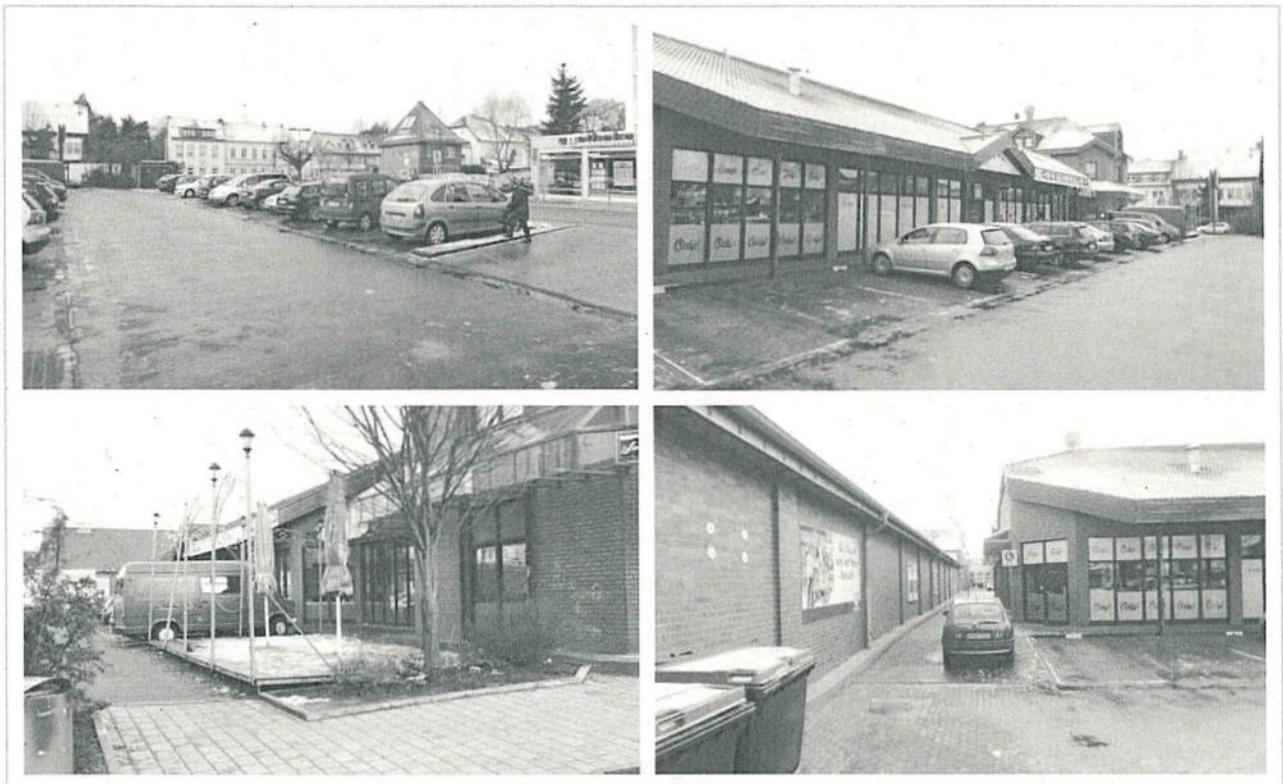
Tabelle 1: Stellplatzanzahl je Parkplatz und „Gesamt“ auf dem Planungsgelände

Wie in Bild 4 zu Beginn des Kapitels 2.1 dargestellt, handelt es sich insgesamt um 257 Stellplätze der Parkplätze P1-P4, die sich auf dem Plangebiet befinden und 19 Stellplätzen (auf dem Parkplatz P5) die „außerhalb“ liegen.

Im Folgenden werden die Hauptmerkmale und wesentlichen Unterschiede der Parkplätze dargestellt und kurz erläutert. Dabei wird anhand von Vor-Ort-Bildern nicht nur auf die Stellplatzanzahl, sondern auch auf die Ausbaugqualität, die Dimensionierung und Anordnung der Stellplätze, die zugelassene bzw. maximale Parkdauer, die Anbindung und fußläufige innere Erschließung sowie die angrenzenden Nutzungen eingegangen.

### Parkplatz 1

Auf dem Parkplatz 1 an der Marienstraße befinden sich insgesamt 30 Stellplätze die zum Teil als Kundenparkplätze der angrenzenden Nutzungen (z. B. Schnellimbiss, Wettbüro) ausgeschildert sind. Die Parkdauer ist zeitlich nicht beschränkt und es besteht die Möglichkeit den inneren Bereich der Hahnenpassage und dort vorhandenen Einzelhandel-, Lebensmittel und Textilläden direkt über einen Fußweg entlang der Rückseite des LIDL zu erreichen. Aufgrund einer Holzterasse, die sich im Westen des Parkplatzes vor einem chinesischen Schnellrestaurant befindet, wird das Stellplatzangebot um ca. drei Stellplätze eingeschränkt.

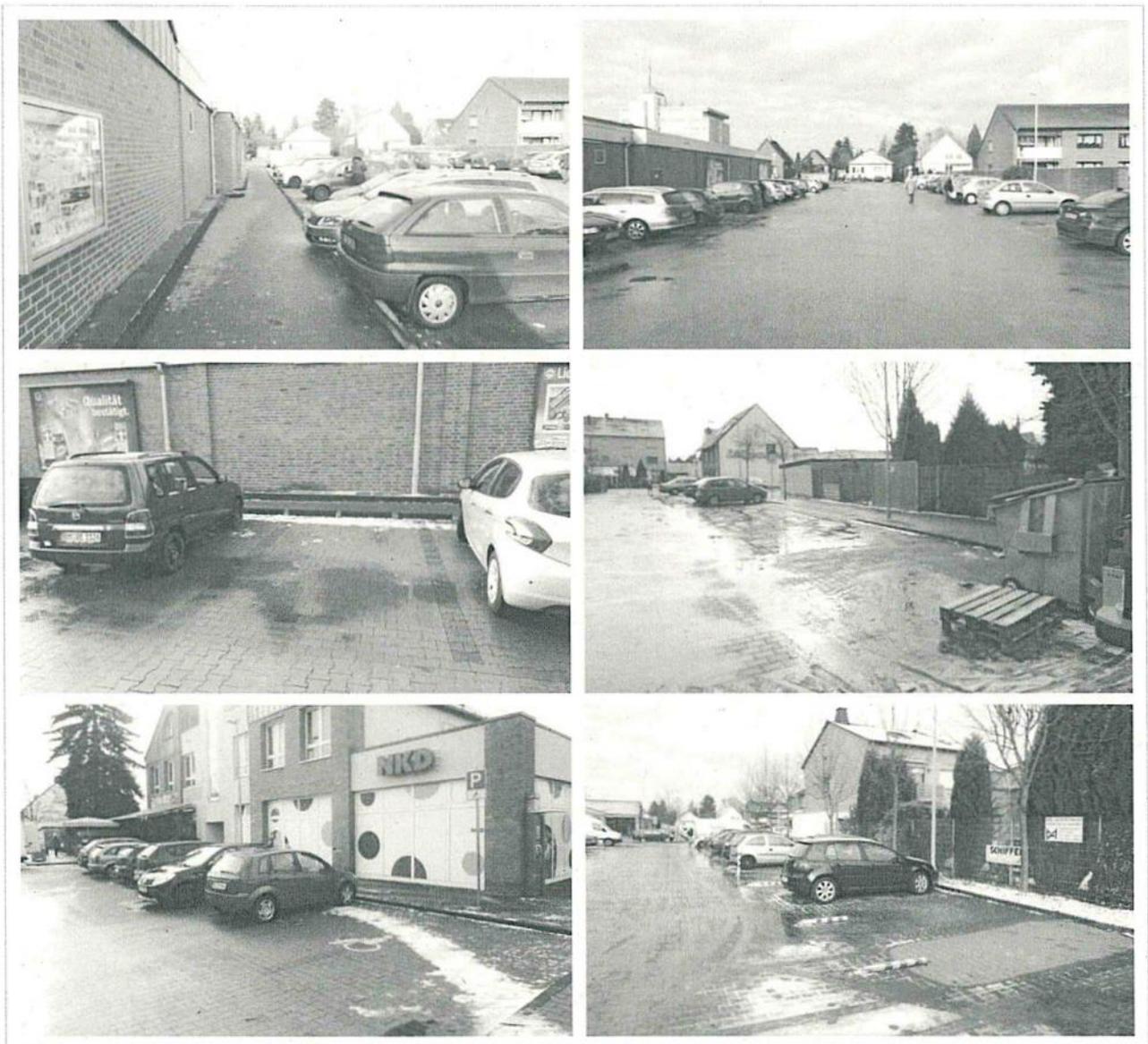


**Bild 12:** Parkplatz P1 (Erschließung über Marienstraße)

### Parkplatz 2

Der Parkplatz 2 bietet mit insgesamt 125 Stellplätzen das größte Stellplatzangebot. Während der vordere zur Marienstraße zugewandte Bereich des Parkplatzes mit einer sehr breiten Fahrgasse, einem Fußweg entlang des LIDL sowie ausreichend dimensionierten öffentlichen Stellplätzen sehr großzügig angelegt ist, befinden sich im „hinteren“ Bereich des Parkplatzes vereinzelte Flächen deren (Park-)Nutzung durch Container, Vorbauten oder Grundstückszufahrten eingeschränkt sind.

Die Parkdauer ist werktags von 8-20 Uhr mit Parkscheibe auf maximal zwei Stunden beschränkt. Während sich relativ zentral auf dem Parkplatz auch Behindertenstellplätze befinden, gibt es am nördlichen Ende des Parkplatzes insgesamt neun private Stellplätze mit Parksperren („Pollern“).

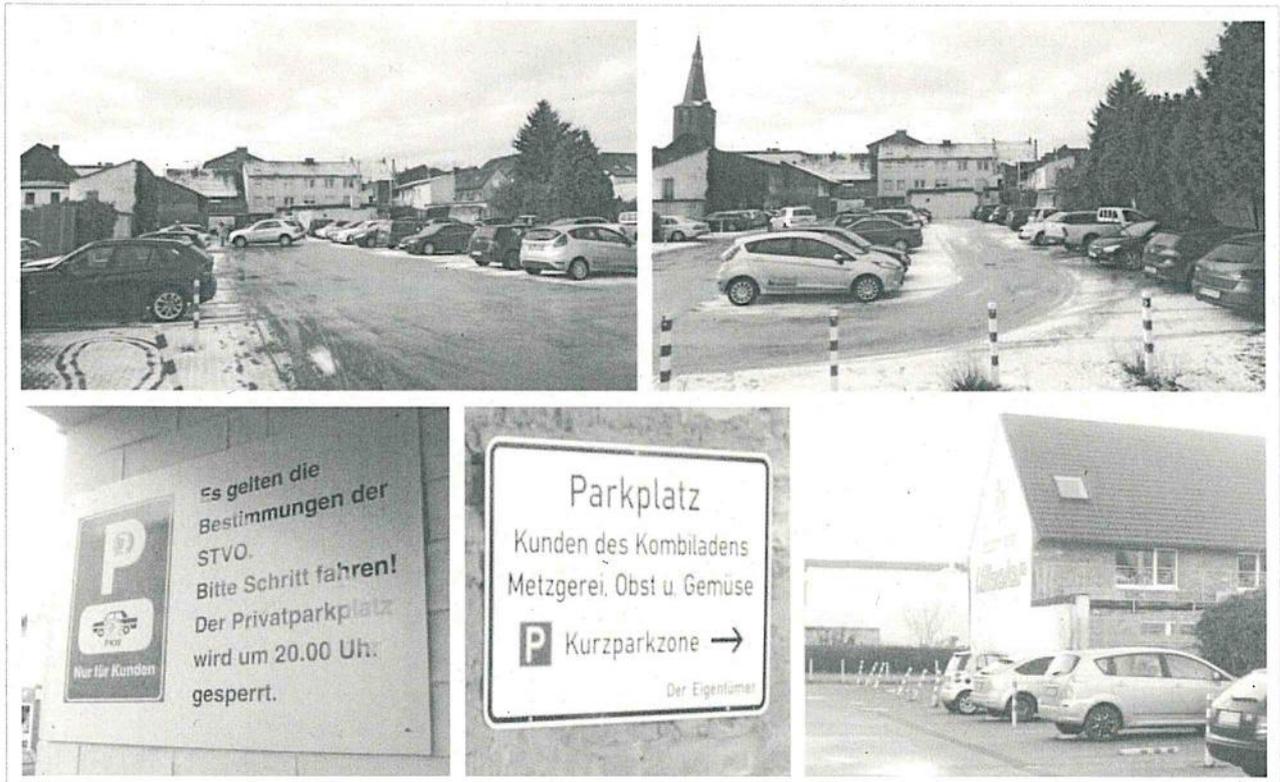


**Bild 13:** Parkplatz P2 (Erschließung über Marienstraße)

### Parkplatz 3

Der Parkplatz 3 ist in der (Hof-)Zufahrt von der Hahnenstraße aus als Kundenparkplatz ausgeschildert der um 20:00 Uhr gesperrt wird. Obwohl auf dem Parkplatz vereinzelt Stellplatzreihen als „Kurzparkzone“ eines angrenzenden Lebensmittelladens ausgeschildert sind, ist die Parkdauer der anderen Stellplätze im Gegensatz zum angrenzenden Parkplatz 2 zeitlich nicht durch eine maximale Parkdauer eingeschränkt.

Von den insgesamt ca. 52 Stellplätzen befindet sich der Großteil auf einer unbefestigten, freien Fläche. Dies kann in Spitzenzeiten der Stellplatznachfrage dazu führen, dass die Flächen auf dem Parkplatz nicht optimal zum Parken genutzt werden. Der Parkplatz ist von dem Parkplatz 2 nur durch feste Absperrpfosten abgetrennt, sodass eine direkte fußläufige und offene Verbindung zur Hahnenpassage besteht. An der südlichen Seite des Parkplatzes sind insgesamt 12 private Stellplätze angeordnet, die nur nach Absenken von Parksperren („Pollern“) genutzt werden können.



**Bild 14:** Parkplatz P3 (Erschließung über Hahnenstraße)

### Parkplatz 4

Auf dem Parkplatz 4 sind 50 Stellplätze auf gepflasterten Stellplatzflächen vorhanden. An der Rückseite des an die Kölner Straße angrenzenden Gebäudes befinden sich ausgeschilderte Kundenparkplätze für eine Apotheke die sich im Erdgeschoss dieses Gebäudes befindet. Die Parkdauer ist zeitlich nicht eingeschränkt was dazu führt, dass der Parkplatz bereits um 8:00 Uhr morgens fast vollständig belegt ist. Aufgrund der kostenlosen und zeitlich unbeschränkten Parkmöglichkeit werden zudem weitere vorhandenen Freiflächen ebenfalls zum Parken genutzt, z. B. entlang der westlichen Grundstücksgrenze und an der leer stehenden Gebäudfront des alten Supermarktes. Neben den öffentlichen Stellplätzen bieten diese Flächen bei einer optimierten Nutzung Platz für ca. 18 bis 20 weitere Kraftfahrzeugnutzer.



**Bild 15:** Parkplatz P4 (Erschließung über Kölner Straße)

### Parkplatz 5

Im Gegensatz zu den Parkplätzen 1 bis 4 befindet sich der Parkplatz 5 nicht direkt auf dem Plangebiet, sondern auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Marienstraße im Norden in direkter Nähe zur Hahnenpassage.

Wie in Bild 16 dargestellt wird der recht kleine Parkplatz durch zwei voneinander getrennten Ein-/Ausfahrten erschlossen. Insgesamt befinden sich 15 Standard- und 4 Behindertenstellplätze auf dem Parkplatz. Die Parkdauer ist im Zeitraum von 9-18 Uhr bei Benutzung einer Parkscheibe auf maximal zwei Stunden begrenzt.



**Bild 16:** Parkplatz P5 (Erschließung über Marienstraße)

### 3 Aktuelle Stellplatzbelegung

#### 3.1 Eckdaten der Verkehrszählung

Zur Darstellung, Analyse und Bewertung der Stellplatzbelegung auf dem Plangebiet wurde am Donnerstag, den 26.02.2015 im Zeitraum von 8:00 bis 21:00 Uhr eine ganztägige Verkehrszählung des Ziel- und Quellverkehrs an den fünf Ein- und Ausfahrten der Parkplätze durchgeführt. Die Erfassung der Ziel- und Quellverkehre erfolgte mit Videokameras deren Aufnahmen manuell ausgewertet worden sind. Bei der Auswertung wurden eine Differenzierung der Verkehrsmittelarten (Fahrräder, Motorräder, Pkw/Lieferwagen, Lastkraftwagen/Lastzüge) und eine Auswertung der Herkunft bzw. Fahrtrichtungen der Ziel- und Quellverkehre an den Ein- und Ausfahrten durchgeführt.



Bild 17: Videomesstechnik

Da der Anteil der Fahrräder am gesamten Ziel- und Quellverkehr weniger als 5% beträgt und die Anzahl von Motorrädern, Lastkraftwagen und Lastzüge in Summe sogar weniger als 1% ausmacht, beschränken sich die nachfolgenden Auswertungen und Stellplatzbelegungsganglinien ausschließlich auf die Summe der Pkw und Lieferwagen (Lfw).

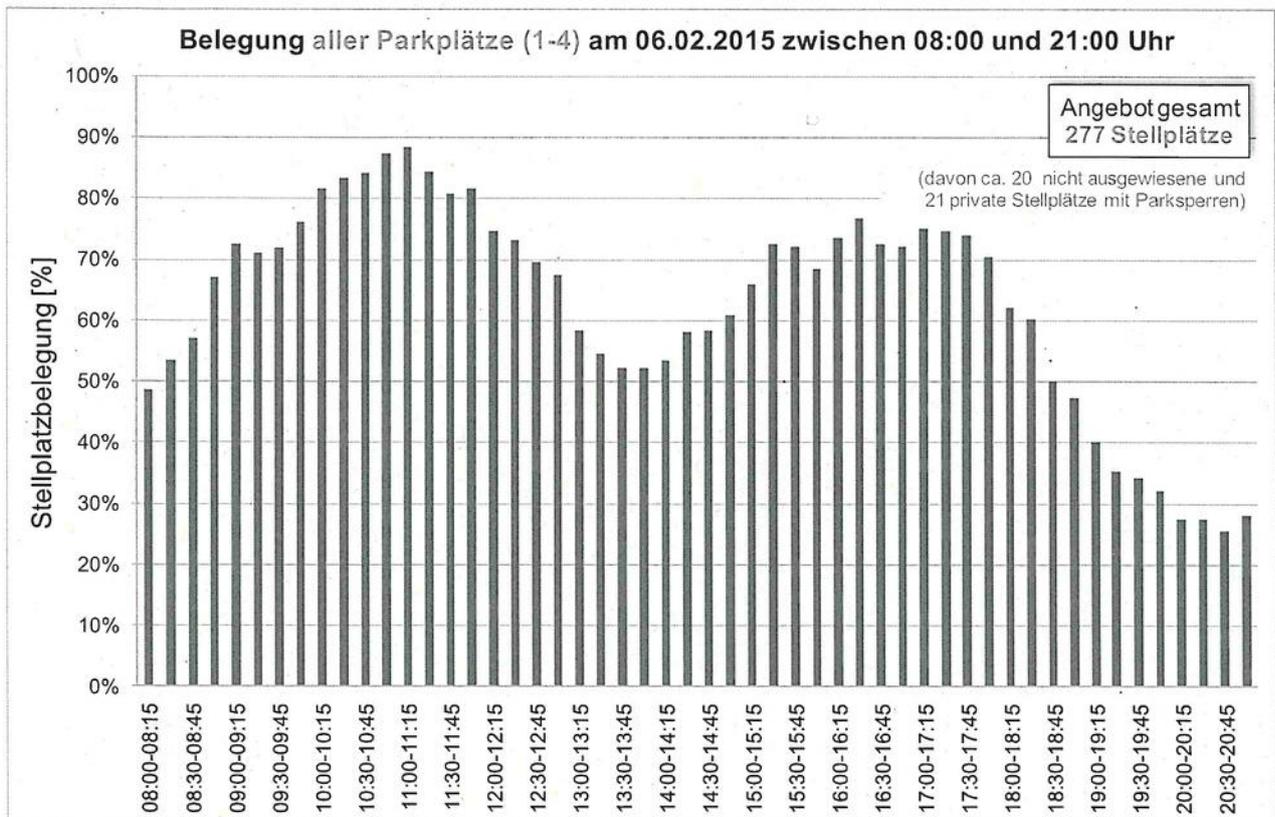
#### 3.2 Auswertung der Verkehrszählung

Im Zeitraum von 8:00 bis 21:00 Uhr wurden auf den fünf Parkplätzen im Zielverkehr insgesamt 2.247 Pkw/Lfw und im Quellverkehr 2.270 Pkw/Lfw erhoben.

Unter Berücksichtigung einer Belegungsanzahl der Fahrzeuge die sich vor Beginn der Erhebung auf den Parkplätzen befunden haben sind sowohl für die Einzelparkplätze als auch für das Gesamtgebiet (Summe aller Parkplätze) Stellplatzbelegungsganglinien über den Tagesverlauf ausgewertet worden.

Während nachfolgend ausschließlich die Belegungsganglinien für das gesamte Plangebiet – also die Summe der Ganglinien von allen fünf Parkplätzen – dargestellt werden, sind im Anhang auch die Belegungsganglinien der einzelnen Parkplätze dargestellt.

Bei der Ermittlung der prozentualen Belegungsganglinie über den Tagesverlauf wurden neben den offiziellen 257 Stellplätzen auf dem Plangebiet auf den Parkplätzen P1-P4 zusätzlich die „wilden“ bzw. nicht ausgewiesenen Stellplätze auf den freien Flächen des Parkplatz 4 zu Grunde gelegt. Unter der Annahme dass auf diesen Flächen maximal 20 zusätzliche Fahrzeuge parken können, beträgt das für die Auswertungen angesetzte Gesamtangebot demnach 277 Stellplätze <sup>1</sup>.



**Bild 18:** Prozentuale Stellplatzbelegungsganglinie über den Tagesverlauf

Wie man der Belegungsganglinie entnehmen kann sind bereits zu Beginn der Erhebung um 8:00 Uhr fast 50 % aller Stellplätze belegt. Das Maximum der Belegung wird gegen 11:00 Uhr erreicht, wo fast 90 % der Stellplätze belegt sind. Bis 13:30 Uhr sinkt die Belegung wieder auf ca. 50 %. Im Vergleich zum Vormittag fällt die Spitze der Stellplatznachfrage im Nachmittag etwas geringer aus. Es ist jedoch zu erkennen, dass die die Belegung von 15:00 bis 18:00 Uhr fast immer über 70 % liegt. Auch nach 20:00 Uhr sind noch fast 30 % aller Stellplätze belegt.

<sup>1</sup> Wie in Kapitel 2.2 bereits dargestellt handelt es sich bei den 277 Stellplätzen nicht ausschließlich um öffentliche Stellplätze, die von allen Kfz-Fahrern genutzt werden können, sondern auch um private Stellplätze mit Parksperrern („Polnern“) und ausgewiesenen Kundenparkplätze.

Analog zu der prozentualen Stellplatzbelegungsganglinie wird in Bild 19 die gleiche Ganglinie mit Angabe der absoluten Stellplatzanzahlen auf der vertikalen Achse des Diagramms dargestellt.

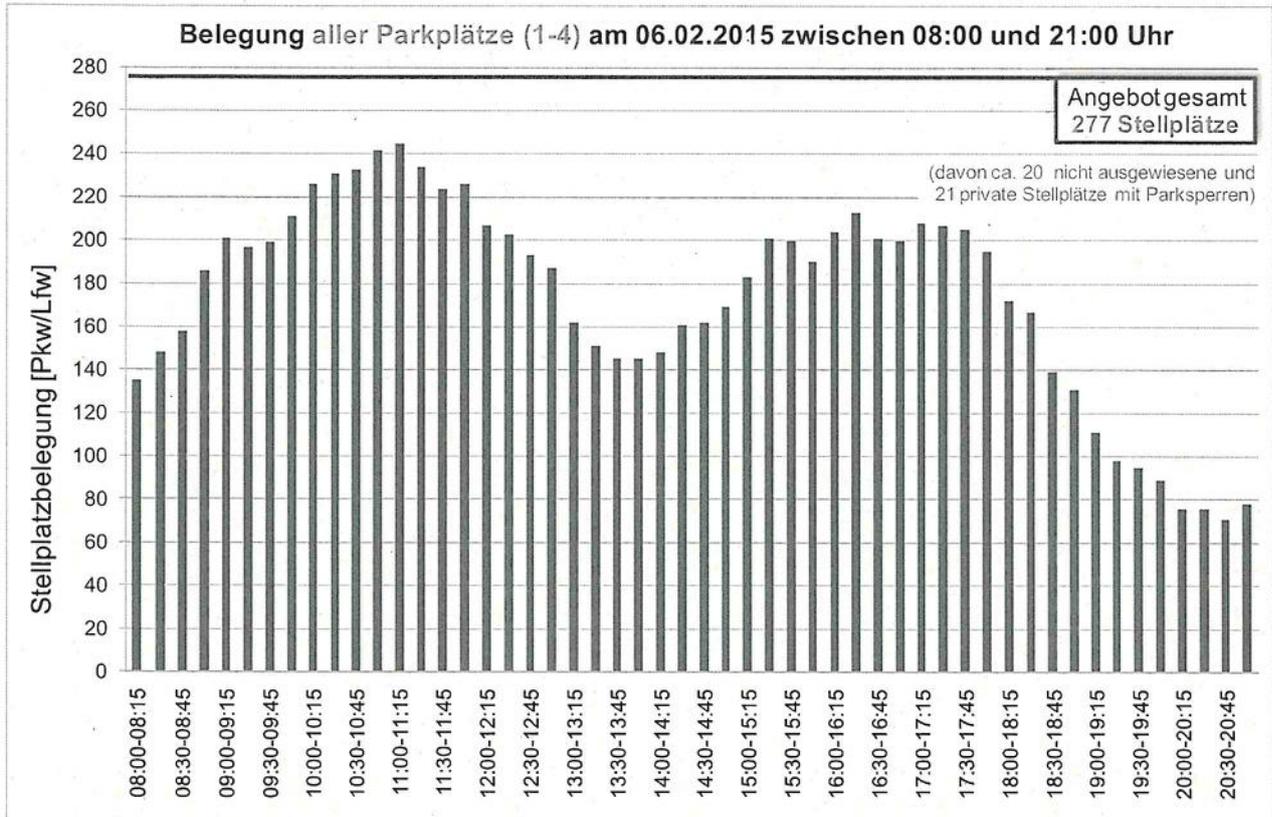


Bild 19: Absolute Stellplatzbelegungsganglinie über den Tagesverlauf

### 3.3 Bewertung der aktuellen Stellplatzsituation

Die Belegungsganglinien der Stellplätze auf dem Plangebiet belegen, dass das vorhandene Parkangebot in der zentralen Lage der Kolpingstadt Kerpen stark angenommen wird und nur in vereinzelten Zeitbereichen früh morgens, mittags oder abends größere Kapazitätsreserven bestehen. Besonders auffällig ist, dass bereits vor 8:00 Uhr fast die Hälfte aller Stellplätze belegt sind. Diese fast 140 Pkw/Lfw verteilen sich früh morgens zwischen 8:00 und 8:15 Uhr zum größten Teil auf den Parkplatz P2 (60 Pkw/Lfw), P4 (50 Pkw/Lfw) und P3 (21 Pkw/Lfw).

Die Auswertung zeigt, dass auf den Parkplätzen P3 und P4 auf denen die Parkdauer zeitlich nicht eingeschränkt ist früh morgens bereits 70 Stellplätze belegt sind, also 50 % aller belegten Stellplätze um diese Zeit. Die Beobachtungen am Tag der Erhebung vor Ort deuten darauf hin, dass es sich bei den Verkehrsteilnehmern die auf dem Parkplatz P3 und P4 parken, nicht ausschließlich um Kunden bzw. Besucher des Stadtzentrum handelt die mit dem Reisezweck „Einkaufen“ in die Stadt fahren, sondern vermutlich auch um Berufstätige oder andere Stadtbesucher, die die kostenlosen Stellplätze nutzen um z. B. in der Nähe Ihres Arbeitsplatzes zu parken oder längere Termine wahrzunehmen.

#### 4 Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens und des zukünftig zusätzlichen Stellplatzbedarfs

Während die Stellplatzbelegungsganglinien über den Tagesverlauf die derzeitige Stellplatznachfrage auf dem Plangebiet der Hahnenpassage widerspiegelt, muss für eine Analyse und Bewertung der zukünftige Stellplatzsituation auch der zusätzliche Stellplatzbedarf ermittelt werden, der aus den geplanten zukünftigen Bauvorhaben und Nutzungen resultiert.

Nach den Projektgesprächen und Abstimmungsterminen mit den Vertretern der Kolpingstadt Kerpen handelt es sich dabei im Wesentlichen um zwei Projekte deren Realisierung nach den Vorstellungen der Kolpingstadt angestrebt und nach Möglichkeit kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden sollen. Dies betrifft zum einen den Um-/Neubau des Kolpinghauses zum „Haus der Familie“ und zum anderen den Neubau eines Vollsortimenters.

##### 4.1 Stellplatzbedarf durch das „Haus der Familie“

Wie bereits in dem städtebaulichen Entwurf (vgl. Bild 3) dargestellt ist der Neu-/Umbau des derzeit größtenteils leer stehenden und ungenutzten Kolpinghauses verbunden mit einem zusätzlichen Erweiterungsbau (Bild 20). In zentraler Lage an der Kölner Straße soll durch das „Haus der Familie“ in direkter Nähe zur Hahnenpassage ein modernes Dienstleistungs- und Beratungszentrum für Familien entstehen.

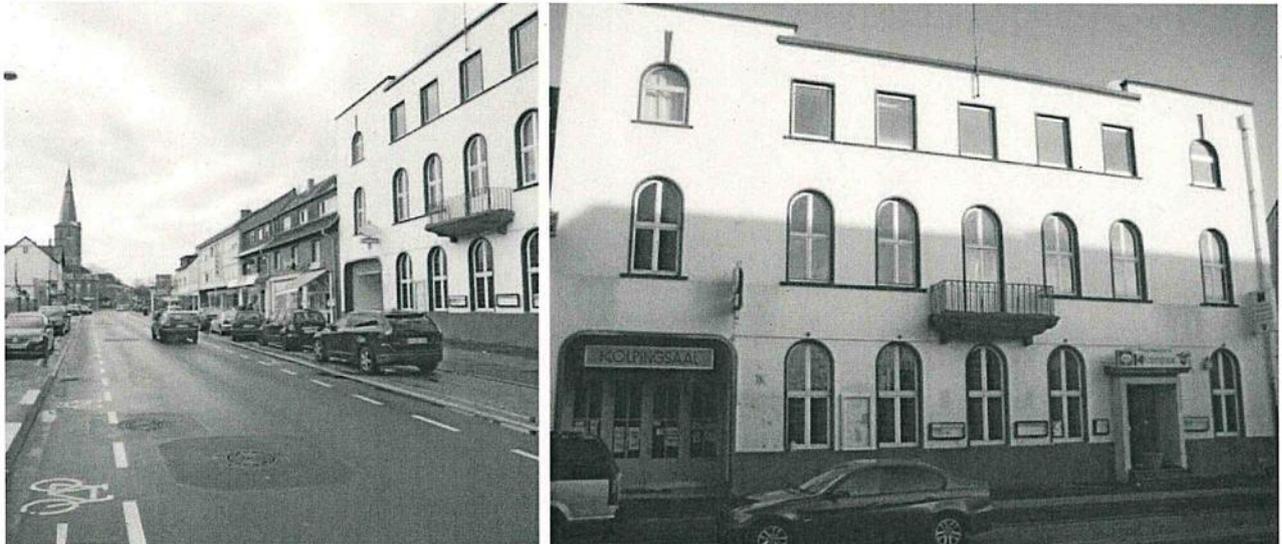


Bild 20: Kolpinghaus (Bestand) an der Kölner Straße

Aufgrund der vorgesehenen größtenteils büroorientierten Dienstleistungsnutzungen mit Beratungseinrichtungen und Kundenschaltern ist dabei mit einem überwiegenden Anteil an Kunden- und Besucherverkehr zu rechnen. Zudem muss das zukünftig, zusätzliche Verkehrsaufkommen berücksichtigt werden, dass durch die Beschäftigten im „Haus der Familie“ entstehen wird.

Für die neuen Nutzungen im „Haus der Familie“ wurde seitens der Kolpingstadt Kerpen ein Stellplatzbedarf von 40 Stellplätzen ermittelt. Dieser wurde auch im Rahmen der Untersuchung zur Bewertung der zukünftigen Gesamtstellplatzsituation für das betrachtete Plangebiet angesetzt.

Zur Ermittlung einer Stellplatzbelegungsganglinie über den Tagesverlauf wird für die 40 Stellplätze die Annahme getroffen, dass jeder Stellplatz maximal 5 - 6 mal pro Tag umgeschlagen wird. Daraus resultiert ein maximales, tägliches Verkehrsaufkommen von ca. 220 Kfz im Ziel- und 220 Kfz im Quellverkehr.

Unter dem Ansatz einer standardisierten Tagesganglinie für den Ziel- und Quellverkehr für Kunden- und Besucherverkehre zu kleinflächigen Einzelhandels-/Dienstleistungseinrichtungen resultiert die nachfolgend dargestellte Belegungsganglinie, die für das „Haus der Familie“ angesetzt werden kann.

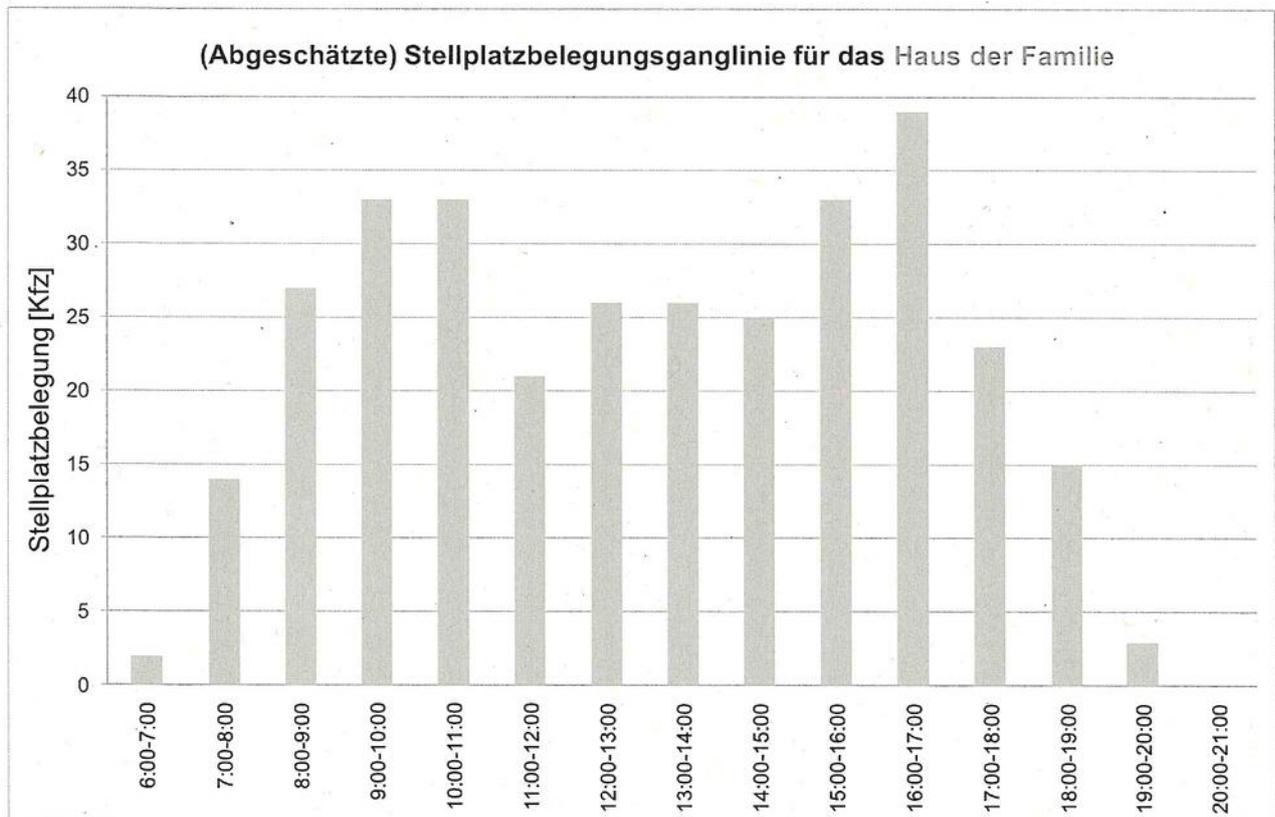


Bild 21: (Abgeschätzte) Stellplatzbelegungsganglinie für das „Haus der Familie“

#### 4.2 Stellplatzbedarf durch einen „Vollsortimenter“

Zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs für einen Vollsortimenter wurde zunächst das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen im Ziel- und Quellverkehr differenziert nach Kunden-, Beschäftigten und Wirtschaftsverkehren ermittelt. Hierzu wurden für die Nutzung eine Verkaufsfläche von 1.600 m<sup>2</sup> angesetzt und für die Verkehrserzeugung Richtwerte und Kennzahlen aus der Fachliteratur, sowie Erfahrungswerten aus vergleichbaren Verkehrsuntersuchungen von BSV herangezogen.

In Tabelle 2 werden die Kenngrößen die zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens für einen Vollsortimenter mit einer Verkaufsfläche von 1.600 m<sup>2</sup> angesetzt worden sind dargestellt.

Personengruppe	VKF	Pers./m <sup>2</sup>	MIV-Anteil (%)	Besetzungsgrad (Pers./Kfz)	Mitnahmeeffekt	Kopplungsgrad	Wegehäufigkeit (Wege/Tag)	Fahrten gesamt (pro Tag)
Kunden	1.600	1,100	90	1,2	0,3	0,3	2	1.294
Beschäftigte	1.600	0,020	90	1,1	0	0	2,5	66
Wirtschaftsverkehre	1.600	0,003	100	1	0	0	2	10

**Tabelle 2:** Kenngrößen zur Ermittlung der Verkehrserzeugung für einen Vollsortimenter mit einer Verkaufsfläche von 1.600 m<sup>2</sup>

Zur Erläuterung der Verkehrserzeugung und der dabei getroffenen Annahmen wird auf einzelne Kenngrößen gesondert eingegangen:

- MIV-Anteil

Auch wenn sich der Standort eines Vollsormenters in der Hahnenpassage in zentraler und integrierter Innenstadtlage befindet, muss aufgrund des Fahrtzwecks „Einkaufen“ davon ausgegangen werden, dass der Großteil der Kunden mit dem Kfz zu dem Vollsortimenter fahren. Aus diesem Grund wird der MIV-Anteil für Kunden und Beschäftigte mit 90 % angesetzt.

- Mitnahmeeffekt

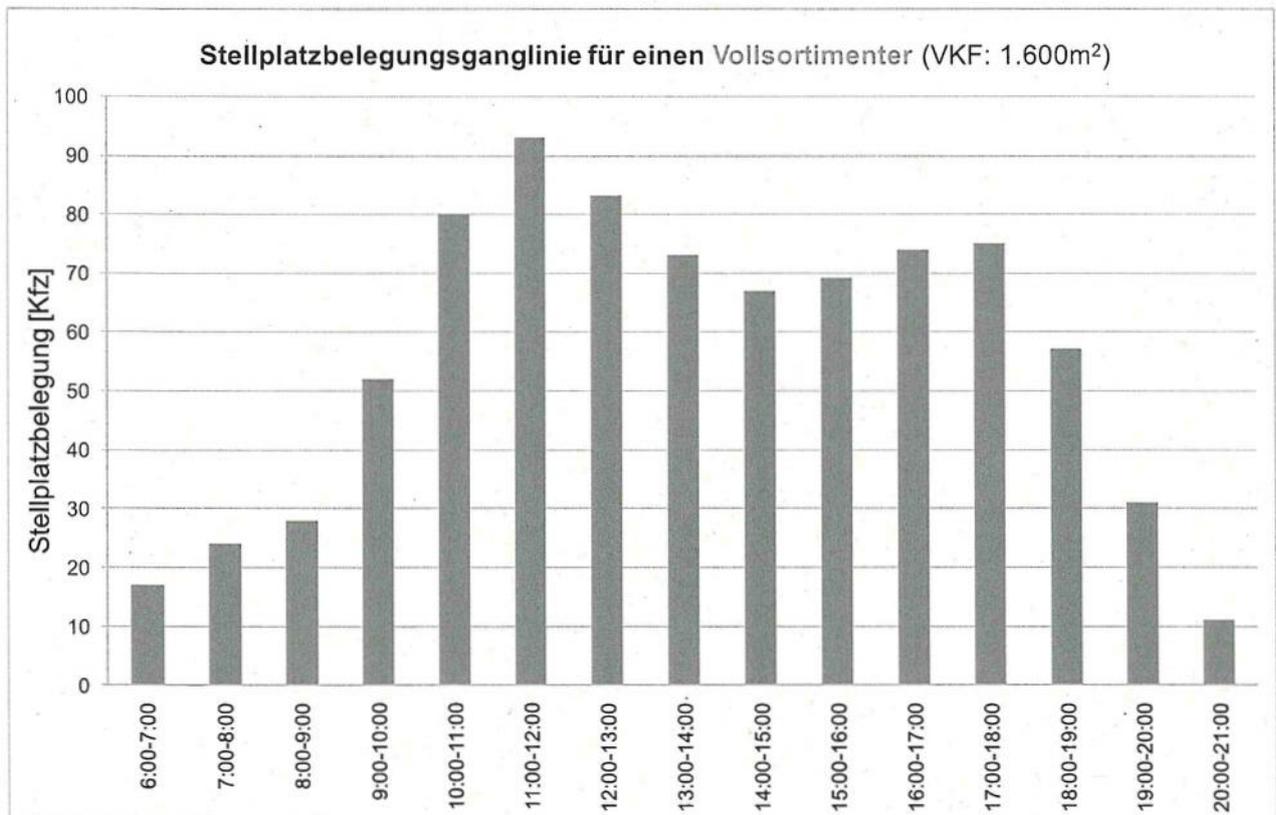
Der Mitnahmeeffekt berücksichtigt, dass es sich bei dem Bau und der neuen Einrichtung eines Vollsormenters in der sehr zentralen, innerstädtischen und integrierten Lage nicht ausschließlich um Neuverkehre handelt, da ein Teil der Kunden z. B. seinen Einkauf als Zwischenstopp bei der Fahrt von der Arbeit nach Hause tätigt. Aus diesem Grund wurde auch für den Standort Hahnenpassage angenommen, dass 30 % der Kundenverkehre keine Neuverkehre sind.

- Kopplungseffekt

Bei dem Kopplungseffekt wird berücksichtigt, dass bei mehreren räumlich zusammenhängenden Einzelhandelseinrichtungen und Lebensmittelmärkten das gesamte Kundenaufkommen geringer als die Summe – jeweils differenziert nach den einzelnen Einzelhandelseinrichtungen und Lebensmittelmärkte ist, da ein Teil der Kunden bei einem Besuch eines zusammenhängenden Gebiets mehrere dort vorhandene Einrichtungen und Märkte aufsucht. Da dies auch auf den Bereich der Hahnenpassage zutrifft wurde der Kopplungseffekt für den Vollsortimenter ebenfalls mit 0,3 angesetzt, was einer Reduzierung der Fahrten um 30 % entspricht.

Im Ergebnis wurden für den Vollsortimenter fast 1.300 Kundenfahrten, 65 Kfz-Fahrten der Beschäftigte und 10 Wirtschaftsfahrten (z. B. zur Warenanlieferung) im Quell- und Zielverkehr pro Tag ermittelt. Zur Berechnung der Kraftfahrzeuge müssen diese Werte nochmals halbiert werden.

Unter Berücksichtigung von Standard-Ganglinien zur Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs zu/von einem großflächigen Lebensmittelmarkt über den Tagesverlauf wurde genau wie bei dem „Haus der Familie“ eine Stellplatzbelegungsganglinie für den Vollsortimenter für den Zeitraum zwischen 6:00 und 21:00 Uhr ermittelt. Hierbei wurden nur die Ziel- und Quellverkehrsfahrten angesetzt die täglich durch die Kunden und Beschäftigten zu erwarten sind. Da die Wirtschaftsverkehre in der Regel keine Pkw-Stellplatzflächen in Anspruch nehmen und nur vereinzelt und zudem meist außerhalb der Spitzenzeiten auftreten, wurden diese bei der Ermittlung einer Stellplatzbelegungsganglinie vernachlässigt.



**Bild 22:** Stellplatzbelegungsganglinie für einen Vollsortimenter in der Hahnenpassage

Entgegen der Stellplatzbelegungsganglinie die für das „Haus der Familie“ abgeschätzt wurde, tritt die maximale Stellplatznachfrage die durch einen Vollsortimenter zu erwarten ist in der Mittagszeit zwischen 11:00 bis 12:00 Uhr auf. In diesem Zeitbereich ist mit einer Stellplatzbelegung von 93 Kfz zu rechnen.

*[Hinweis: Aufgrund der Berücksichtigung des Kopplungsgrad (s.o.) handelt es sich bei den 93 Kfz nicht ausschließlich nur um neue Kunden des Vollsortimenters die in der Spitzenzeit dort einkaufen gehen, sondern um die zusätzlichen Quell-/Zielverkehre bzw. Kunden die durch den Neubau zusätzlich zu erwarten sind.]*

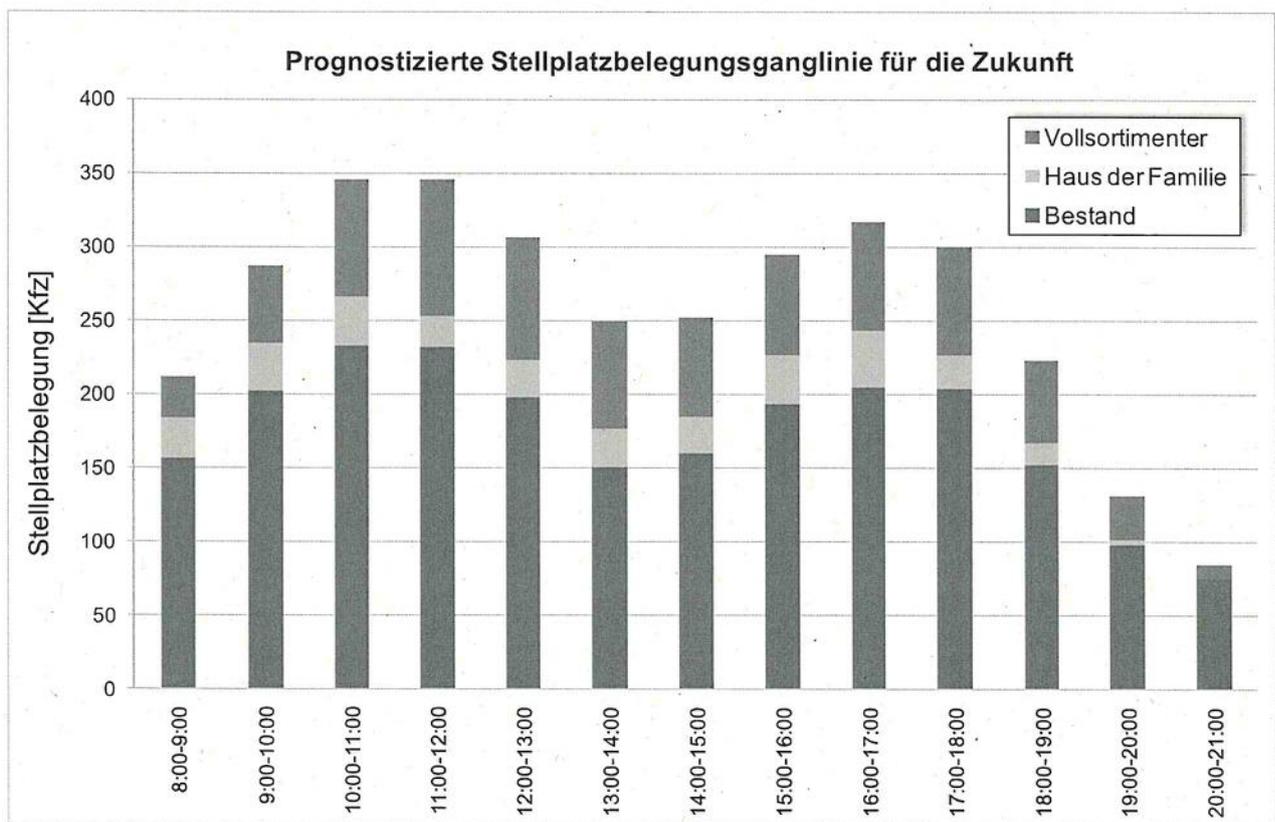
### 4.3 Zukünftiger Stellplatzbedarf für das gesamte Plangebiet

Der zukünftig zu erwartende Stellplatzbedarf für das Plangebiet lässt sich unter der Annahme das in den nächsten Jahren primär mit dem Neu-/Umbau des Kolpinghauses zum „Haus der Familie“ und dem Neubau eines Vollsortimenters gerechnet werden kann, durch eine Überlagerung der Stellplatzbelegungsganglinien durch

- die vorhandenen Nutzungen („Bestandsbelegung“),
- das neue „Haus der Familie“
- und den neuen Vollsortimenter

ermitteln.

Zur Überlagerung der Belegungsganglinien im Zeitraum zwischen 8:00 und 21:00 Uhr wurden die Ganglinien der Belegungen des vorhandenen Angebots, die auf Basis der Verkehrszählungen ermittelt worden sind, auf Stundenintervalle aggregiert. (Bild 23).



**Bild 23:** Prognostizierte Stellplatzbelegungsganglinie für die Zukunft

Die prognostizierte Gesamtbelegungsganglinie zeigt, dass der zukünftige Stellplatzbedarf über dem derzeitigen Stellplatzangebot von 257 ausgewiesenen Stellplätzen auf den Parkplätzen P1 bis P4 liegt. Auch unter einer Berücksichtigung der zusätzlichen Stellplätze auf nicht ausgewiesenen Flächen, kann der zukünftig zu erwartenden Stellplatzbedarf nicht durch das derzeit vorhandene Angebot abgedeckt werden.

## 5 Neuorganisation des Stellplatzangebotes

Aufgrund der Differenz zwischen dem prognostizierten Stellplatzbedarf und dem vorhandenen Stellplatzangebot das bereits im Vorfeld der Untersuchungen zu erwarten war, wurden in Abstimmung mit der Kolpingstadt Kerpen zwei Szenarien festgelegt, in denen jeweils eine vollständige Neuorganisation der Flächen und Stellplätze auf dem Plangebiet vorgesehen wird.

Dabei wurden folgende Anforderungen berücksichtigt:

- Aufwertung und Neuordnung des öffentlichen Raumes verbunden mit einer deutlichen Stärkung der Aufenthaltsqualität,
- Vernetzung der Parkplätze hinter der Apotheke an der Kölner Straße mit dem von der Marienstraße aus erschlossenen Hauptparkplatz,
- Schaffung einer neuen Fußgängerachse von der Hahnenstraße in den „Blockinnenbereich“,
- Reduzierung des Stellplatzangebotes auf ein verträgliches Mindestmaß und den potenziellen Bau einer Tiefgarage sofern das oberirdisch verträgliche Stellplatzangebot nicht ausreicht um die zukünftige Stellplatznachfrage zu bedienen.

Neben einer grundsätzlichen Neugestaltung der Hahnenpassage und Stellplatzanlagen sowie der geplanten Realisierung des „Haus der Familie“ und Vollsortimenters stellen sich die grundlegenden Unterschiede der beiden Szenarien wie folgt dar.

### Szenario A („langfristiger Realisierungshorizont“)

- Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die sich derzeit nicht im Besitz der Kolpingstadt Kerpen befinden und anderweitig genutzt werden.
- Bau einer Tiefgarage unter dem derzeitigen von der Marienstraße erreichbaren Hauptparkplatz P2 (vgl. Bild 4)
- Visionäres Szenario mit langfristigem Realisierungshorizont

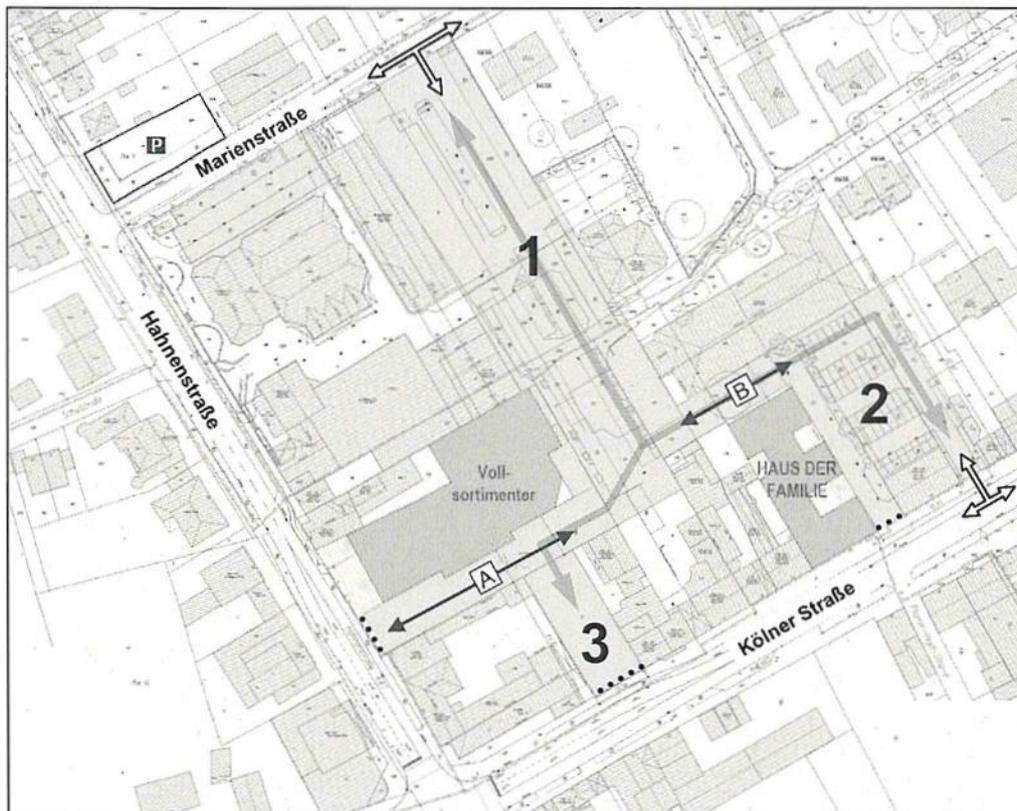
### Szenario B („kurz-/mittelfristiger Realisierungshorizont“)

- Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die sich derzeit nicht im Besitz der Kolpingstadt Kerpen befinden, die jedoch gegenwärtig auch nicht genutzt werden bzw. auf denen sich leer stehende, brachliegende Gebäude befinden.
- Mehrgeschossige Bebauung mit einer großen öffentlichen Stellplatzfläche im Erdgeschoss auf dem Grundstück mit dem derzeit leer stehenden alten Supermarktgebäude das im Norden an den Parkplatz P4 grenzt.  
*[Anmerkung: Auf diesen „Planfall“ wird im Folgenden noch konkreter eingegangen.]*
- Umsetzungsbezogenes und möglichst realistisches Szenario mit einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont.

### 5.1 Szenario A („langfristiger Realisierungshorizont“)

In Abstimmung mit der Kolpingstadt Kerpen wurde ein langfristiges Szenario für die Hahnenpassage ausgearbeitet, das durch eine vollständig neue Raumaufteilung, Flächennutzung und neue Wegebeziehungen gekennzeichnet ist. Da sich das Flächen-Szenario hauptsächlich auf den Innenbereich der Hahnenpassage und die Parkplätze P2, P3 und P4 bezieht, wird bei dem Szenario davon ausgegangen, dass die Parkplätze P1 (auf dem Plangebiet) und P5 („außerhalb“) auch in Zukunft unverändert bestehen bleiben.

Daraus ergibt sich das dargestellte Flächen-Szenario A.



**Bild 24:** Flächen-Szenario A (langfristig)

In dem skizzierten Szenario A stellt die neue von der Marienstraße erschlossene Hauptfläche (1) der Hahnenpassage eine der wesentlichen Veränderungen im Gegensatz zum Bestand dar. Durch einen möglichst geradlinigen Verlauf der Grundstücksgrenzen soll eine neue Platzsituation geschaffen werden, die im Norden ca. 36 m und im südlichen, inneren Bereich sogar 38 m breit ist. Voraussetzung für die Realisierung ist, dass einzelne Bestandsgebäude bzw. Teile davon abgerissen oder umgebaut werden. Dies betrifft im Wesentlichen den LIDL auf dem Gelände.

*[Hinweis: Die von dem Flächen-Szenario betroffenen Bestandsgebäude sind in dem Lageplan in gelber Schraffur dargestellt.]*

Wie im städtebaulichen Entwurf bereits dargestellt, ist vorgesehen auf den Parzellen 3, 6 und 124 einen Vollsortimenter mit einer Verkaufsfläche von ca. 1.600 m<sup>2</sup> zu errichten. Die Planungen sehen vor, dass sich sowohl der Haupteingang als auch die Rampe zur Warenanlieferung im Westen auf der inneren platzzugewandten Gebäudeseite befinden.

Während die fußläufige Erschließung des Vollsormenters sowie der gesamten neuen Hahnenpassage in dem Szenario A zukünftig von allen angrenzenden Straßen möglich sein soll, so ist für den Kfz-Verkehr eine neue durchgängige innere Erschließungsstraße vorgesehen, die es ermöglicht sowohl aus dem Norden von der Marienstraße als auch aus dem Süden von der Kölner Straße auf das Gelände zu fahren. Hierzu können die derzeit bereits bestehenden Ein- und Ausfahrten (vgl. Bild 4) genutzt werden.

Die geforderte Umsetzung einer neuen Fußgängerachse (A) von der Hahnenstraße in den Blockinnenbereich soll dadurch erreicht werden, dass die Parzelle 6 nicht vollflächig überbaut und ein ca. 13-14 m breiter „Schlauch“ entlang des Vollsormenters für den Fußgänger- und Radverkehr freigehalten wird.

Aufgrund des vorhersehbaren Stellplatzmangels ist in dem Szenario die zusätzlich Nutzung der Parzelle 8 (vgl. Bild 24, Fläche 3) vorgesehen, die gegenwärtig von einem Autohändler als Abstellfläche für Gebrauchtwagen genutzt wird. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zu dem Knotenpunkt Kölner Straße / Hahnenstraße ist eine Erschließung dieser Fläche von der Kölner Straße aus nicht möglich und muss daher über die Marienstraße und den neuen (Haupt-)Parkplatz erfolgen. Eine der Herausforderungen bei einer solchen Umsetzung wäre es, die Platzsituation vor dem Haupteingang des Vollsormenters und die Fußgängerachse (A) so zu gestalten, dass die Verträglichkeit zwischen den Parksuchverkehren und den Fußgängern/Radfahren sichergestellt ist.

Die Verkehrserschließung der Hahnenpassage von der Kölner Straße erfolgt wie im Bestand rechts neben dem Nachbargebäude des Kolpinghauses mit der Apotheke im Erdgeschoss (vgl. Bild 10). Im Gegensatz zum Bestand sieht das Szenario A eine direkte Verbindung (B) der derzeit voneinander getrennten Flächen vor (vgl. Bild 4). Somit wäre es zukünftig möglich aus dem Osten von der Kölner Straße auf direktem Wege zu dem Vollsortimenter oder LIDL zu fahren oder z. B. aus Süden über die Marienstraße zum „Haus der Familie“.

*[Hinweis: Der Plan für das Flächen-Szenario A ist im Anhang als DIN A3-Plan im Maßstab 1:1000 enthalten.]*

### Neuorganisation des Stellplatzangebotes

Auf Grundlage des Flächen-Szenarios wurde unter Berücksichtigung der dargestellten Anforderungen in einem zweiten Schritt ein Entwurf zur Neuorganisation des Stellplatzangebotes für das Szenario A auf dem Plangebiet erarbeitet.

Da die Attraktivität und Kaufkraft in dem zentralen Innenstadtbereich auch von dem Angebot und der Qualität der vorhandenen Stellplätze abhängt, wurde bei dem Entwurf nicht nur auf die Gesamtanzahl, sondern auch auf eine ausreichende Dimensionierung der Stellplätze, Fahrgassen und Fußwege geachtet. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die derzeit (noch) bestehenden Mindestabmessungen für einen Pkw-Stellplatz von 2,50 m in der Praxis immer häufiger nicht mehr ausreichen um einen erforderlichen Mindestkomfort für Kunden mit immer größeren und breiteren Autos zu gewährleisten.

Folgende Maße wurden bei dem Entwurf der oberirdischen Stellplatzanlagen berücksichtigt:

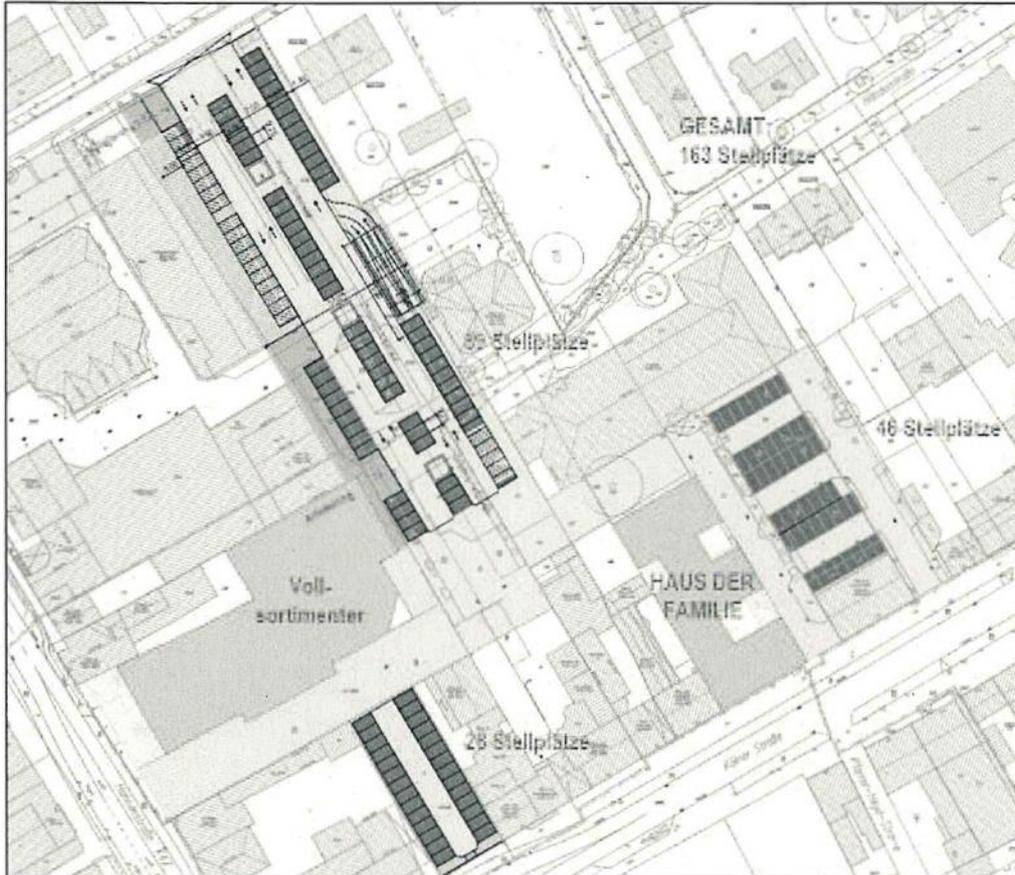
- Stellplätze: Länge: 5 m / Breite: 2,75 m
- Fahrgasse: in beide Richtung befahrbar / Breite: 7 m
- Fußweg (entlang des umgebauten LIDL): Breite: 5 m

Eine weitere Anforderung bei dem Entwurf eines neuorganisierten Stellplatzes besteht darin, dass die Kundenstellplätze für die Lebensmittelmärkte ebenerdig und möglichst zugangsnah umgesetzt werden sollten. In diesem Zusammenhang wurde bereits im Vorfeld der Planungen erkannt, dass die von der Kölner Straße erschlossenen Stellplätze auf der Fläche 2 (vgl. Bild 24) zu weit von dem LIDL und zukünftig geplanten Vollsortimenter entfernt sind, sodass potenzielle Kunden diese sehr wahrscheinlich nicht zu Einkaufszwecken nutzen würden. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass durch den Neubau eines Vollsortimenters die derzeit ca. 52 vorhandenen Stellplätze auf der unbefestigten Fläche des Parkplatz 3 entfallen würden, wurde zur Neuorganisation des Stellplatzangebotes zusätzlich eine Tiefgaragenebene unterhalb der 35-38 m breiten Hauptfläche angesetzt und entworfen.

Im Gegensatz zum oberirdischen Stellplatz wurde bei der Dimensionierung der Tiefgarage eine ausreichend breite, beidseitig befahrbare Fahrgasse von 6 m und Parkstände mit einer Länge von 5,50 m vorgesehen. Die Breite der Stellplätze beträgt genau wie bei den oberirdischen Stellplätzen 2,75 m. Bei der Anordnung der Aus-/Aufgänge aus der Tiefgarage wurde berücksichtigt, dass kein Weg in der Tiefgarage zu einem Aus-/Aufgang länger als 30 m ist (Rettungswege). Bei der Dimensionierung der Rampenauf- und abfahrt sind die einzuhaltenden Neigungswinkel und Ausrundungen für eine möglichst komfortable Befahr- und Erreichbarkeit der Tiefgarage berücksichtigt worden.

### Entwurf der oberirdischen Stellplatzanlagen

Bild 25 stellt einen Ausschnitt aus dem Entwurf für eine Neuorganisation des Stellplatzangebotes auf Grundlage des Flächenszenarios A dar. Der Plan ist zusätzlich im Anhang als DIN A3-Plan im Maßstab 1:1000 enthalten.



**Bild 25:** Neuorganisation des oberirdischen Stellplatzangebots für das langfristige Flächen-Szenario A

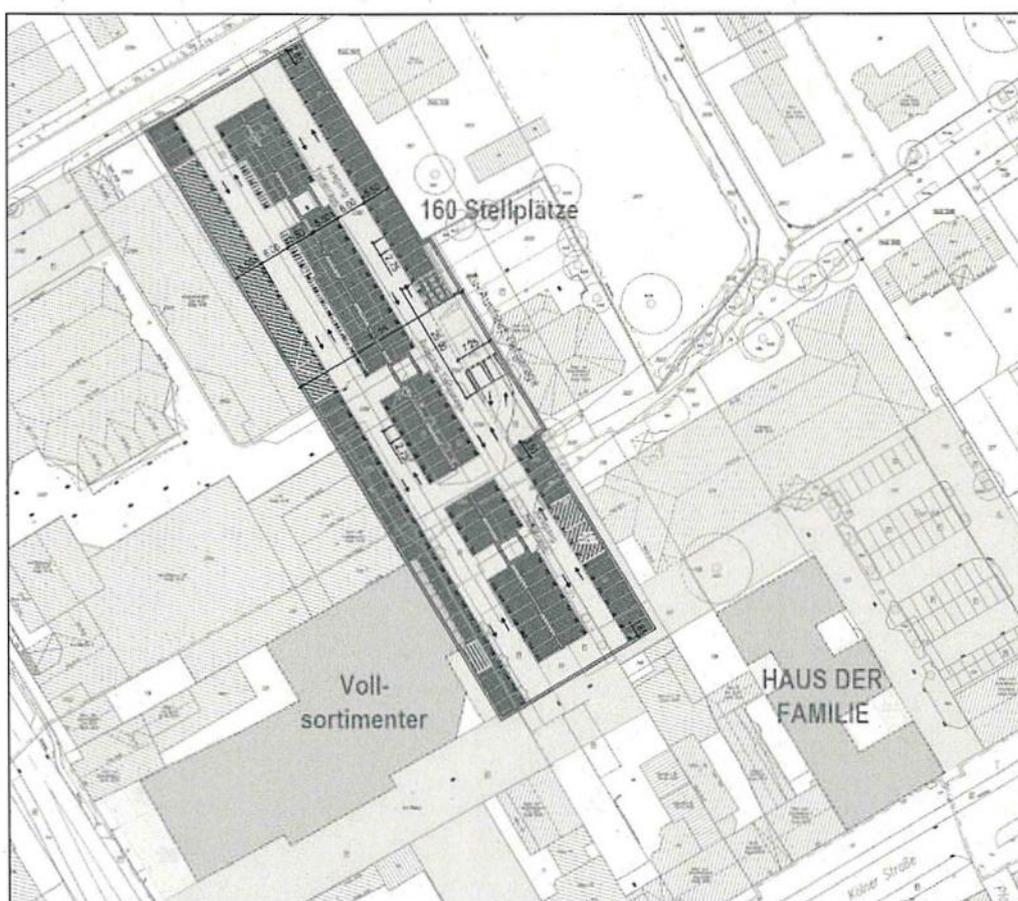
Wie in dem Lageplan dargestellt verbleiben unter Berücksichtigung der erforderlichen Freiflächen, Tiefgaragenauf-/zugängen, Rampenzufahrten und Fußwegeachsen 89 Stellplätze auf dem alten und neuen Hauptparkplatz, 28 zusätzliche Stellplätze auf der derzeitigen Fläche des Autohändlers und 46 Stellplätze auf dem Parkplatz am „Haus der Familie“. Zusammen mit den 30 bestehenden und nicht überplanten Stellplätzen auf dem Parkplatz P1 (vgl. Bild 11) ergeben sich somit für das Plangebiet **193 oberirdische Stellplätze.**<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Da es sich bei dem Entwurf um eine erste (Grob-)Dimensionierung handelt wurden die oberirdischen Stellplätze alle mit den gleichen Abmessungen dargestellt. Vereinzelt größere Stellplatzbreiten als 2,75 m z.B. für Behindertenstellplätze wurden nicht im Detail geplant.

### Entwurf einer Tiefgarage

Analog zu dem Entwurf der oberirdischen Stellplätze wurde zur Dimensionierung einer Tiefgaragenebene ein Lageplan entworfen. Für die Abmessungen wurden die gleichen Grenzverläufe wie bei der oberirdischen Fläche angesetzt und angenommen, dass eine weitere Ausdehnung der Tiefgarage im Süden unterhalb des Eingangsbereichs zu dem Vollversorger möglich wäre. Aufgrund der Spannweite der Tiefgarage die ebenfalls zwischen 35-38 beträgt müssten bei einer potenziellen Umsetzung entsprechend großzügig dimensionierte Stützen vorgesehen werden. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Decke der Tiefgarage bautechnisch für den maßgebenden Bemessungsfall (z. B. maximale Stellplatzbelegung mit vollbeladenem Lastzug) ausgebildet werden müsste.

Bild 26 stellt einen Ausschnitt aus dem Entwurf für eine Neuorganisation des Stellplatzangebotes. Der Plan ist zusätzlich im Anhang als DIN A3-Plan im Maßstab 1:1000 enthalten.



**Bild 26:** Entwurf für eine Tiefgaragenebene zur Neuorganisation des Stellplatzangebotes für das langfristige Flächen-Szenario A

Wie dargestellt könnten unter Berücksichtigung der bereits aufgeführten Anforderungen in einer Tiefgarage mit den dargestellten Abmessungen ca. **160 Stellplätze** realisiert werden.

Zusammen mit den 193 oberirdischen Stellplätzen führt das zu einem gesamten Stellplatzangebot von **353 Stellplätzen**.

## 5.2 Szenario B („kurz-/mittelfristiger Realisierungshorizont“)

Wie zu Beginn dargestellt wurde neben dem langfristigen und aufgrund der derzeitigen Nutzungen und Eigentumsverhältnisse eher „visionär“ zu bewertenden Szenario A zusätzlich ein zweites kurz- bis mittelfristig umzusetzendes Szenario erarbeitet, das sich im Wesentlichen durch eine größere Erhaltung der Bestandsgebäude und einer zusätzlichen oberirdischen Stellplatzfläche auszeichnet.

Bei dem Szenario B wird die Planung zu Grunde gelegt, dass auf der derzeitigen Brache mit dem alten Supermarkt zukünftig eine mehrgeschossige Bebauung mit Stellplätzen im Erdgeschoss entstehen wird. Im Gegensatz zum Szenario A wird zusätzlich angenommen, dass die derzeit von dem LIDL und Autohändler genutzten Flächen auch in naher Zukunft nicht zur Überplanung bzw. für andere Nutzungen zur Verfügung stehen werden.

Aufgrund der dargestellten Annahmen stellen sich die Flächen zur Neuorganisation der oberirdischen Stellplätze wie folgt dar.

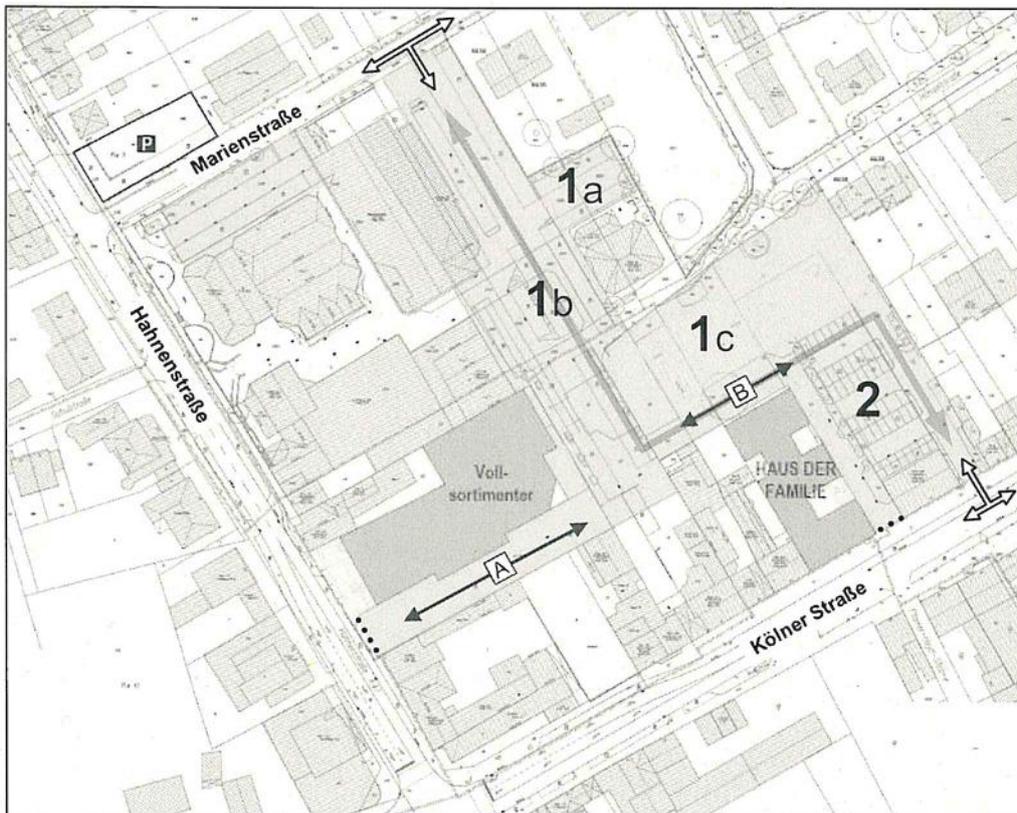


Bild 27: Flächen-Szenario B (kurzfristig)

Wie dem Plan in Bild 27 entnommen werden kann unterscheidet sich das Flächen-Szenario B von dem Szenario A hauptsächlich durch folgende Punkte:

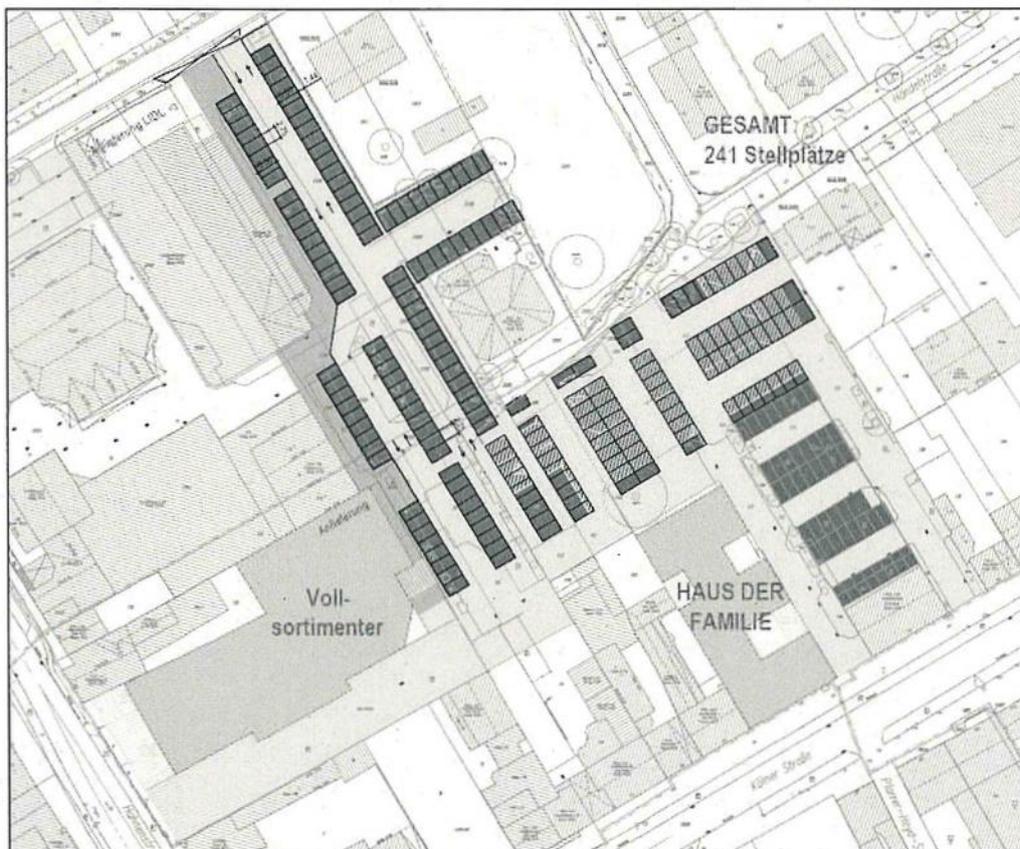
- Beibehaltung des Bestandes auf dem Hauptparkplatz im Norden entlang des LIDL – keine Aufweitung und keine zusätzlichen Stellplätze.
- Berücksichtigung der derzeit bereits 20 vorhandenen Stellplätze gegenüber vom LIDL (→ Fläche 1a).

- Neuorganisation der Stellplätze auf dem Hauptparkplatz im Zentrum (→ Fläche 1b).
- Zusätzliche Verfügbarkeit bzw. Nutzung der angrenzenden Grundstücksfläche mit dem derzeit brach liegenden, alten Supermarkt (→ Fläche 1c)
- Keine Inanspruchnahme bzw. Nutzung der Fläche im Süden auf dem Grundstück des Autohändlers

Was die äußere Anbindung an das öffentliche Straßennetz und die innere Erschließung der Flächen betrifft, besteht kein Unterschied zu dem Szenario A. Auch die Verbindung der derzeit voneinander getrennten Parkflächen P2 und P4 sowie die Realisierung einer neuen Fußgängerachse in der Verlängerung dieser Verbindung bis zur Hahnenstraße im Westen entspricht dem Planungsansatz aus dem langfristigen Szenario.

#### Neuorganisation des Stellplatzangebotes

Analog zum Szenario A wurde auch für das Flächen-Szenario B ein Plan zur Neuorganisation des Stellplatzangebotes erarbeitet. Im Gegensatz zu dem langfristigen Szenario A beschränkt sich das Szenario B dabei jedoch auf den Entwurf von oberirdischen Stellplätzen. Der Bau einer Tiefgarage ist nicht vorgesehen.



**Bild 28:** Neuorganisation des oberirdischen Stellplatzangebots für das Flächen-Szenario B

Wie in Bild 28 dargestellt könnten auf der Fläche im Szenario B 241 ebenerdige Stellplätze realisiert werden, die zum großen Teil auch in der Nähe der Eingänge der beiden Lebensmittelmärkte liegen. Für die Kunden des neuen Vollsortimenters die mit ihrem Einkaufswagen möglichst auf kurzem und direktem Wege zu Ihren Autos gelangen wollen ist in dem Entwurf eine gerade, fußläufige Verbindung zu den neu angeordneten Stellplätzen vorgesehen.

Zusammen mit den 30 Stellplätzen die sich an der Kreuzung Marienstraße / Hahnenstraße auf dem Parkplatz P1 befinden, ergibt sich für das Szenario B somit ein Stellplatzangebot für das Plangebiet von insgesamt **271 oberirdischen Stellplätzen**<sup>3</sup>.

*[Hinweis: Alle Pläne für das Szenario B sind im Anhang als DIN A3-Plan im Maßstab 1:1000 enthalten.]*

---

<sup>3</sup> Zur (Grob-)Planung und Ermittlung des Stellplatzangebotes für das Flächen-Szenario wurde ein Lageplan im Maßstab 1:1000 erstellt. Hierbei wurden auch die Flächen und Wege für die Fußgänger, sowie die Rampe und Treppenaufgänge zu der Tiefgarage berücksichtigt. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Anlieferung des Vollsortimenters im Detail nur mit dynamischen Schleppkurven für das maßgebende Bemessungsfahrzeug geprüft werden kann. Hieraus kann sich ggf. der Bedarf für zusätzlich frei zu haltenden Flächen ergeben.

## 6 Gesamtbewertung und Empfehlungen

### 6.1 Bewertung

Im Rahmen einer abschließenden Gesamtbewertung können auf Grundlage der Bestandsaufnahme, der Erfassung der Stellplatzbelegung im Ist-Zustand, der voraussichtlichen Stellplatznachfrage für den geplanten Zustand und auf Basis der Neuorganisation des Stellplatzangebotes verschiedene Aussagen getroffen werden.

Unter dem Gesichtspunkt einer möglichst kurz- bis mittelfristigen Umsetzbarkeit der geplanten Projekte („Haus der Familie“ und Vollsortimenter) wird der Schwerpunkt der Bewertung auf das Szenario B gelegt.

#### 6.1.1 Bewertung des Szenarios A

In Kombination mit einer neuen ca. 4.500 m<sup>2</sup> großen Tiefgarage und dort realisierbaren 160 Stellplätzen kann durch die Neuorganisation der Stellplätze ein Angebot von insgesamt 353 Stellplätzen<sup>4</sup> für das Szenario erreicht werden. Da der Stellplatzbedarf für die prognostizierte Nachfrage über den gesamten Tagesverlauf unter 350 Stellplätzen liegt (vgl. Bild 23), kann der Bedarf mit dem Angebot bedient werden.

Unabhängig davon kann die Anforderung möglichst viele Stellplätze für die beiden Lebensmittelmärkte ebenerdig und zugangsnah zu planen und umzusetzen, aufgrund der begrenzten oberirdischen Flächen nicht realisiert werden. Die Erschließung von 28 oberirdischen Stellplätzen auf einer Fläche, die derzeit von einem Autohändler genutzt wird, bedarf zudem einer weiteren Analyse und Detailplanung da sichergestellt werden sollte, dass die Attraktivität und Sicherheit auf der neuen Fußwegeachse nicht durch Parksuchverkehre negativ beeinflusst wird.

Unter der Annahme der durchschnittlichen Kosten von 18.000-20.000 Euro je Stellplatz in einer Tiefgarage würden sich die Gesamtbaukosten für die Tiefgarage auf ca. 3 Mio. Euro belaufen.

#### 6.1.2 Bewertung des Szenarios B

Das Szenario B geht davon aus, dass die Fläche in Zukunft in der Form entwickelt werden kann, dass neben einer mehrgeschossigen Bebauung (z. B. Wohnbebauung) auch zusätzliche, ebenerdige und öffentliche Stellplätze (im Erdgeschoss) realisiert werden könnten. Der Stellplatzbedarf für die neue Bebauung müsste dann durch eine Tiefgarage oder in Abhängigkeit des zu diesem Zeitpunkt vorhandenen Stellplatzbedarfs ggf. auch zum Teil ebenerdig im Erdgeschoss sichergestellt werden.

---

<sup>4</sup> Bei dem Szenario wird davon ausgegangen, dass es sich bei dem oberirdischen Stellplatzangebot um ausschließlich öffentliche Stellplätze handelt.

In einem Entwurf für dieses Szenario wurde dargestellt, dass auf der neuen Fläche 241 Stellplätze und zusammen mit den 30 Stellplätzen auf dem Parkplatz P1 insgesamt 271 oberirdische Stellplätze realisiert werden könnten<sup>5</sup>.

Obschon dies 82 weniger Stellplätze sind als in dem langfristigen Szenario handelt es sich dabei um ein Angebot, dass aufgrund der ebenerdigen und zum großen Teil zugangsnahen Lage für Kunden und Besucher der Hahnenpassage besser ist als das Angebot im Szenario A mit Tiefgarage. Dies trifft insbesondere für die Kunden der Lebensmittelmärkte mit Einkaufswagen zu.<sup>6</sup>

Die Anbindung der Stellplätze an das öffentliche Straßennetz über die Marienstraße und Kölner Straße sowie die innere Verbindung der bisher getrennten Parkplätze stellt eine Verbesserung zum Bestand dar. Dadurch dass die im Szenario A zusätzlich berücksichtigten Stellplätze auf der Grundstücksfläche des Autohändlers in dem Szenario B nicht mehr enthalten sind, entfällt das potenzielle Konfliktpotenzial zwischen den Parksuchverkehren zu diesem Stellplatz und den Kunden des Vollsortimenters vor dem Eingangsbereich. Die Erschließung der neuen Stellplätze auf dem Grundstück des leer stehenden Supermarktes erfolgt über die neue innere Verbindungsachse. Der Fahr-/Parkkomfort wird durch ausreichende breite Fahrgassen und Stellplätze sichergestellt

Im Gegensatz zum Szenario A können für die Kunden des Vollsortimenters im Szenario B zusätzliche, ebenerdige und zugangsnaher Stellplätze realisiert werden. Zur direkten, fußläufigen Erreichbarkeit und dem Weg mit einem Einkaufswagen zum Auto ist in dem Entwurf ein Fußweg zu bzw. zwischen diesen neuen Stellplätzen vorgesehen.

Aufgrund des Stellplatzangebotes von 241 Stellplätzen kann der prognostizierte Stellplatzbedarf im Szenario B nur durch eine Reduzierung der Stellplatznachfrage durch ein neues Stellplatznutzungskonzept bzw. die Einführung einer neuen einheitlichen zeitlichen Parkdauerbegrenzung erreicht werden.

Vor diesem Hintergrund wird in den nachfolgenden Empfehlungen dargestellt, wie der Stellplatznachweis auch im Szenario B für die zukünftig geplanten neuen Nutzungen und die prognostizierte Stellplatznachfrage erbracht werden kann.

<sup>5</sup> Bei dem Szenario wird davon ausgegangen, dass es sich bei dem oberirdischen Stellplatzangebot um der Öffentlichkeit zugängliche Stellplätze handelt.

<sup>6</sup> In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass die Anzahl und Lage der Kundenstellplätze für den Investor eines Vollsortimenters bei der Standortbewertung eine sehr zentrale und entscheidende Rolle spielt. Auch unter den Aspekten Wirtschaftlichkeit (Kosten), Komfort und Sicherheit weisen oberirdische Stellplätze mehrere Vorteile gegenüber Tiefgaragenstellplätzen auf.

## 6.2 Empfehlungen

Die erforderlichen Stellplätze können durch das Szenario A nachgewiesen werden. Aufgrund der zu erfüllenden Randbedingungen (Flächenverfügbarkeit, städtebauliche Neuordnung) handelt es sich um eine langfristige und kostenintensive Planung, die für die Zukunft in Abhängigkeit der weiteren Entwicklungen offen gehalten werden sollte.

Um die derzeitigen Planungsabsichten umsetzen zu können, wird als kurz- bis mittelfristige Planung die Umsetzung des Szenarios B empfohlen, die zu einem späteren Zeitpunkt eine Erweiterung im Sinne des Szenarios A nicht ausschließt.

Im Zuge der weiteren Planungen wird empfohlen folgende Anforderungen, Konzepte und Maßnahmen zu berücksichtigen:

### Ausbau der Stellplätze

Eine Steigerung der Attraktivität und daraus resultierende größere Anziehungskraft der Hahnenpassage durch die Ansiedlung neuer, möglichst hochwertiger Nutzungen kann nur in Kombination mit einer Mindestanzahl an ausreichend dimensionierten Stellplätzen und möglichst großzügigen Flächen, Fahrgassen und Fußgänger- und Radverkehrswegen erreicht werden. Aus diesem Grund wird empfohlen, die in den Entwürfen zu Grunde gelegten Abmessungen nicht zur Erhöhung des Stellplatzangebotes zu unterschreiten.

### Stellplatzbewirtschaftung/-nutzung

Die Ergebnisse der Erhebung im Bestand zeigen, dass bereits vor 8:00 Uhr fast die Hälfte aller Stellplätze belegt sind (vgl. Bild 18). Die Belegungszählungen und Beobachtungen zu Beginn der Verkehrszählung am 06.02.2015 vor bzw. unmittelbar nach 8:00 Uhr haben zudem zu der Erkenntnis geführt, dass es sich bei einem Großteil der Stellplatznutzer nicht nur um Kunden des Einzelhandels handelt, sondern auch um „Dauerparker“<sup>7</sup>, die die zum Teil vorhandene unbegrenzte Parkdauermöglichkeit ausnutzen. Dies trifft insbesondere auf die 50 ausgewiesenen Stellplätze bzw. die zusätzlich 18-20 nicht ausgewiesenen Stellplätze (auf den freien Flächen) auf dem Parkplatz P4 zu.

Auch bei 40 öffentlichen Stellplätzen auf der unbefestigten Fläche des Parkplatz P3 kann unterstellt werden, dass diese zum Teil von „Dauerparkern“ belegt sind – auch deshalb weil das Parken auf der unbefestigten Fläche zeitlich nicht eingeschränkt ist.

Aufgrund der sehr zentralen Lage der Hahnenpassage in der Innenstadt kann zudem nicht ausgeschlossen werden, dass auch die zeitlich beschränkten Stellplätze nicht ausschließlich von Kunden des Einzelhandels oder Besuchern der Hahnenpassage genutzt werden.

<sup>7</sup> Als „Dauerparker“ werden in diesem Zusammenhang Stellplatznutzer bezeichnet, die ca. 3-4 Stunden oder länger (z. B. den „ganzen Werktag“) auf den Stellplätzen parken.

Damit das Stellplatzangebot im Szenario B auch für die zukünftig zu erwartende Nachfrage ausreicht wird empfohlen ein neues Stellplatzbewirtschaftungs- bzw. Stellplatznutzungskonzept einzuführen, in dem z. B. folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Einheitliche zeitliche Parkdauerbegrenzung mit Parkscheibe für alle Stellplätze (z. B. in dem Zeitraum zwischen 8:00 und 19:00 Uhr)
- Regelmäßige Kontrollen der Parkscheiben insbesondere in den ersten Monaten nach der Umgestaltung bzw. Einführung des Nutzungskonzepts um eine häufige Missachtung der zeitlichen Parkdauerbegrenzung zu vermeiden<sup>8</sup>
- Ggf. zusätzliche Beschilderung für eine bestimmte Anzahl der Stellplätze als extra ausgewiesene Kunden-/Besucherparkplätze

Auf Basis einer Abschätzung aus der Gesamtbelegungsganglinie, das gegenwärtig ca. 80-100 „Dauerparker“ auf den Stellplätzen der Hahnenpassage parken<sup>9</sup> kann angenommen werden, dass sich auch der prognostizierte Stellplatzbedarf nach Umsetzung eines neuen Stellplatznutzungskonzepts um 80-100 Stellplätze reduziert. Die Auswirkungen durch eine Reduzierung um 80 oder 100 Kfz auf die prognostizierten Belegungsganglinien über den Tagesverlauf wird in Bild 29 und Bild 30 dargestellt (siehe nächste Seite).

Die Abbildung des Stellplatzangebotes von 271 Stellplätzen in den prognostizierten Belegungsganglinien belegen, dass das Angebot für das Szenario B sowohl mit einer angesetzten Reduzierung der Nachfrage um 100 Kfz als auch mit einer angesetzten Reduzierung um 80 Kfz in jeder Stunde ausreichen würde, die prognostizierte Nachfrage zu bedienen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass für Besucher/Kunden der Hahnenpassage weitere, direkt an das Plangebiet angrenzende Stellplätze auf der Kölner Straße und Hahnenstraße zur Verfügung stehen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Ergebnisse wird im Rahmen der zünftig geplanten Entwicklung der Hahnenpassage daher empfohlen nach Möglichkeit das Szenario B in Kombination mit einem neuen Stellplatznutzungskonzept umzusetzen.

<sup>8</sup> Nur durch regelmäßige Kontrollen der Parkscheiben / Parkdauern kann in dieser zentralen Lage der Innenstadt sichergestellt werden, dass die Stellplätze auch größtenteils für die Kunden bzw. Besuchern der Hahnenpassage zur Verfügung stehen.

<sup>9</sup> Da bereits um 8:00 Uhr fast 140 Stellplätze der gegenwärtig 277 vorhandenen Stellplätze (vgl. Bild 19) belegt sind wird die Annahme von 80-100 Dauerparkern als realistisch betrachtet. U.a. auf Basis der Beobachtungen auf dem Parkplatz 4, auf dem am Tag der Verkehrszählung alleine 45 Kfz bereits vor 8:00 Uhr auf dem Parkplatz stehen. Dies sind 90% der offiziell ausgewiesenen Stellplätze auf diesem Parkplatz.

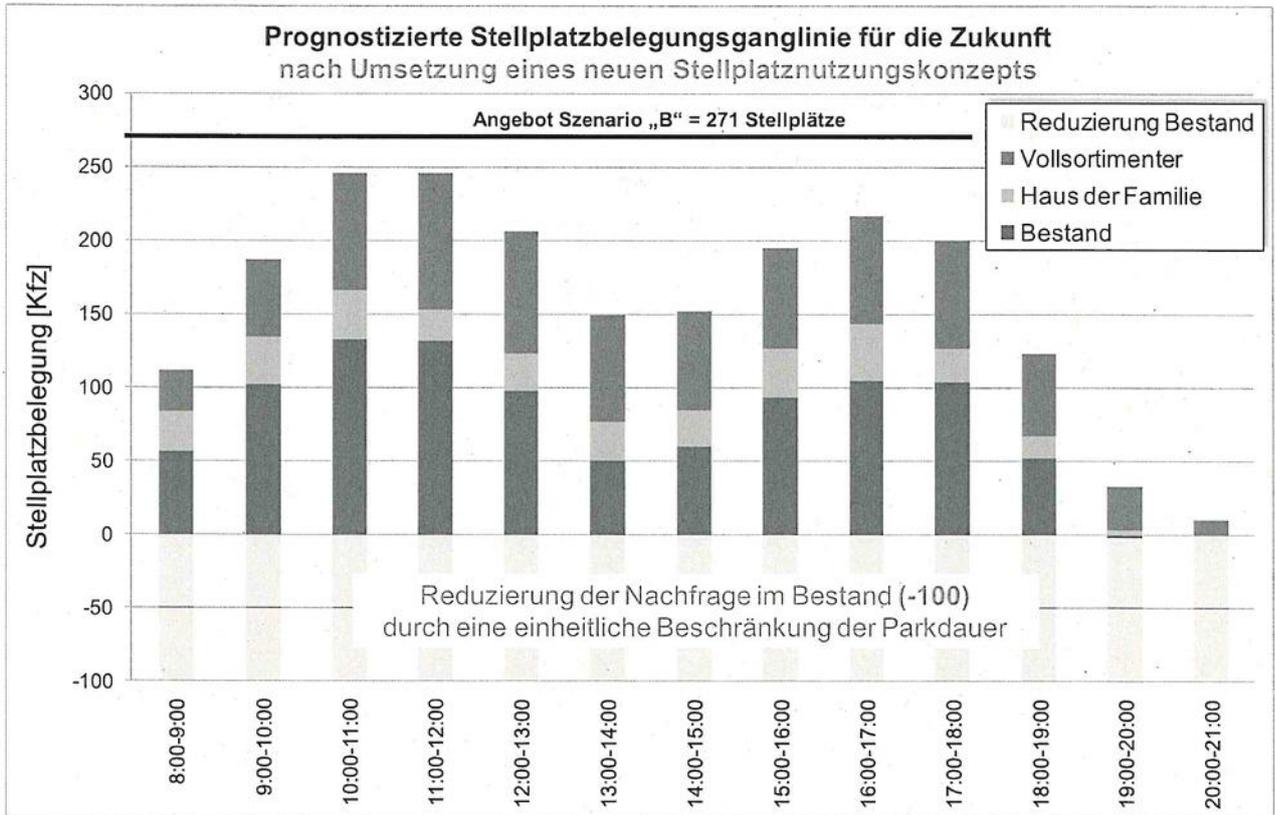


Bild 29: Reduzierte prognostizierte Stellplatznachfrage um 100 Kfz für das Szenario B

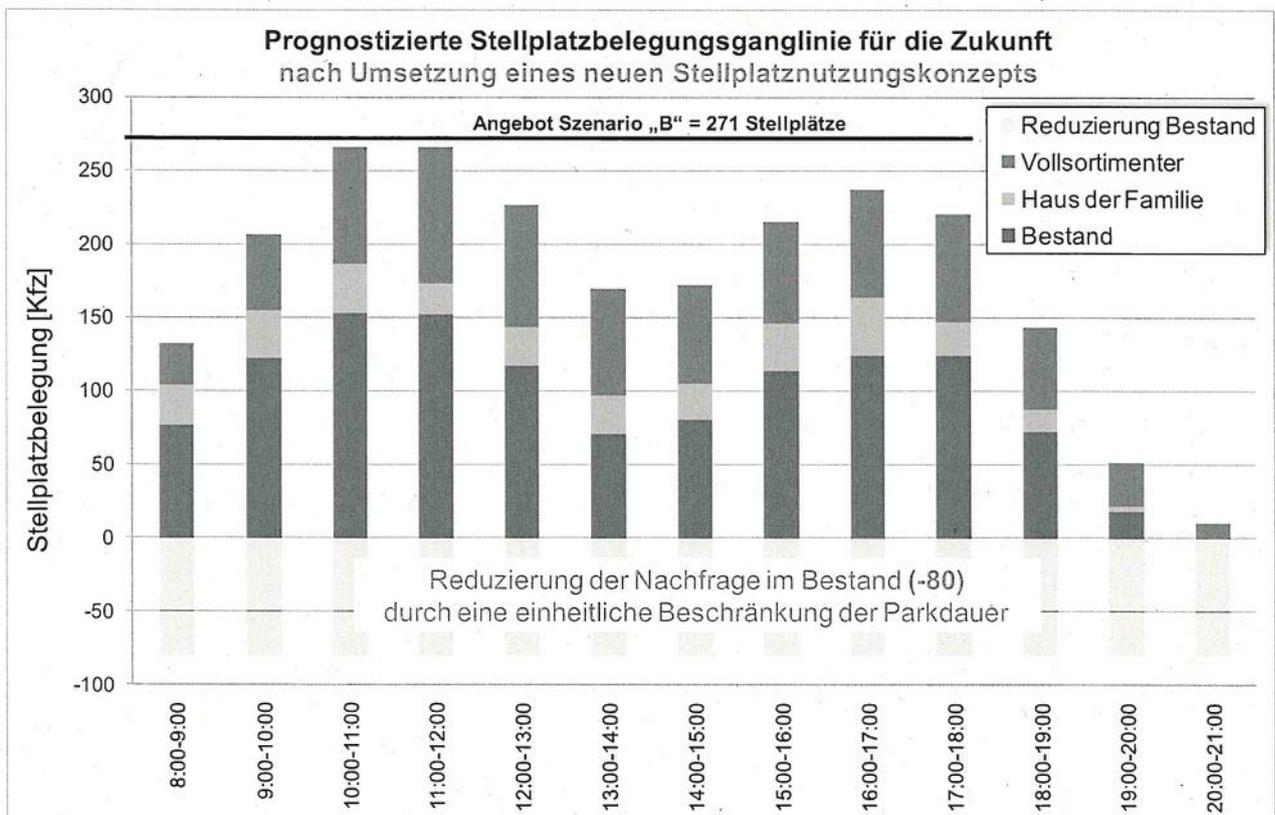


Bild 30: Reduzierte prognostizierte Stellplatznachfrage um 80 Kfz für das Szenario B

## ANHANG

### **Stellplatzbelegungsganglinien vom 06.02.2015**

- Stellplatzbelegungsganglinie von Parkplatz 1
- Stellplatzbelegungsganglinie von Parkplatz 2
- Stellplatzbelegungsganglinie von Parkplatz 3
- Stellplatzbelegungsganglinie von Parkplatz 4
- Stellplatzbelegungsganglinie von Parkplatz 5

### **DINA 3-Pläne im Maßstab 1:1000**

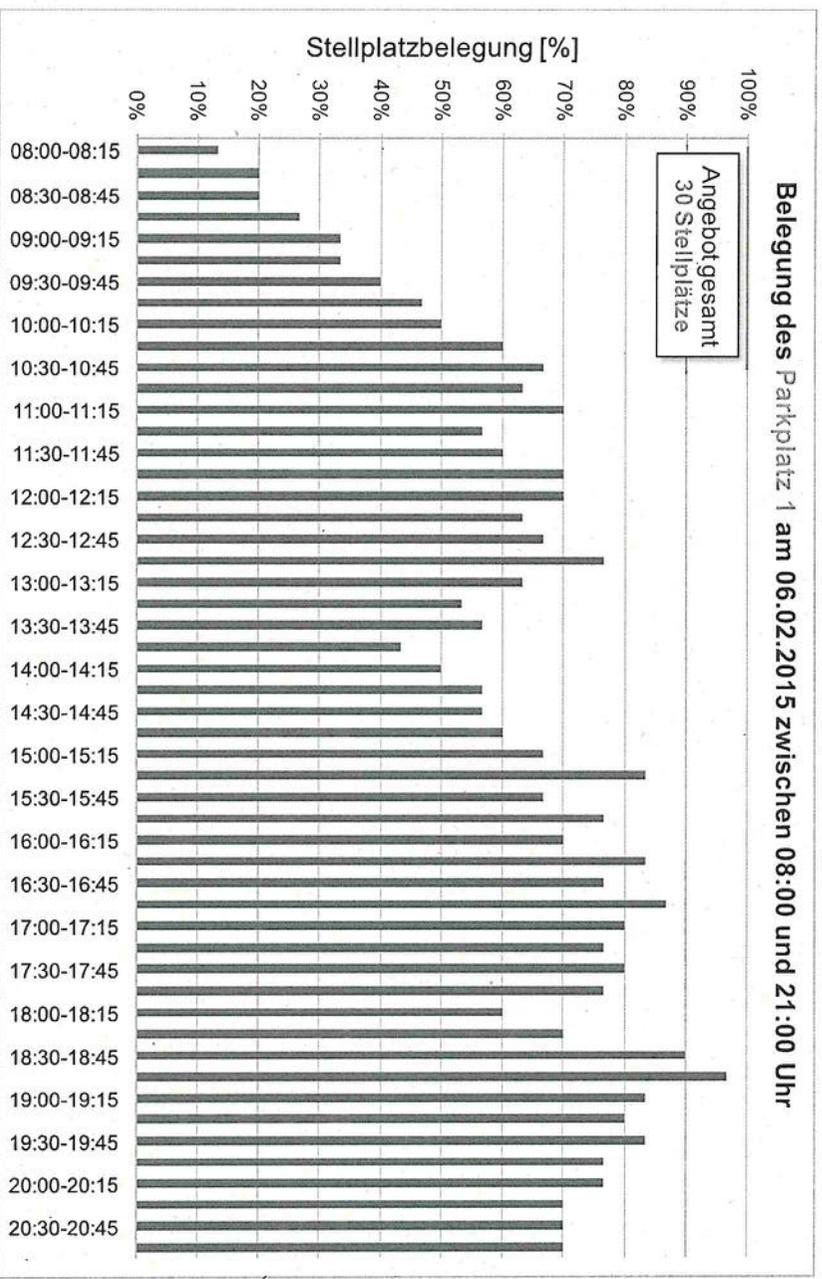
#### Szenario A

- Flächenszenario A inkl. der beiden Projektvorhaben „Vollsortimenter“ und „Haus der Familie“
- Neuorganisation des Stellplatzangebotes (oberirdisch)
- Neuorganisation des Stellplatzangebotes (Tiefgarage)

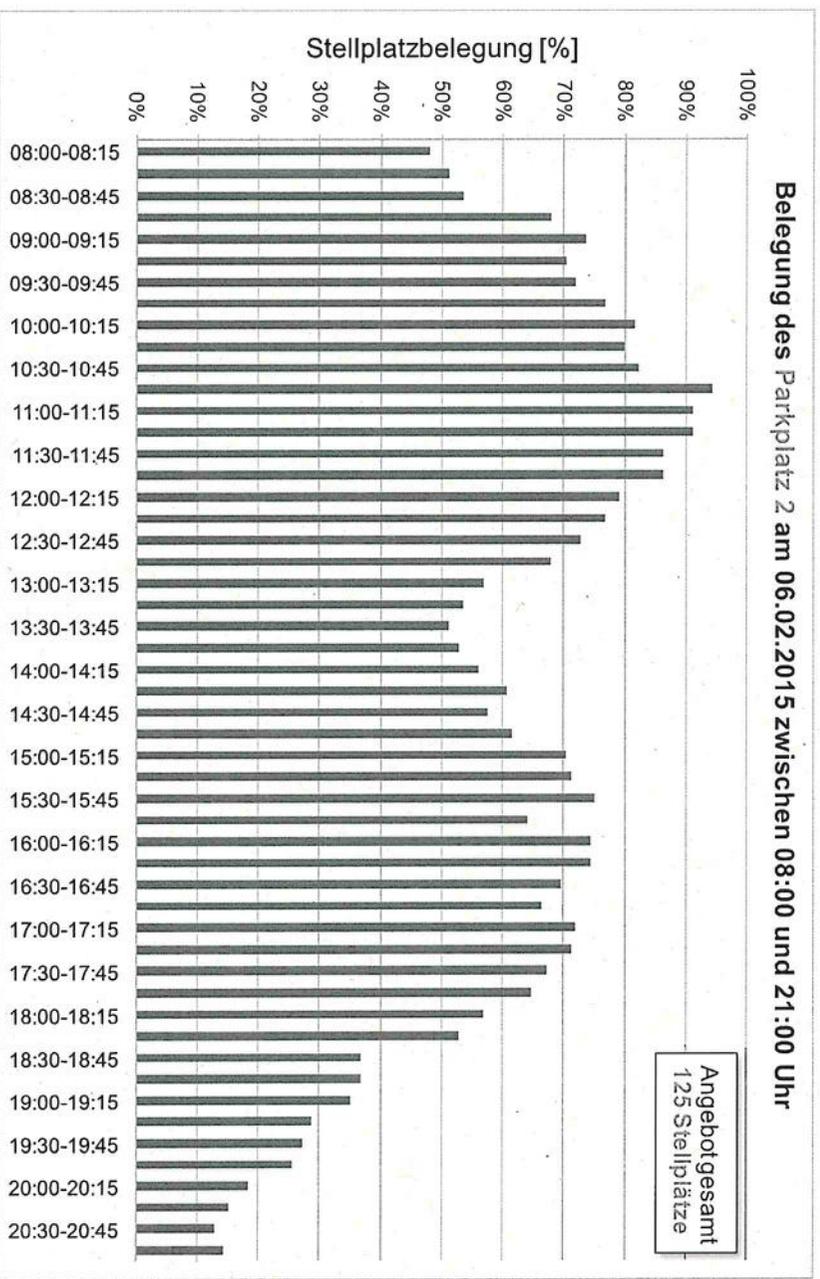
#### Szenario B

- Flächenszenario B inkl. der beiden Projektvorhaben „Vollsortimenter“ und „Haus der Familie“
- Neuorganisation des Stellplatzangebotes (oberirdisch)

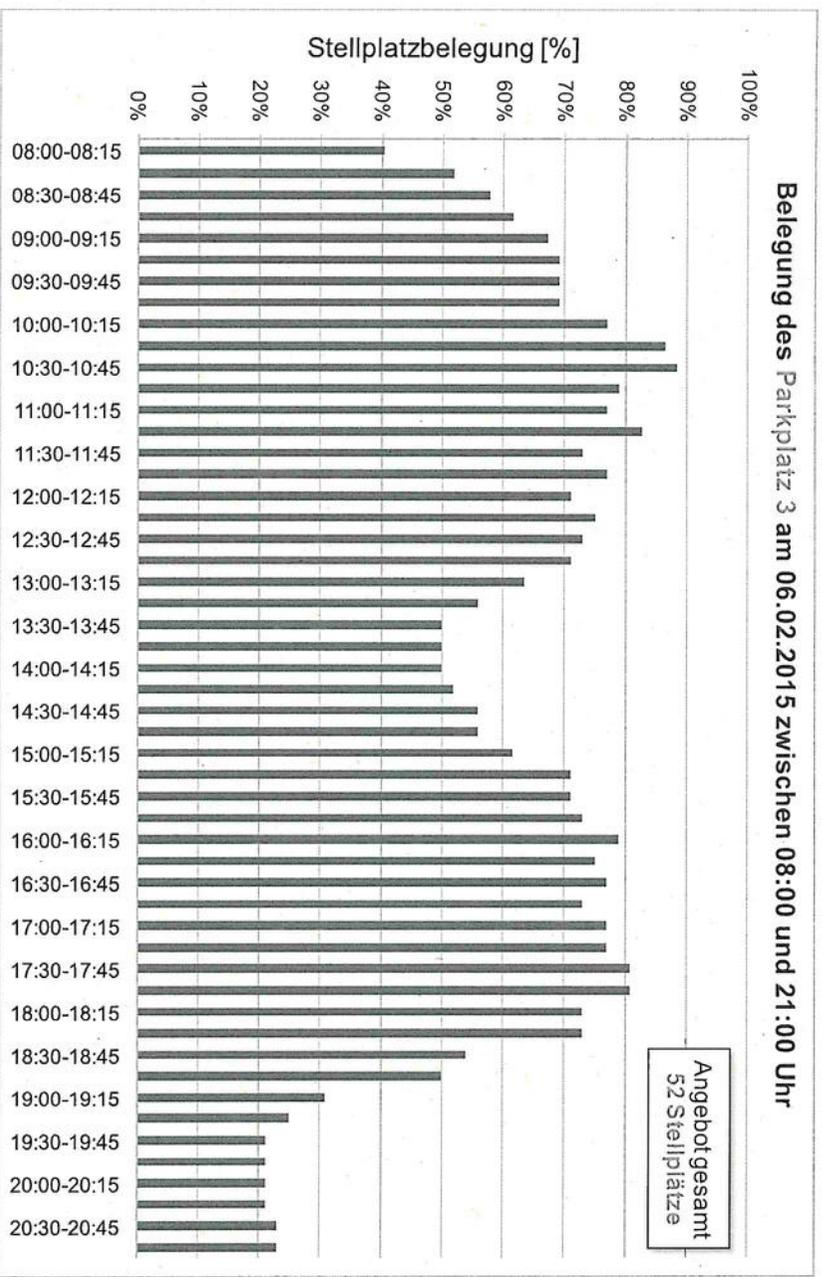
Stellplatzbelegungsganglinie für den „Parkplatz 1“



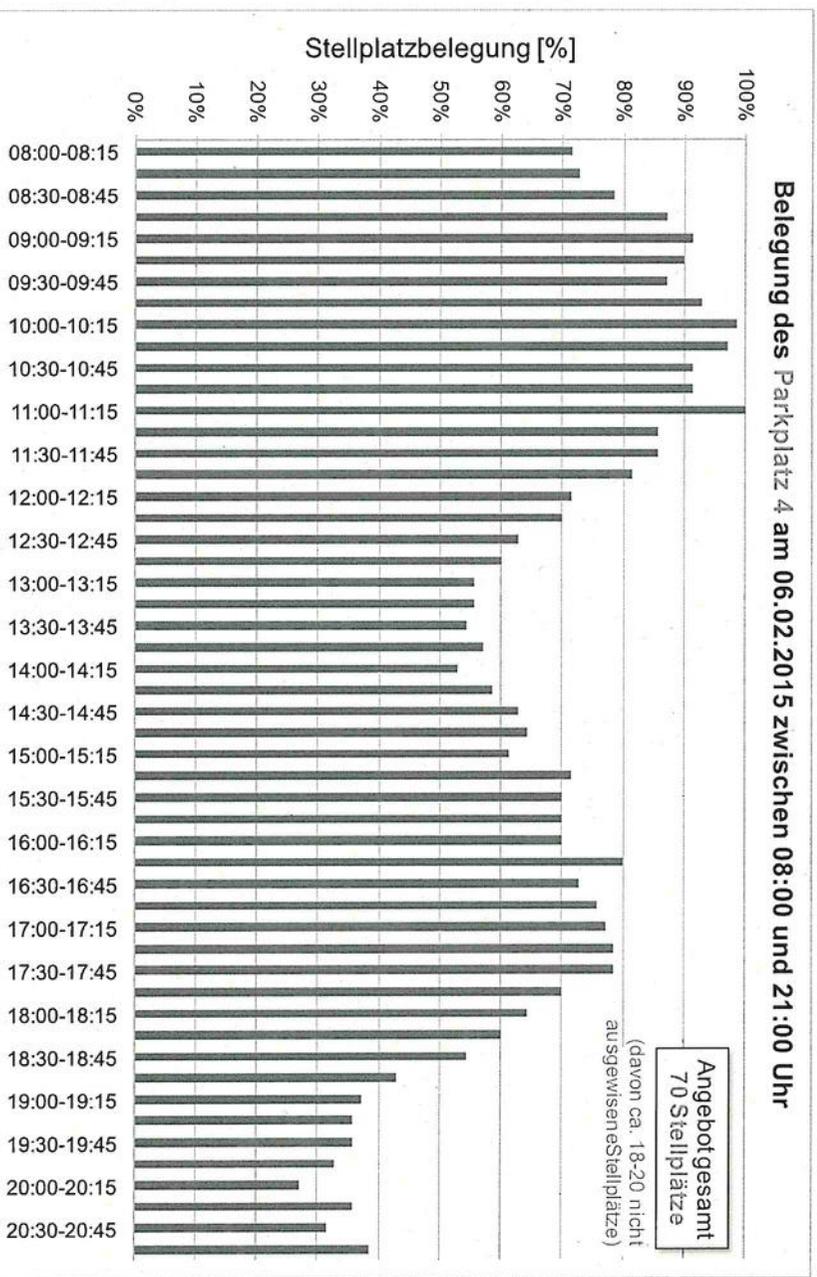
Stellplatzbelegungsganglinie für den „Parkplatz 2“



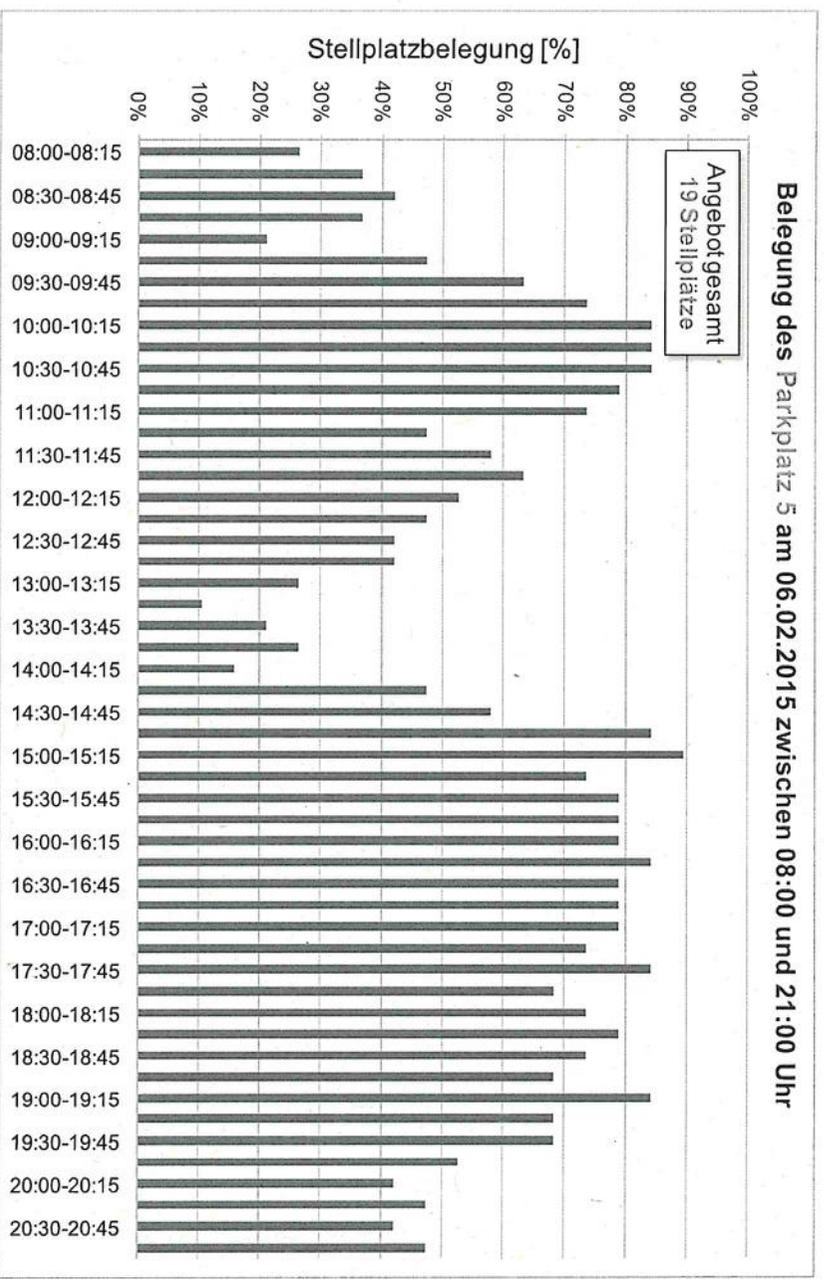
Stellplatzbelegungsganglinie für den „Parkplatz 3“

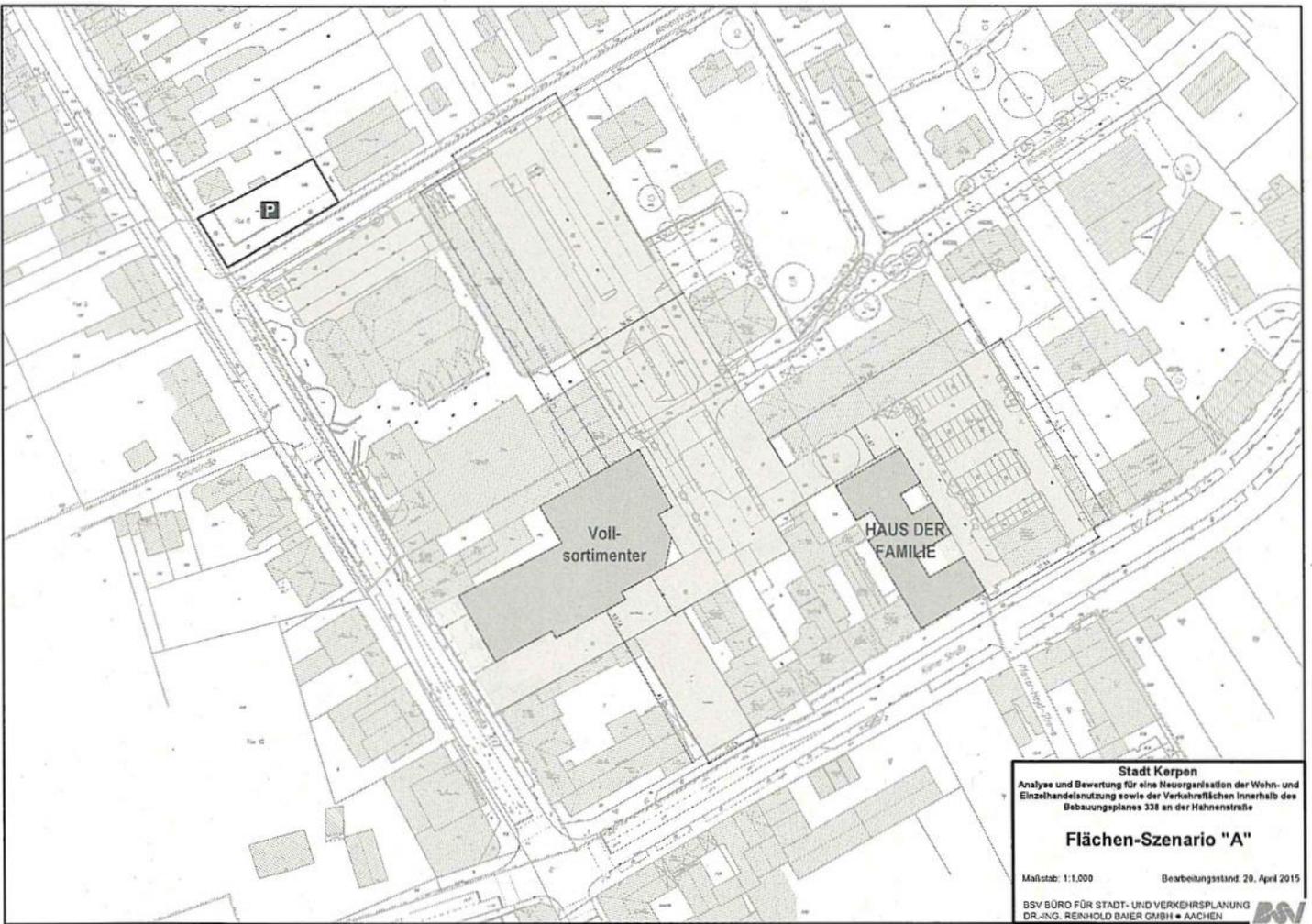


Stellplatzbelegungsganglinie für den „Parkplatz 4“



Stellplatzbelegungsganglinie für den „Parkplatz 5“





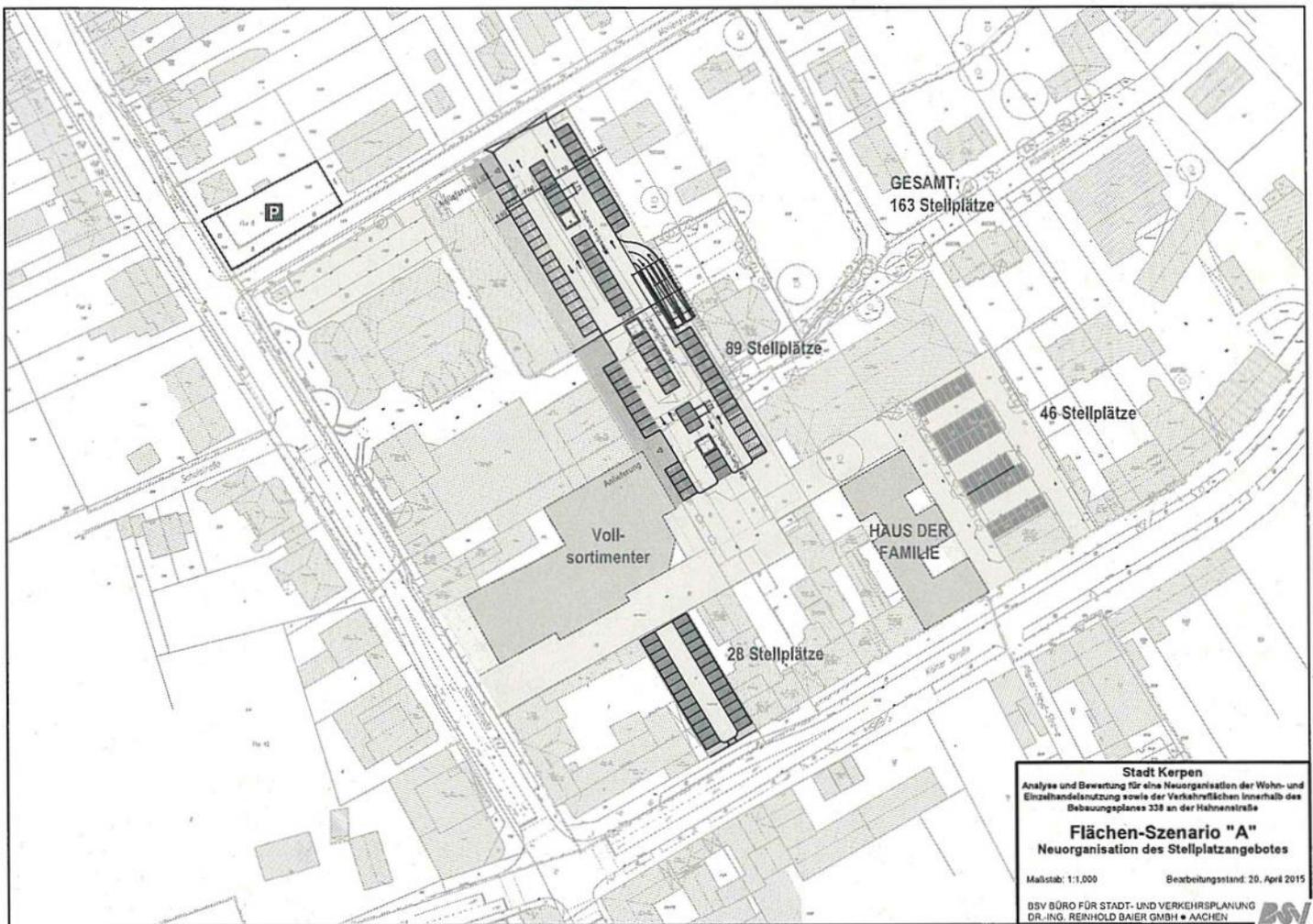
**Stadt Kerpen**  
Analyse und Bewertung für eine Neuorganisation der Wohn- und Einzelhandelsnutzung sowie der Verkehrsflächen innerhalb des Bebauungsplanes 338 an der Hahnenstraße

**Flächen-Szenario "A"**

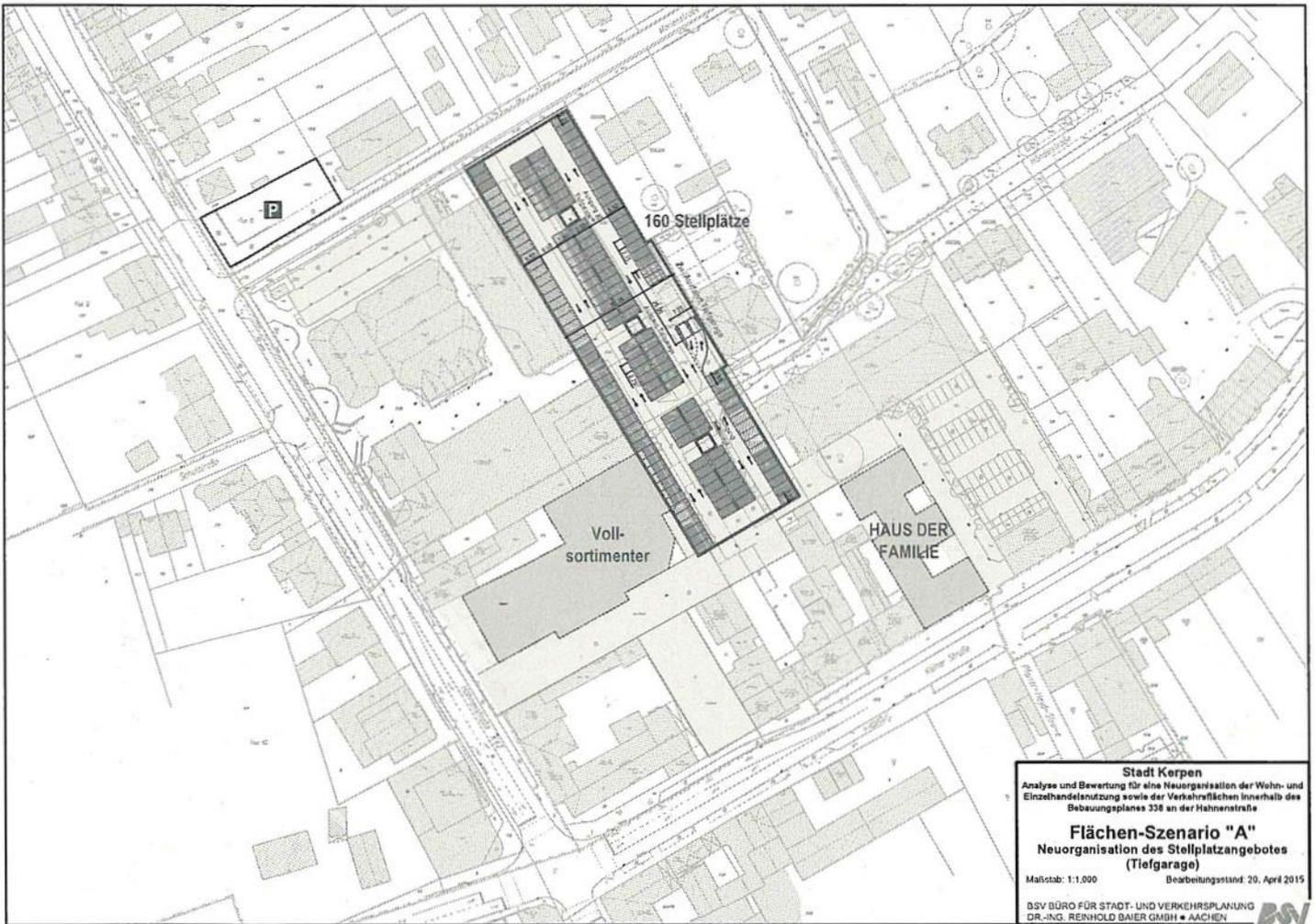
Maßstab: 1:1.000      Bearbeitungsstand: 20. April 2015

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG  
DR.-ING. RENEHOLD BAIER GMBH • AACHEN

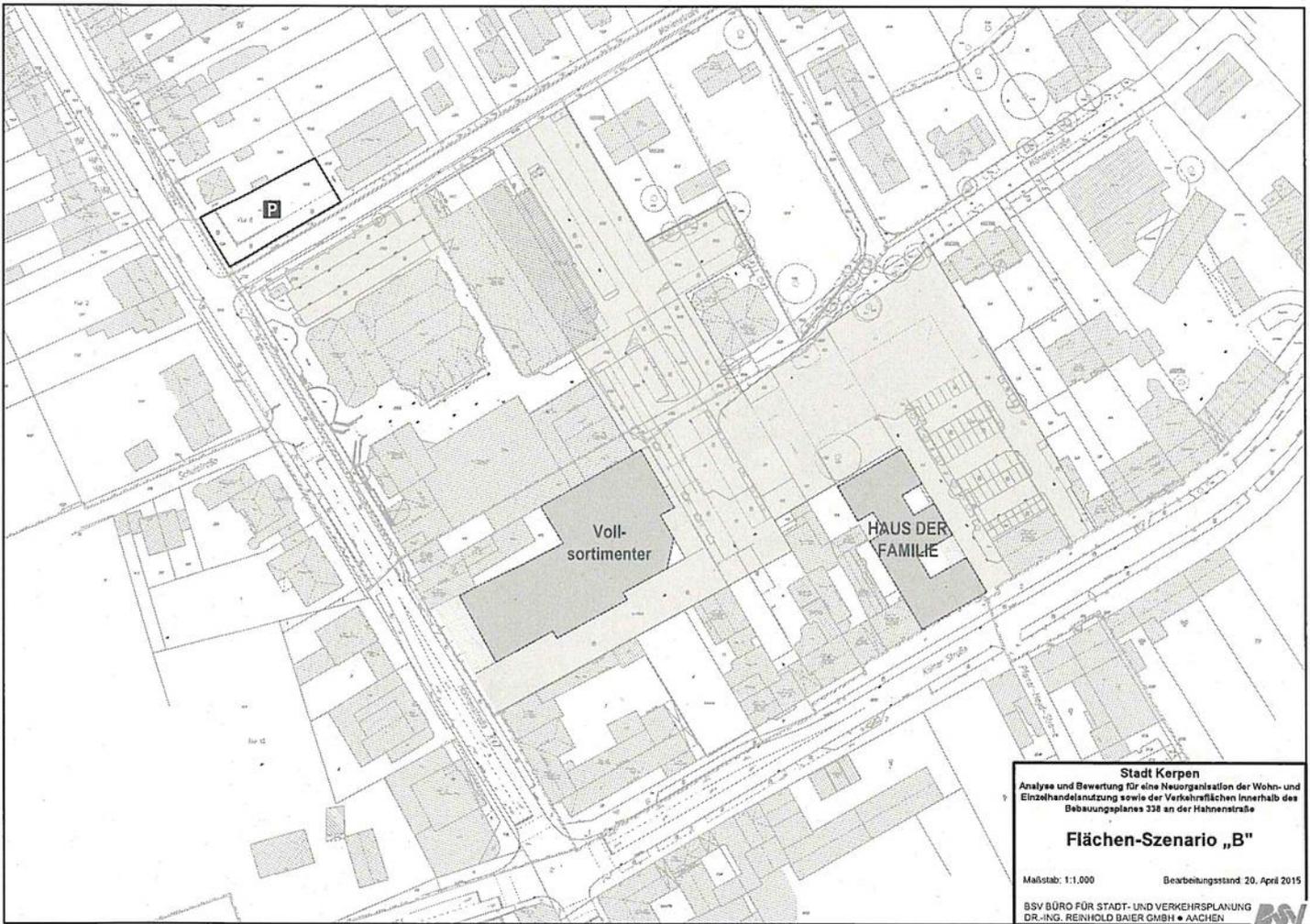




**Stadt Kerpen**  
 Analyse und Bewertung für eine Neuorganisation der Wohn- und Einzelhandelsnutzung sowie der Verkehrsflächen innerhalb des Bebauungsplanes 338 an der Hahnenstraße  
**Flächen-Szenario "A"**  
 Neuorganisation des Stellplatzangebotes  
 Maßstab: 1:1.000      Bearbeitungsstand: 20. April 2015  
 BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG  
 DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH • AACHEN **BSV**



**Stadt Kerpen**  
 Analyse und Bewertung für eine Neugestaltung der Wohn- und Einzelhandelnutzung sowie der Verkehrlichen innerhalb des Bebauungsplanes 338 an der Hahnenstraße  
**Flächen-Szenario "A"**  
 Neuorganisation des Stellplatzangebotes (Tiefgarage)  
 Maßstab: 1:1.000      Bearbeitungsstand: 20. April 2015  
 BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG  
 DR.-ING. RENHOLD BAIER GMBH • AACHEN **BSV**



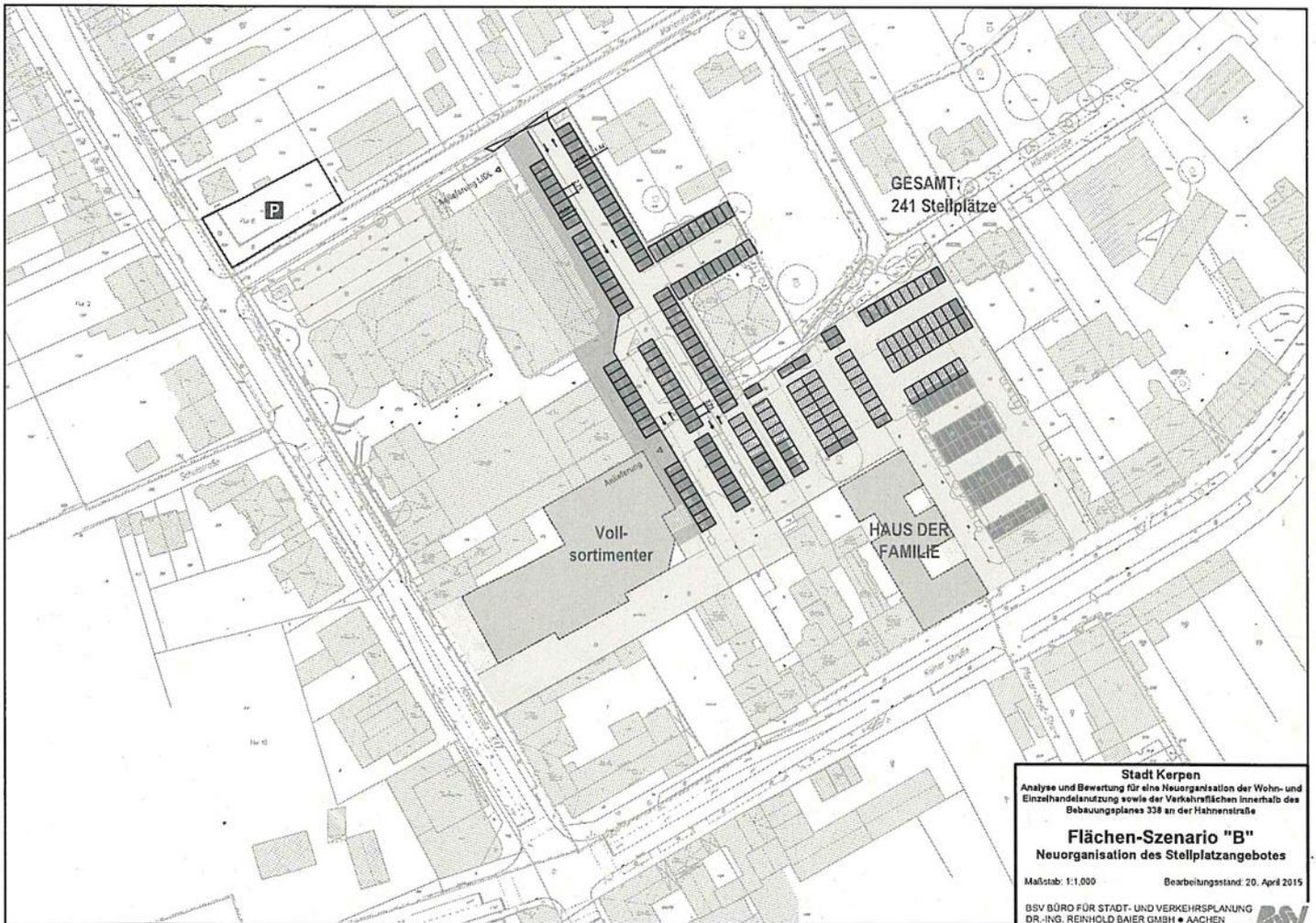
**Stadt Kerpen**  
Analyse und Bewertung für eine Neuorganisation der Wohn- und Einzelhandelnutzung sowie der Verkehrsfunktionen innerhalb des Bebauungsplanes 338 an der Hahnenstraße

**Flächen-Szenario „B“**

Maßstab: 1:1.000      Bearbeitungsstand: 20. April 2015

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG  
DR.-ING. RENHOLD BAIER GMBH • AACHEN





**Stadt Kerpen**  
 Analyse und Bewertung für eine Neuorganisation der Wohn- und Einzelhandelnutzung sowie der Verkehrsflächen innerhalb des Bebauungsplanes 338 an der Hilfenstraße  
**Flächen-Szenario "B"**  
 Neuorganisation des Stellplatzangebotes  
 Maßstab: 1:1.000      Bearbeitungsstand: 20. April 2015  
 BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG  
 DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH • AACHEN

