

**IKS**

Mobilitätsplanung

**STADT.  
CITY.  
VILLE.  
BONN.**

# Herzlich Willkommen

## Parkraumkonzept Bonn Beuel-Mitte

Vortrag: Alexander Gardyan (IKS Mobilitätsplanung)

2. Workshop | Rathaus Bonn-Beuel | 27.11.2023

Friedrich-Breuer-Straße

# Ablauf

- 18:00** Begrüßung
- 18:10** Inputpräsentation:  
Projektstand /  
Handlungsempfehlungen
- 18:40** Workshop / Diskussion
- 19:20** Zusammenfassung /  
Ausblick



Friedrich-Breuer-Straße

# Hinweise

- Die Präsentation und sonstige Materialien werden im Nachgang für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum Download zur Verfügung gestellt
- Wenn Sie Anregungen haben, die nach Ihrer Auffassung nicht ausreichend berücksichtigt wurden, steht im Nachgang das Beteiligungstool [Bonn-macht-mit.de](https://www.bonn-macht-mit.de) zur Verfügung

# Hinweise

Im Rahmen dieser Veranstaltung werden **Fotos** gemacht.  
Diese können von IKS Mobilitätsplanung und der Stadt Bonn zur Dokumentation und Öffentlichkeitsarbeit für das ***Parkraumkonzept Bonn Beuel-Mitte*** in **gedruckter Form** sowie **online verwendet** werden.

# Projektleiter

Name **Alexander Gardyan**

Ausbildung **Dipl.-Ing. , M.Sc. Stadtplanung (Universität Kassel)**

**IKS Mobilitätsplanung**

Gründer und Geschäftsführender Gesellschafter (seit 2014)

**Universität Kassel**

Wissenschaftlicher Mitarbeiter FG Integrierte Verkehrsplanung (2016-2020)  
Lehraufträge Schwerpunkt Radverkehrsplanung (seit 2020)

**SRL e. V.**

Regionalgruppensprecher Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland (2016-2021)  
Bundesweiter Sprecherrat Forum Mensch und Verkehr (seit 2019)

# IKS Mobilitätsplanung



Fußverkehrsplanung



Radverkehrsplanung



Parkraummanagement



Beteiligung / Moderation



*Ingenieurbüro für  
konzeptionelle und  
strategische  
Mobilitätsplanung*



Kfz-Planung, HBS



Verkehrsentwicklungs-  
planung



Universitätsplatz 12  
34127 Kassel

[info@iks-planung.de](mailto:info@iks-planung.de)  
[www.iks-planung.de](http://www.iks-planung.de)

Andreas Schmitz  
Alexander Gardyan

# Übergeordnete gesamtstädtische Parkraumstrategie (Bonn, 2022)

- a) Hoher Parkdruck → Parkraumbewirtschaftung
- b) Parksuchverkehre reduzieren
- c) Priorisierung der Anwohnenden vor auswärtigen Parkenden
- d) Gewährleistung Gehwegbreiten von 1,50 m (1,80 m in stark frequentierten Bereichen)
- e) Nicht mehr als Parkflächen genutzte Bereiche werden für alternative Mobilitätsangebote, Begrünung, Kultur oder Gastronomie umgenutzt
- f) Priorisierung ÖPNV und Radverkehr gegenüber parkendem Individualverkehr
- g) Sukzessive Verlagerung von Parken im öffentlichen Straßenraum in (private) Parkbauten
- h) Gebühren für Bewohnerparkausweise anpassen, unter Berücksichtigung sozialer Aspekte
- i) Lösungen für Pflegedienste, Handwerksbetriebe... anbieten
- j) Digitalisierung Parkraumbewirtschaftung (inklusive Handyparken) weiterentwickeln

**Beschlussauszug**

**Sitzung des Rates vom 10.02.2022**

**STADT.  
CITY.  
VILLE.  
BONN.**

---

5.3 Zielbeschluss zur gesamtstädtischen  
Parkraumstrategie 212060  
geändert beschlossen

**Abstimmungsergebnis: geändert, wie Hauptausschuss inklusive der weiteren Ergänzungen der BV Bonn, Mehrheit gegen CDU, BBB, FDP, AfD und Stv. Fahrenholtz -parteilos-**

vgl. Stadt Bonn (2022) Beschlussauszug Sitzung des Rates: Zielbeschluss zur gesamtstädtischen Parkraumstrategie vom 10.02.2022

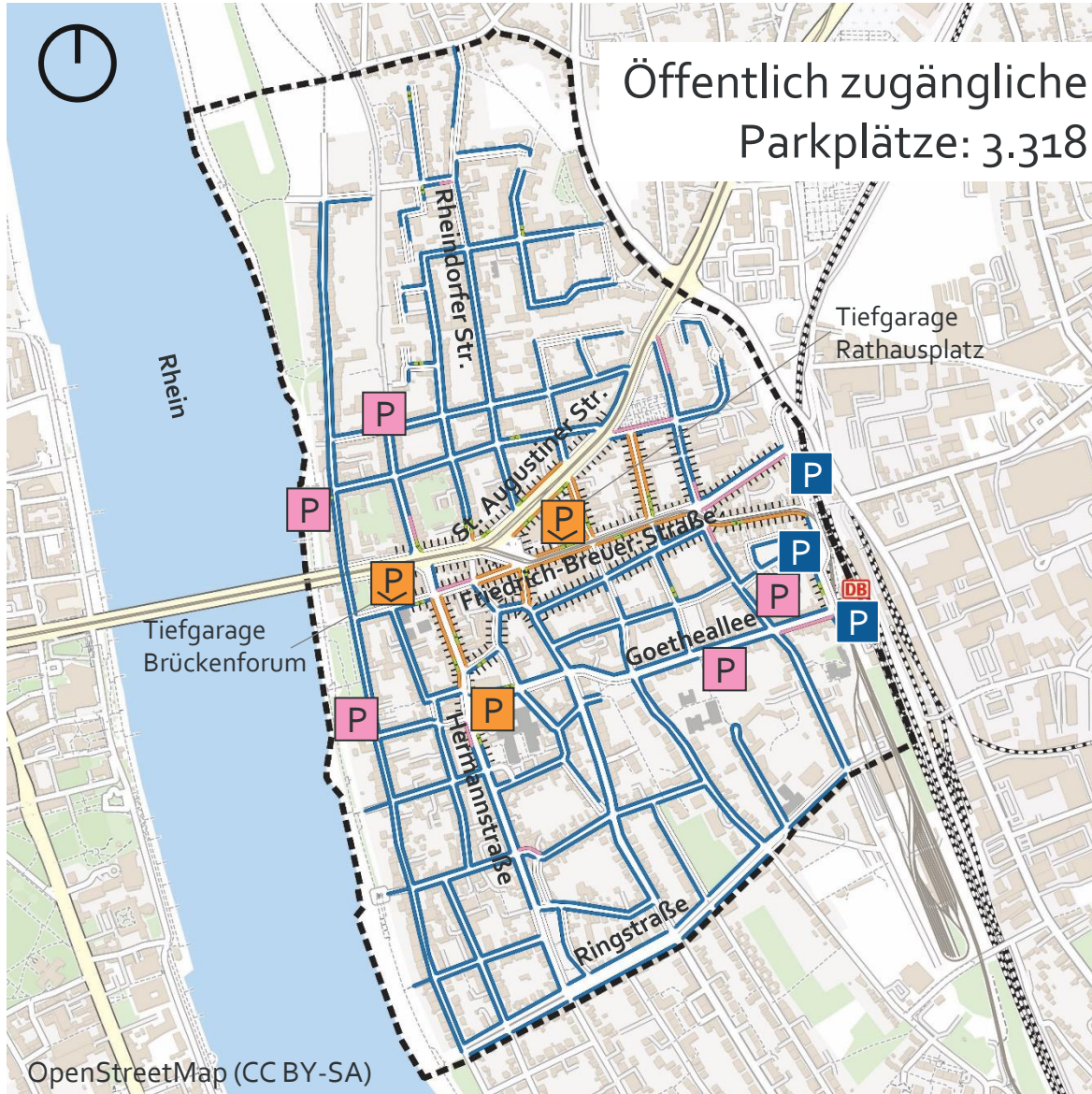
# Ausgangslage für Parkraumkonzept

- *Parkraumkonzept wird unter Berücksichtigung der politischen „Leitplanken“ entwickeln*
- Gesamtstädtische Parkraumstrategie (Beschluss 2022)
- Parkgebührenordnung (Beschluss 2022)
  - Beuel: Zone 2 – 1,50 € / 30 Min
- Satzung und Gebührenordnung über die Erteilung von Bewohnerparkausweisen (Beschluss 2022)
  - Bewohnerparkausweis ab 01.03.2024 – 360 € / Jahr
  - Bonn-Ausweis: Übernahme von 75 % der Kosten durch Amt für Soziales und Wohnen





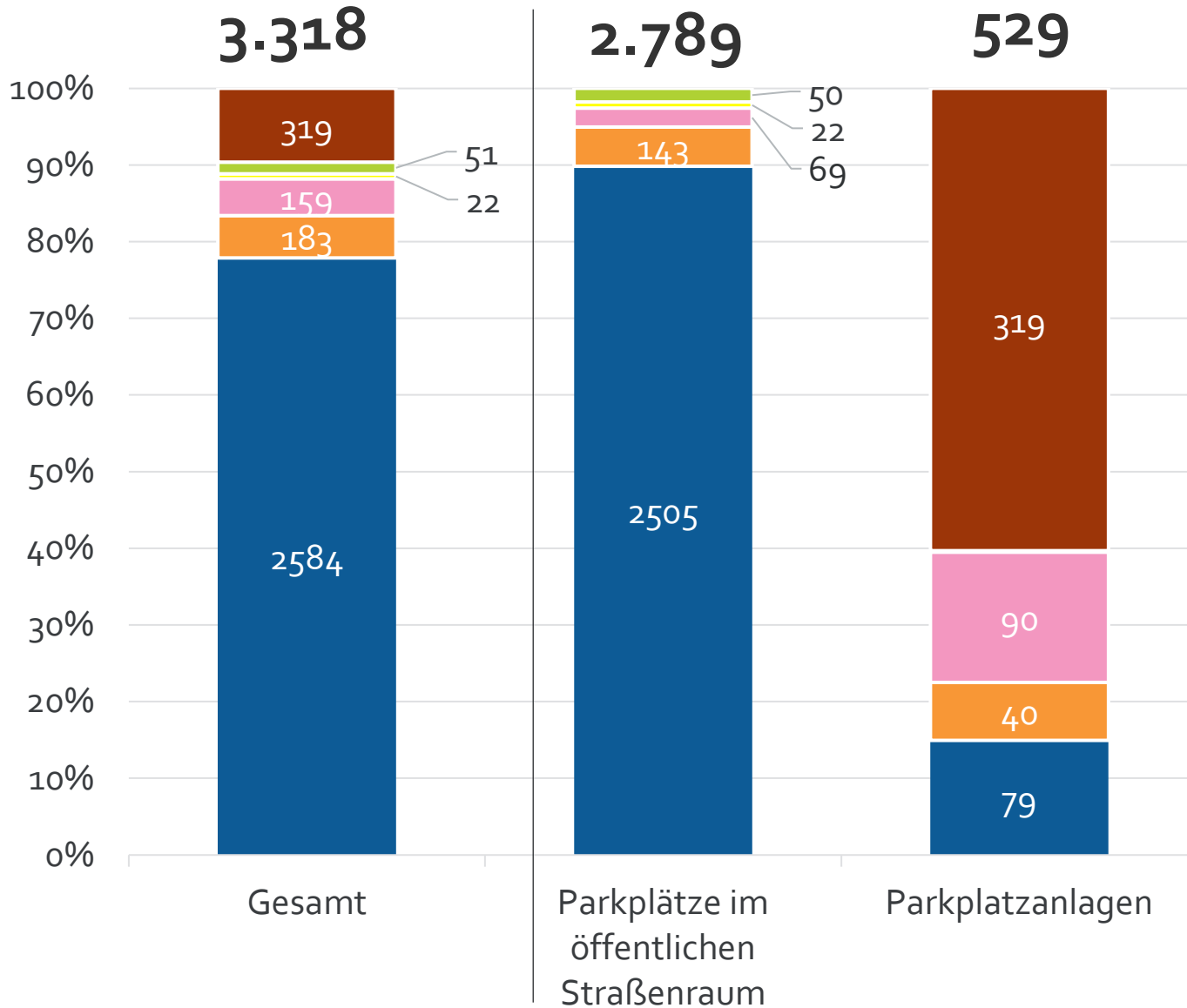
# Bewirtschaftung im Bestand



## Legende

- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Bahnhof
- Sondergebäude (Kita, Schule, Krankenhaus)
- Geschäftsbereich
- Bewirtschaftung:
- Gebührenpflichtig (mit Handyparken)
- Kurzparken mit Parkscheibenregelung
- Unbewirtschaftet
- Sonderparkplatz (B: Behindertenparkplatz; E: E-Ladestation; T: Taxistand; L: Ladezone)
- Privat, öffentlich zugänglich
- Keine Parkmöglichkeiten
- Parkplatzanlage / Tiefgarage (Bewirtschaftung wird durch Farbgebung angezeigt)  
\*Private Parkplatzanlagen und Parkhäuser wurden nicht dargestellt

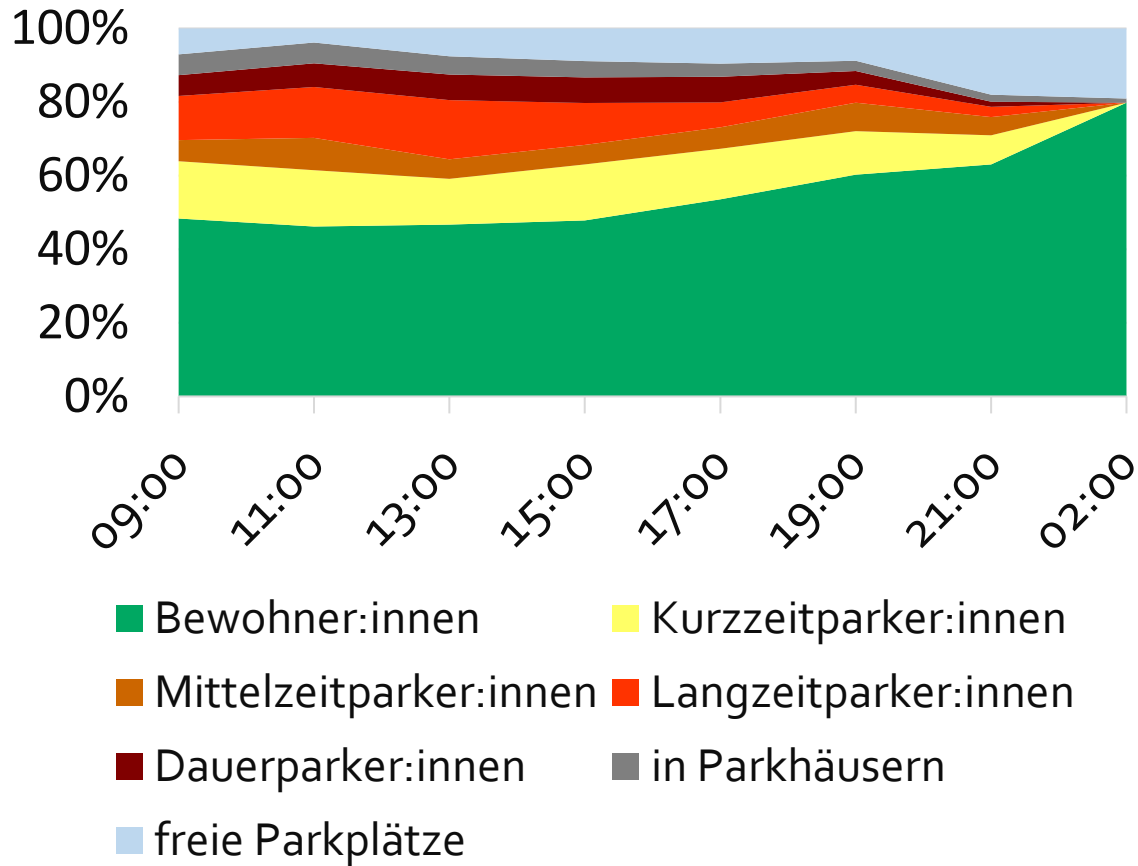
# Bewirtschaftung im Bestand



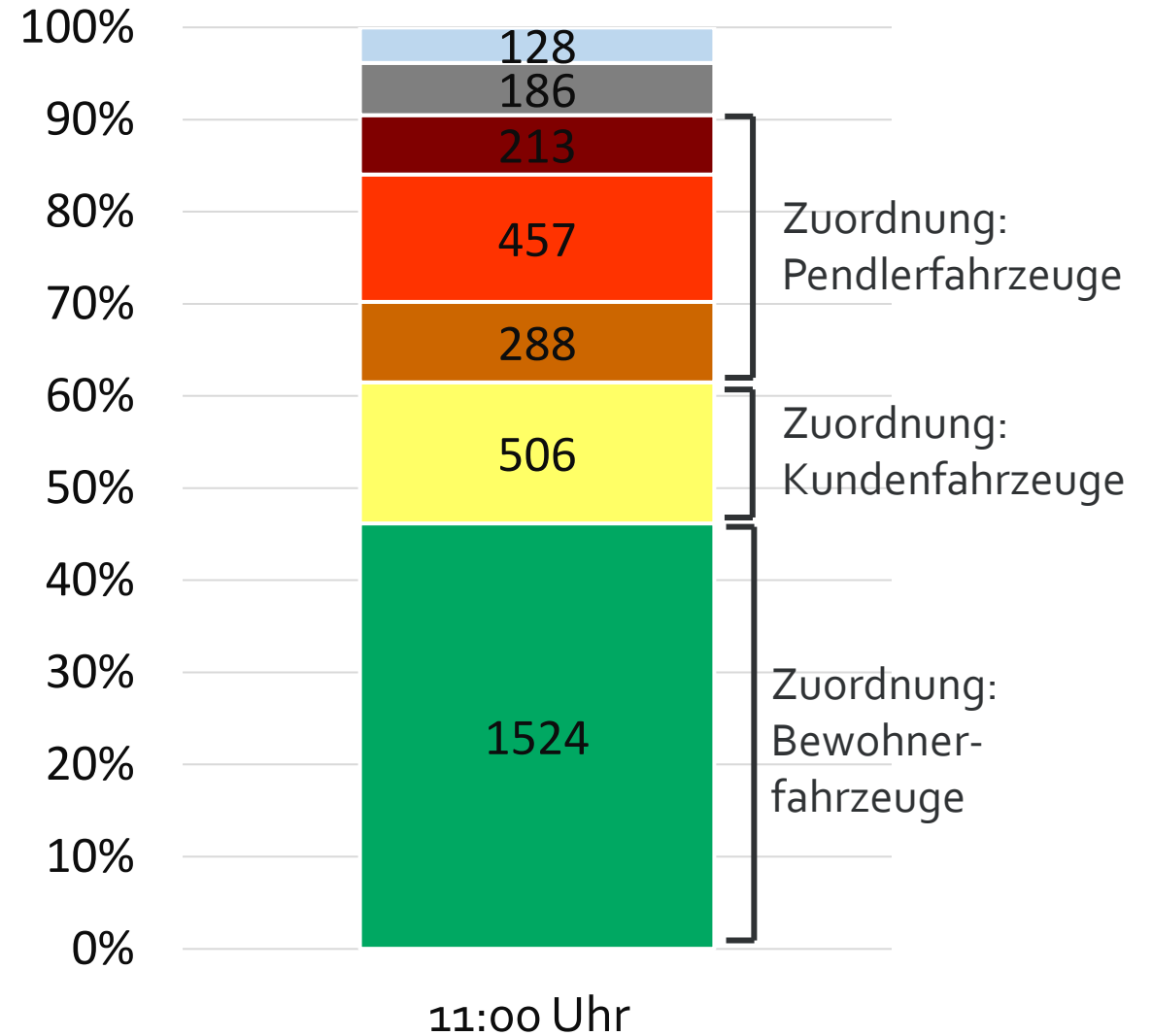
→ Parkplätze im öffentlichen Straßenraum eher unbewirtschaftet  
 → Parkplätze in Parkbauten / auf Sammelparkplätzen eher bewirtschaftet

- Parkhäuser (Gebührenpflichtig)
- Sonderparkplatz (Behindertenparkplatz; E-Ladestation; Taxistand; Ladezone)
- Eingeschränktes Halteverbot (zeitlich begrenzt)
- Kurzparken mit Parkscheibenregelung
- Gebührenpflichtig (mit Handyparken)
- Unbewirtschaftet

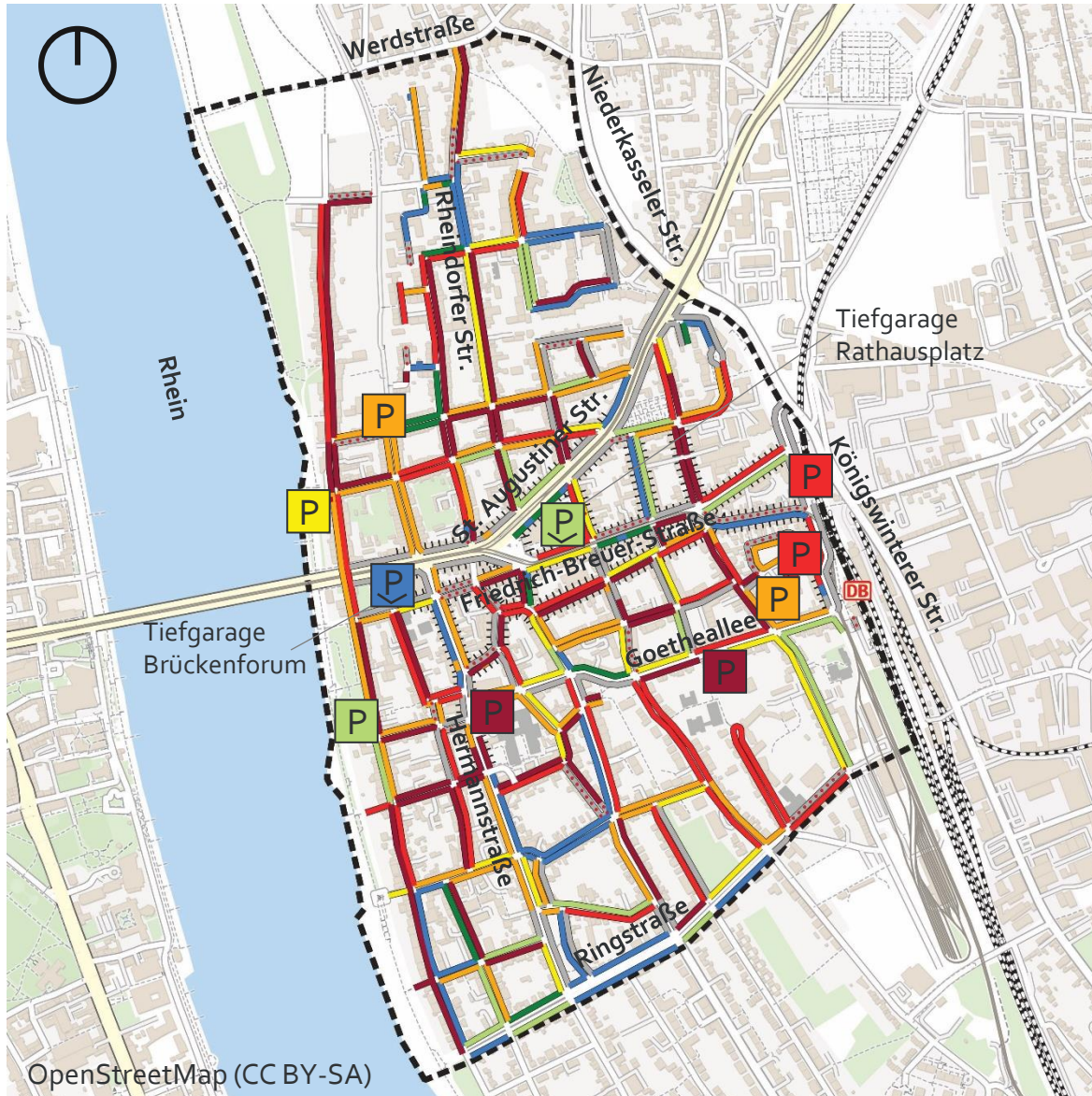
# Nutzergruppen im Tagesverlauf



## Spitzenstunde um 11.00 Uhr (3.302 Parkplätze)



# Auslastung Spitzenstunde 11:00 Uhr



OpenStreetMap (CC BY-SA)

## Legende

- Grenze des Untersuchungsgebiets
  - Bahnhof
  - Sondergebäude (Kita, Schule, Krankenhaus)
  - Geschäftsbereich
- Auslastung:
- über 120% } sehr hoher Parkdruck (Mit illegalen Parkvorgängen)
  - 100% - 120% }
  - 90% - 100% } sehr hoher Parkdruck
  - 80% - 90% } hoher Parkdruck
  - 70% - 80% } mittlerer Parkdruck
  - 60% - 70% } geringer Parkdruck
  - Bis 60% } kein Parkdruck
  - Keine Parkmöglichkeiten
  - Baustelle / Keine Werte
  - Illegales Parken
  - Parkplatzanlage / Tiefgarage (Farbgebung gibt Bewirtschaftung an)  
\*Private Parkplatzanlagen und Parkhäuser wurden nicht dargestellt.

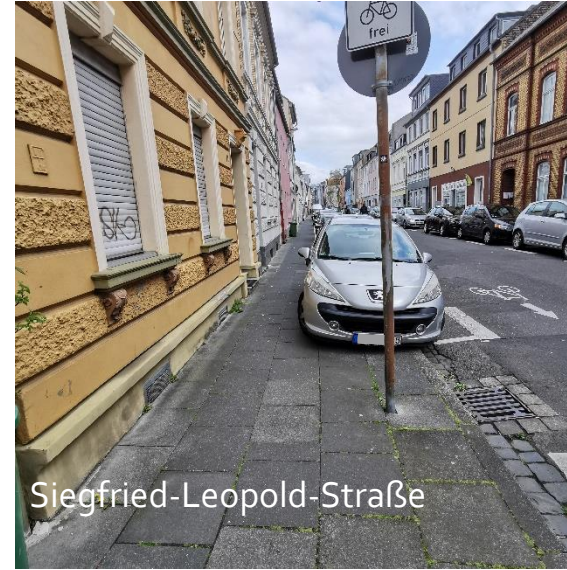
# Beispielhafte Straßenräume mit zu schmalen Rest Gehwegbreiten



Combahnstraße



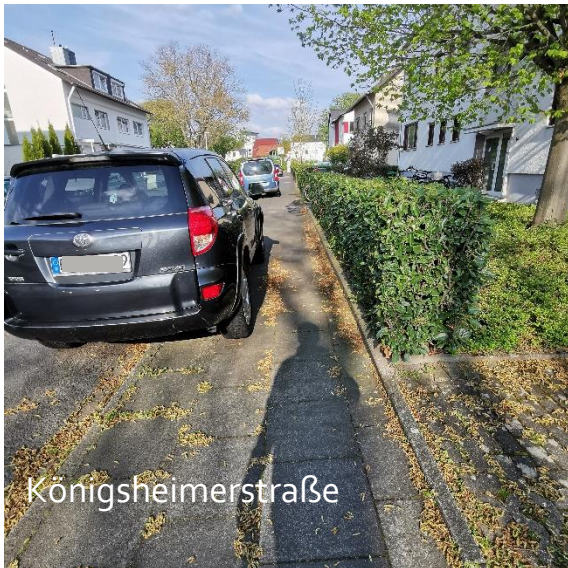
Zingsheimerstraße



Siegfried-Leopold-Straße

*Anforderungen  
Rest Gehwegbreite  
durch beschlossene  
Parkraumstrategie:*

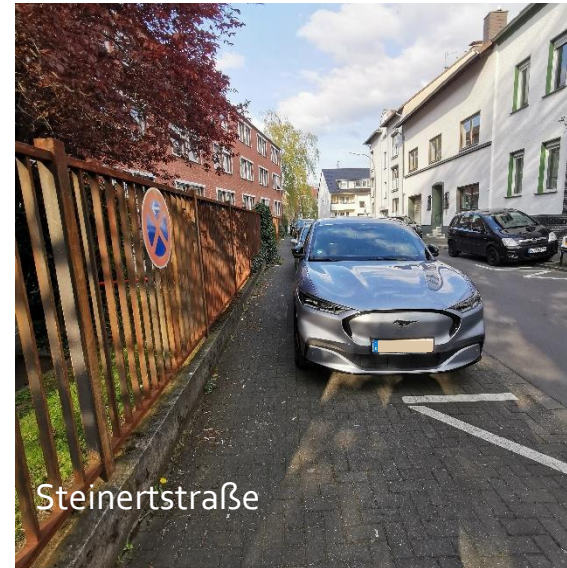
- 1,50 m
- 1,80 m (stark frequentierte Bereiche)



Königsheimerstraße



Hermannstraße



Steinertstraße



Friedrich-Breuer-Straße

# Zusammenfassende Bewertung - Kfz Parken

- Parkplätze gesamt: 3.318 - Untersuchungsgebiet mit hoher Dichte und Nutzungsmischung
- Monetäre Bewirtschaftung nur in zentralem Geschäftsbereich und in Parkbauten
- Auslastung durchgängig über 80 % im Gesamtgebiet - hoher Parkdruck (insbesondere in zentralen Bereichen mit teils über 100 % Auslastung)
- Dominante Nutzergruppen in mehreren Abschnitten: (ortsfremde) Pendlerfahrzeuge
- Parkplätze im öffentlichen Straßenraum deutlich stärker ausgelastet als in Parkbauten – hier besteht Verlagerungspotenzial
- Ausgewiesenes Gehwegparken auf 804 Parkplätzen, davon 197 mit Restgehwegbreite < 1,50 m und 88 < 1,80 m in stark frequentierten Bereichen
- Regelkonformität lag bei der Schwerpunktkontrolle bei ca. 60 %

→ **Bestehende Bewirtschaftung unzureichend für Zielsetzungen (Vorrang für Kunden/ Patientenverkehre, Bewohner:innen)**

→ **Umsetzung geforderter Restgehwegbreiten bisher ausstehend**

→ **Regelkonformität ausbaufähig**

# Fahrradparken

- Fahrradabstellanlagen:
  - Einbezogen wurden Fahrradabstellanlagen mit mindestens 3 Bügeln
  - **Anzahl Abstellplätze: 542**
- Erhebung der Auslastung:
  - Dienstag, 18.04.2023, bewölkt, kein Niederschlag
  - Auslastung um: 11:00 Uhr, 15:00 Uhr und 2:00 Uhr nachts
  - Erhebung der Anzahl der „Schrottfahrräder“



# Auslastung / Analyse Fahrradparken



## Legende

- Grenze des Untersuchungsgebiets
- DB Bahnhof
- Sondergebäude (Kita, Schule, Krankenhaus)
- |||| Geschäftsbereich
- Standort Fahrradabstellanlage
- ◐ Maximalauslastung Tag
- ◑ Auslastung Nacht

## Auslastung:

- über 120% } sehr hoher Parkdruck (Mit illegalen Parkvorgängen)
- 100% - 120% }
- 90% - 100% } sehr hoher Parkdruck
- 80% - 90% } hoher Parkdruck
- 70% - 80% } mittlerer Parkdruck
- 60% - 70% } geringer Parkdruck
- Bis 60% } kein Parkdruck

Kapazität Fahrradabstellanlagen Gesamt	542
Auslastung 11 Uhr	77 %
	420
Auslastung 15 Uhr	71 %
	387
Auslastung 02 Uhr	46 %
	239



# Zusammenfassende Bewertung - Fahrradparken

- Fahrradparkplätze gesamt: ca. 540
- Untersuchungsgebiet mit zentraler Lage und Nutzungsmischung gut geeignet als „Fahrradquartier“

## Vier räumliche Handlungsfelder identifiziert:

- **Bahnhof + St. Josef Hospital: zentrales Angebot mit hohen Anforderungen an Diebstahlschutz und Ausstattung**
- **Westlicher Geschäftsbereich: kleinteiligere zentrale Angebote mit hohen Anforderungen an Witterungsschutz**
- **Nördliches und südliches Wohngebiet mit punktuellen Gewerbestätten/ Dienstleistungen: dezentrale Angebote, teilweise Anforderungen an Witterungsschutz**

# Beteiligungsverfahren

- 16.08.2023: Öffentlicher Workshop (Bestandsanalyse, erste Lösungsansätze)
- 17.08.2023 - 31.08.2023 Onlinebeteiligung auf Bonn macht mit
  - 125 Anmerkungen, 457 Kommentare und 3.988 Bewertungen
- 27.09.2023: Workshop mit Geschäftsinhabenden (Bestandsanalyse, Lösungsansätze)
- 27.11.2023: Workshop mit wichtigsten Handlungsempfehlungen
- Laufend: Abstimmungen mit Verwaltung



Rathaus Beuel, 1. Workshop am 16.08.2023

# Onlinebeteiligung (Auswahl)

## Heterogene Rückmeldungen zu einer Anwohnerparkregelung (Zustimmung liegt leicht über Ablehnung)

*„Daher halte ich das Anwohnerparken für eine sehr gute Idee, die sich mit wenig Aufwand schnell umsetzen lässt. Ich bin gerne bereit für meinen Parkplatz zu bezahlen, immerhin gehört der öffentlich Raum allen und nicht nur uns Autofahrern.“*

## Kreuzungsbereiche sollten freigehalten werden

*„[...] Gleiches gilt für Straßenecken. Nicht nur für Kinder entstehen völlig uneinsehbare Situationen.“*

## Parkplatzverlust vermeiden

*„[...] In jedem Fall dürfen keine Stellplätze für Autos wegfallen, eher müssen mehr geschaffen werden. [...]“*

## Qualitativ hochwertige Fahrradstellplätze einplanen (Fahrradboxen, überdachte Fahrradbügel)

*„Wenn ich mein Auto parken möchte, tue ich das am Straßenrand. Wenn ich mein Fahrrad parken möchte, fühle ich mich vergessen. [...]“*

## Neue Schaffung von Parkflächen

*„Also Alternativen bieten! Parkhaus, Unter oder oberirdisch. Parkplatz am Rhein vergrößern. Parkfläche hinterm Bahnhof erstellen. Das sind nur einige Ideen.“*

## Gehwege sollen freigeräumt werden

*„[...] wenn dort noch zur Hälfte der Gehweg vom einem Auto beparkt wird, s.a. die zum Rhein führende Friedrich Breuer Str, hier laufen Kinder von der Schule, auf dem Weg zum Spielplatz, mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollator und es ist kein aneinander vorbeikommen. [...]“*

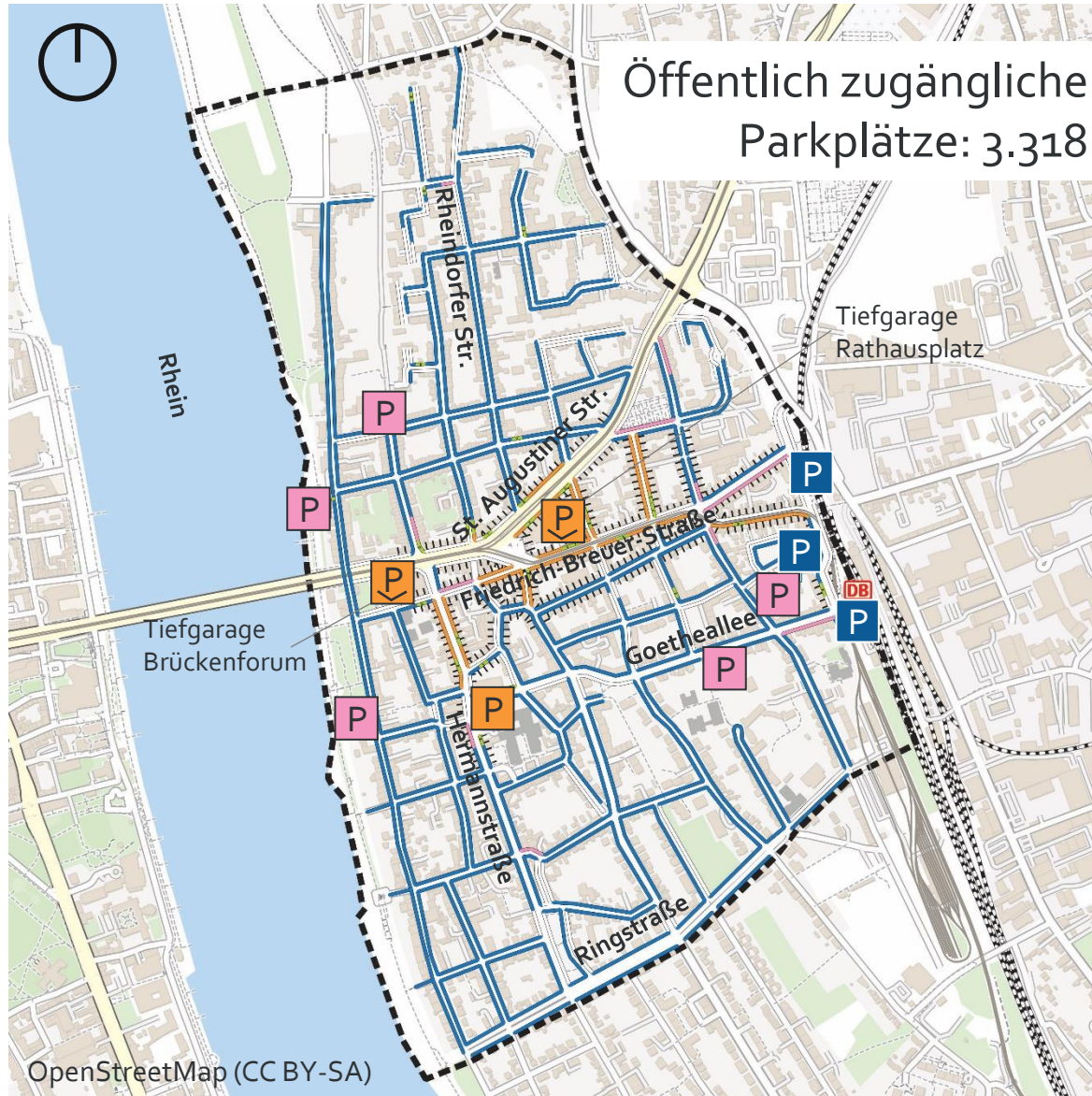
**Sehr heterogenes Meinungsbild in den Onlinekommentaren**

# Handlungsempfehlungen

*Auf Grundlage der Bestandsanalyse, des Beteiligungsverfahrens und der gesamtstädtischen Parkraumstrategie werden zu folgenden Themenfeldern Handlungsempfehlungen abgeleitet:*

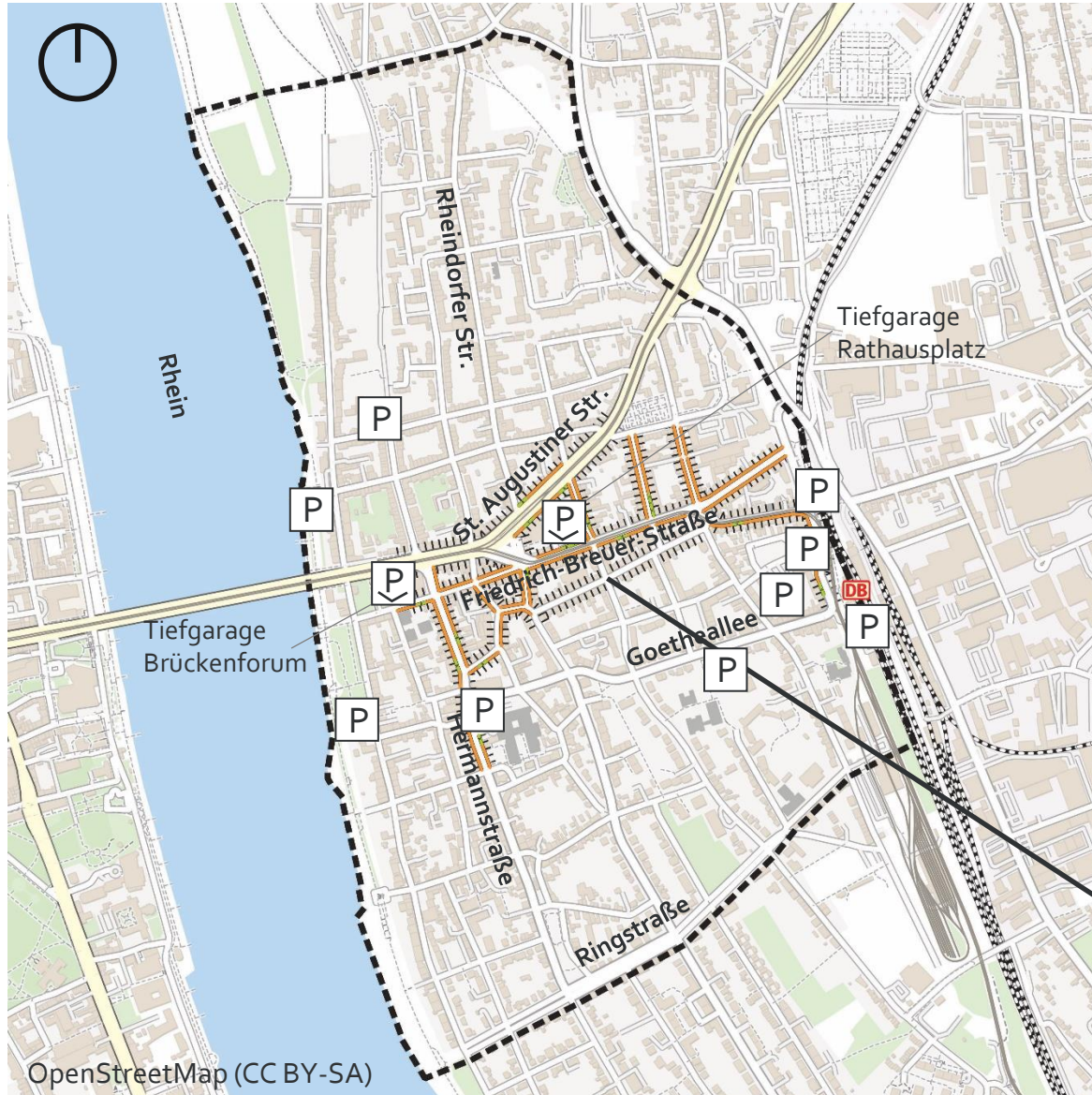
- Parkraumbewirtschaftung
- Bewohnerparkzonen
- Umgang mit Gehwegparken
- Fahrradparken

# Ausgangslage



- Hoher Parkdruck im Gesamtgebiet
  - Auslastung durchgängig über 80 % - (in zentralen Bereichen teils über 100 %)
- Starke Auslastung durch Gebietsfremde im Gesamtgebiet, wenig Parkplätze für Bewohner:innen
  - 49,9 % Gebietsfremde zur Spitzenstunde
- Hoher Parkdruck im Geschäftsbereich, wenig Parkplätze für Kund:innen
  - 37 % Kurzzeitparkende und 1% freie Parkplätze zur Spitzenstunde im Geschäftsbereich
- In den südlichen und nördlichen Randbereichen niedrigere Auslastung

# Behutsame Ausweitung Geschäftsbereich




OpenStreetMap (CC BY-SA)



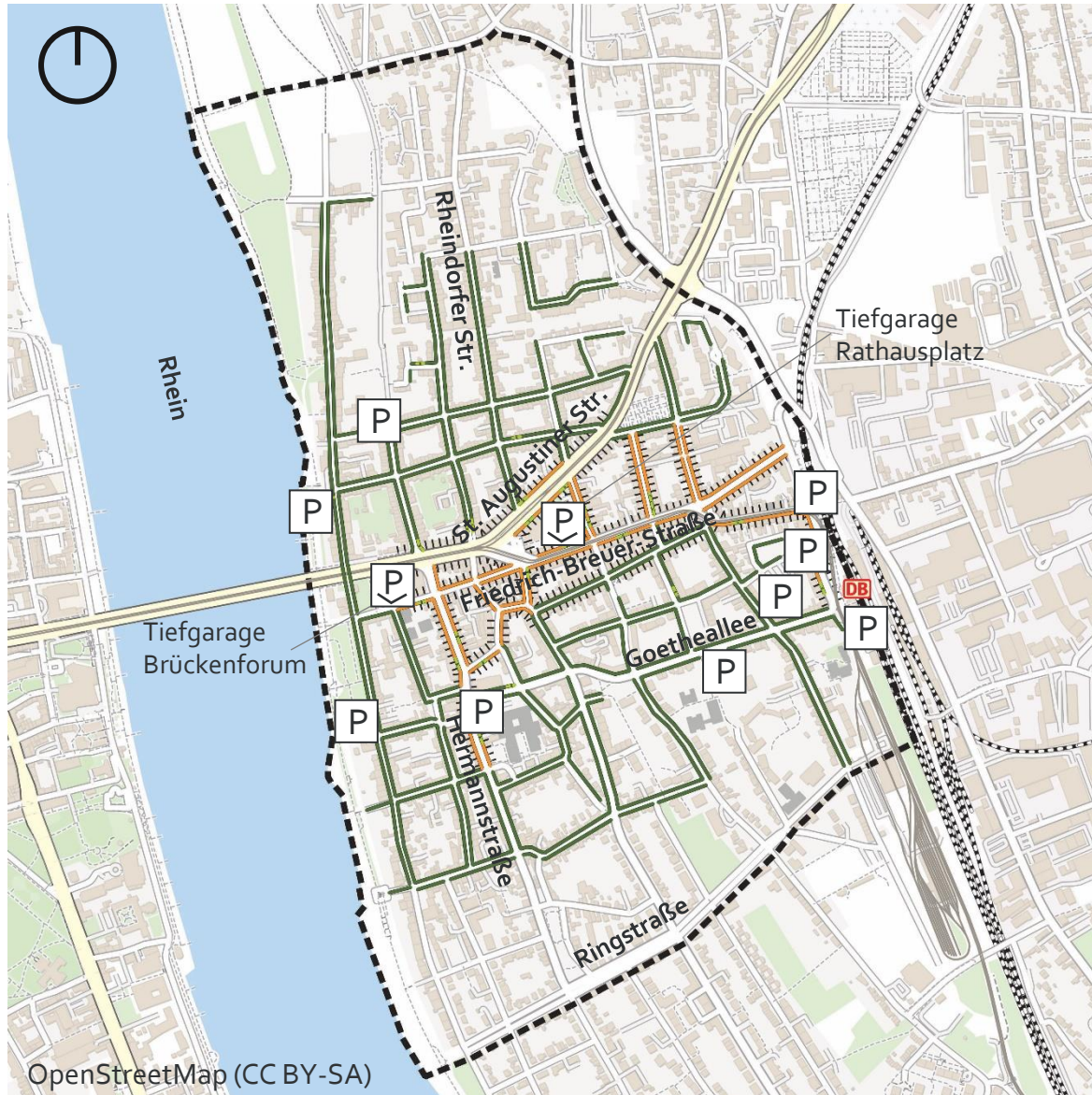
## Gebührenpflichtig

- Ziel: Hoher Umschlag – Erreichbarkeit für Geschäfte/ Praxen... per Kfz sicherstellen
- 286 Parkplätze
- Zone 2: 1,50 € / 30 Min
- Höchstparkdauer: 2h

 Parkgebühren (max. 2 h)

Siegfried-Leopold-Straße: 84,3 % Auslastung durch Bewohner:innen, weniger intensive Geschäftsprägung  
→ nicht aufgenommen

# Bewirtschaftung des stark ausgelasteten Mischgebietes





OpenStreetMap (CC BY-SA)



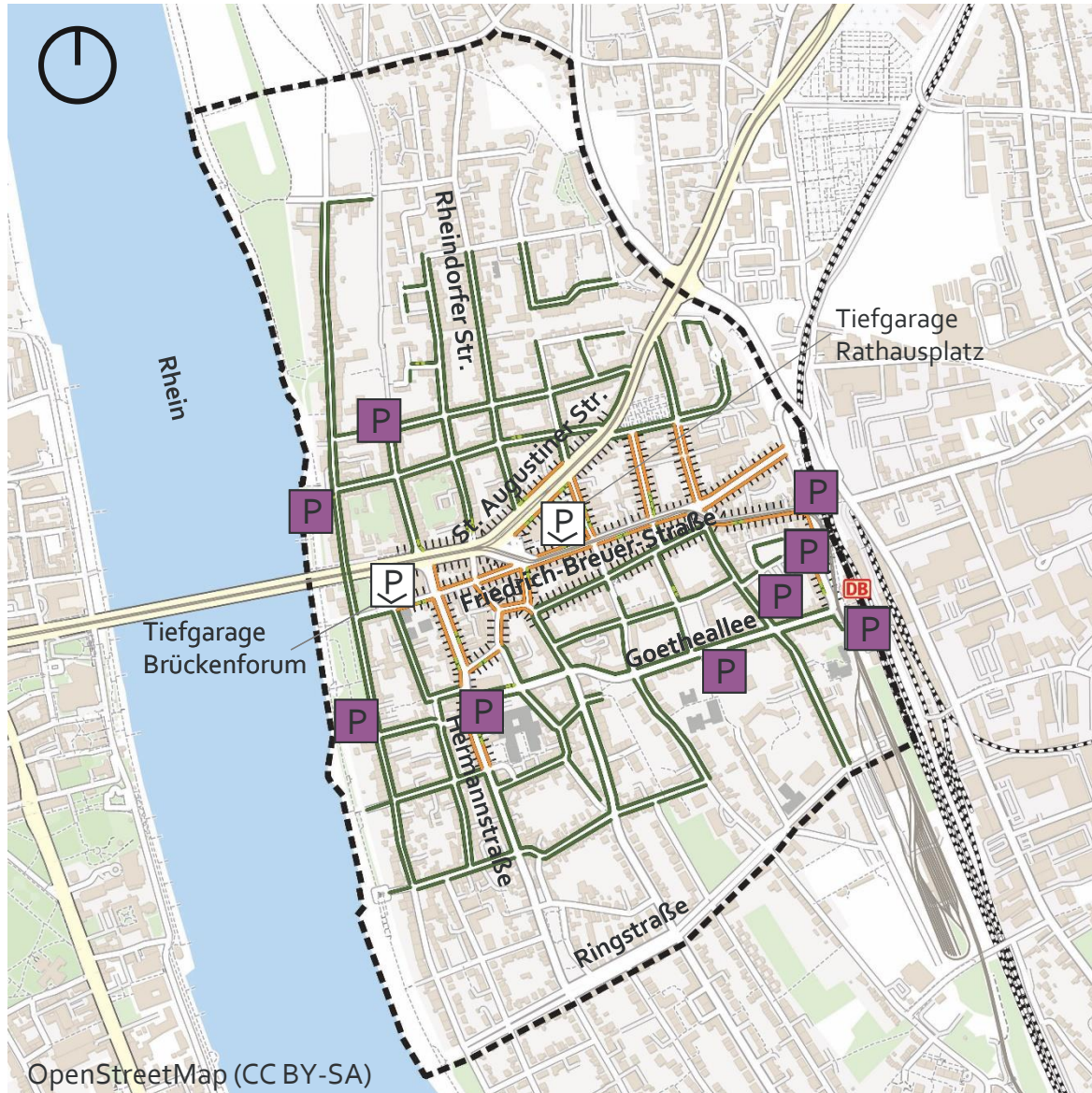
## Gebührenpflichtig, Bewohner frei

- Ziel: Bevorrechtigung Bewohner:innen, aber auch Kund:innen - von z. B. Arztpraxen und Besucherverkehre möglich
- 1.822 Parkplätze
- Parkgebühren: 1,50 € / 30 Min
- Höchstparkdauer: 3 h (Tagesticket 12 €)

 Parkgebühren (max. 2 h)

 Parkgebühren (max. 3 h und Tagestickets) und Bewohner frei

# Parkbauten / Sammelparkplätze



OpenStreetMap (CC BY-SA)



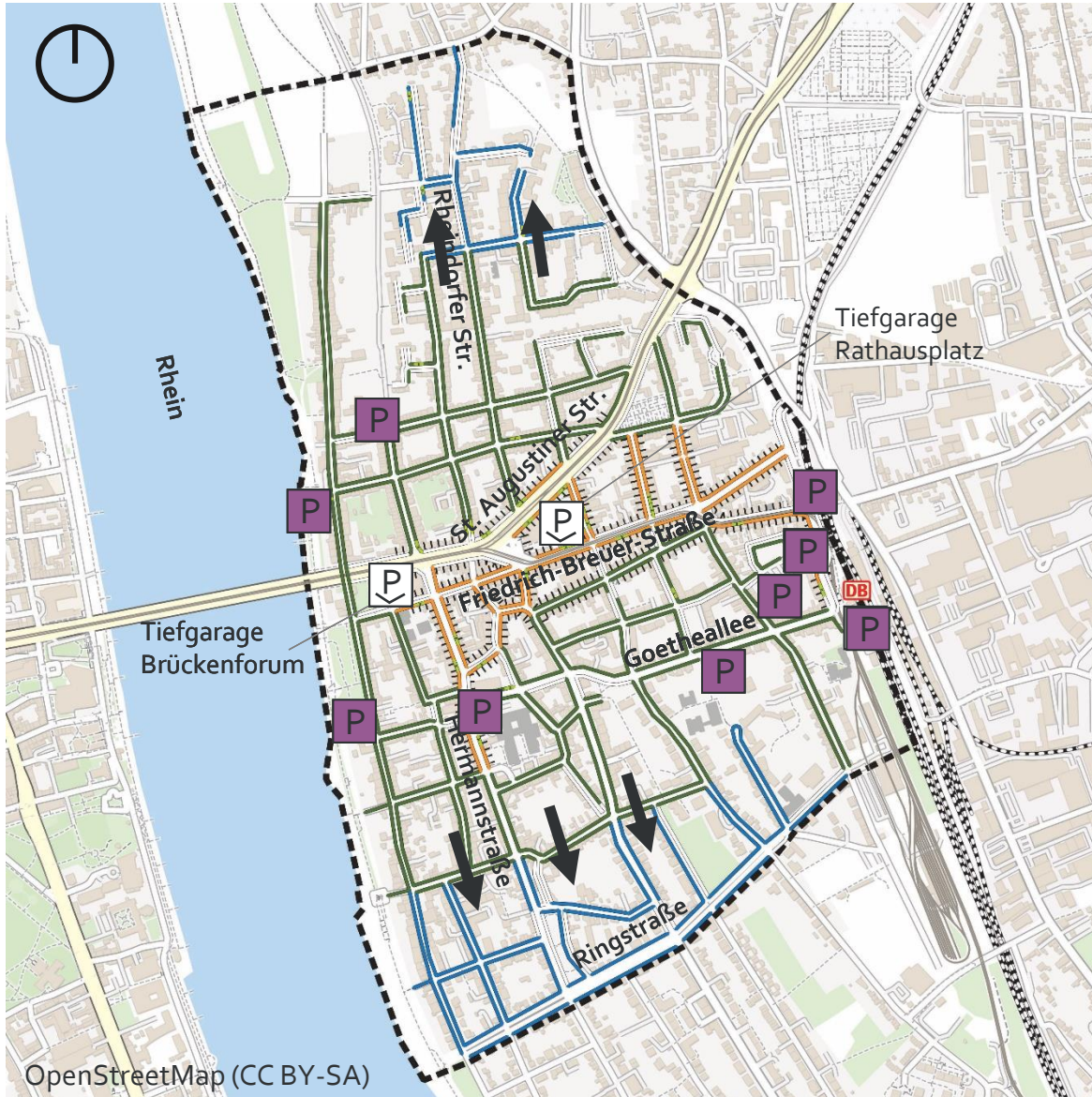
## Gebührenpflicht

- Ziel: Parkplätze für Besucher:innen, längere Parkdauern
- 529 Parkplätze (+ Parkplätze Bahnhof (Baustelle))
- Parkgebühren: 1,50 € / 30 Min
- Höchstparkdauer: 3 h (Tagesticket 12 €)

- Parkgebühren (max. 2 h)
- Parkgebühren (max. 3 h und Tagestickets) und Bewohner frei
- Parkgebühren (max. 3 h und Tagestickets)



# Zunächst keine Bewirtschaftung für nördlichen und südlichen Außenbereich



OpenStreetMap (CC BY-SA)

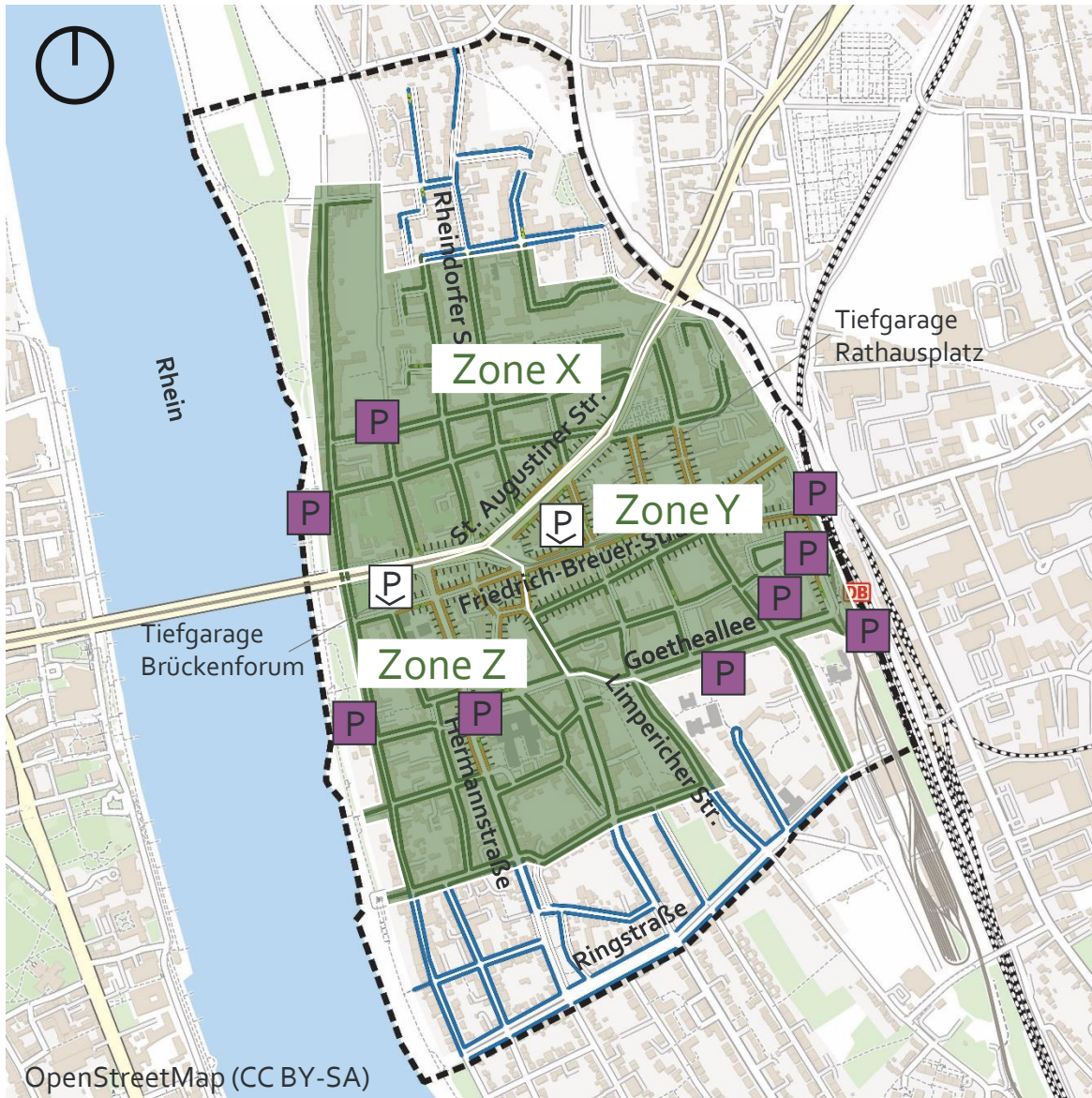
## Unbewirtschaftet

- Optionale Erweiterungsgebiete, sofern Praxis / Evaluation dies erfordert
- Fachlich wäre auch eine Bewirtschaftung „Gebührenpflichtig, Bewohner frei“ vertretbar
- 662 Parkplätze

➔ Verdrängungseffekte zu erwarten

- Parkgebühren (max. 2 h)
- Parkgebühren (max. 3 h und Tagestickets) und Bewohner frei
- Parkgebühren (max. 3 h und Tagestickets)
- Unbewirtschaftet (Optionale Ergänzungsbereiche Bewohnerparkzonen)

# Bewohnerparkzonen



## Zone X

- Maximale Ausdehnung: 720 m
- Parkplätze Gesamt: 739
  - Davon 686 (Bewohner frei)

## Zone Y

- Maximale Ausdehnung: 920 m
- Parkplätze Gesamt: 923
  - Davon 504 (Bewohner frei)

## Zone Z

- Maximale Ausdehnung: 800 m
- Parkplätze Gesamt: 974
  - Davon 632 (Bewohner frei)

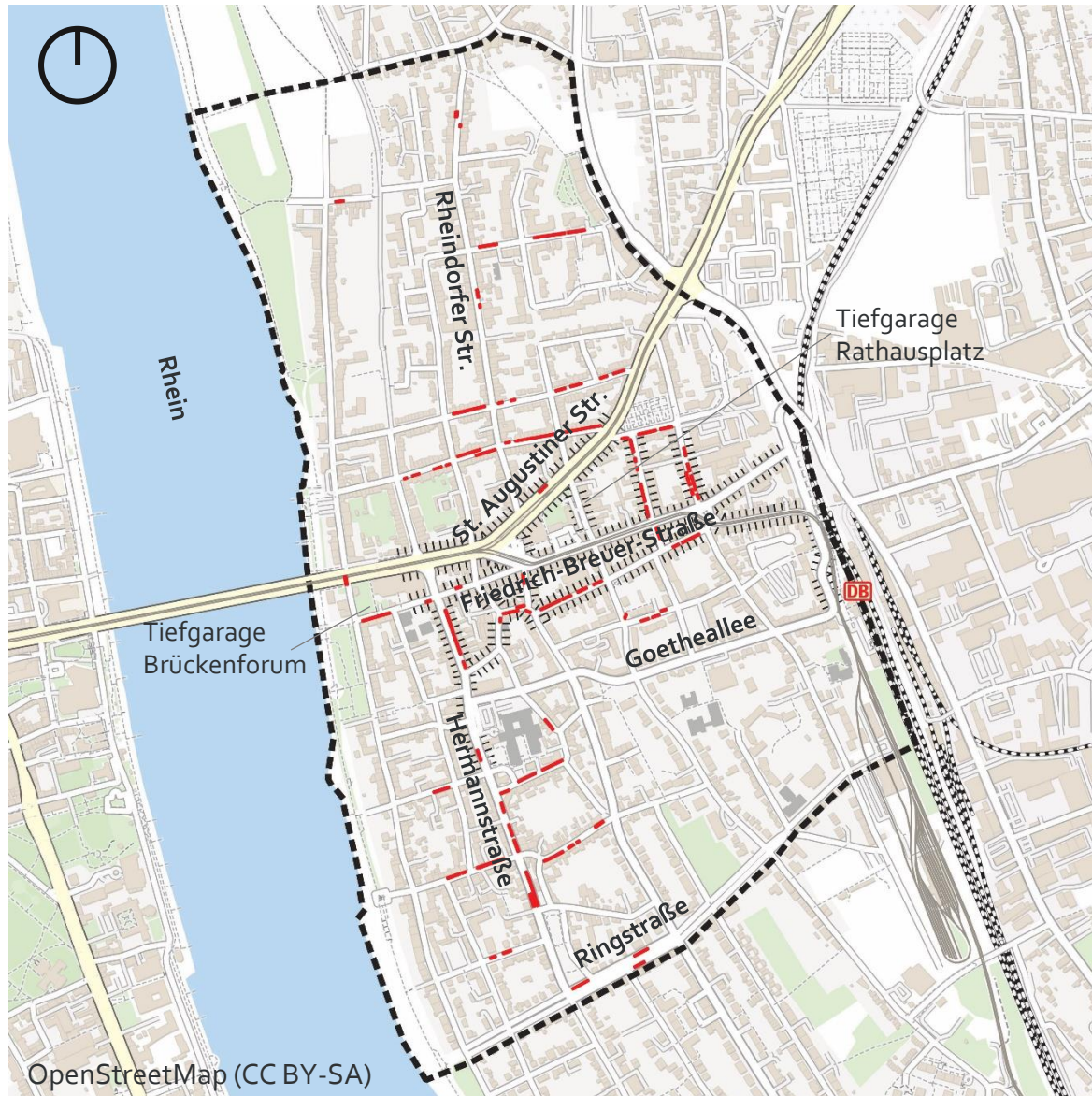
# Parkraumüberwachung



Copyright: Giacomo Zucca/Bundesstadt Bonn

- Etwa 6 neue Mitarbeiter:innen erforderlich
- Kostenschätzung: wirtschaftlich rentabel (konkrete Zahlen mit Schlussbericht)
  - Einbezug von Überwachungskosten (Personal und Parkscheinautomaten), Parkgebühreneinnahmen (Annahme sinkender Parkdruck), Einnahmen durch Bewohnerparkausweise, Einnahmen durch Kontrollverstöße
- Zu Einführung: Fokuskontrollen in neu bewirtschafteten Bereichen
- Imagekampagne Überwachungskräfte (Fokus Barrierefreiheit, freie Parkplätze für Gewerbe...)

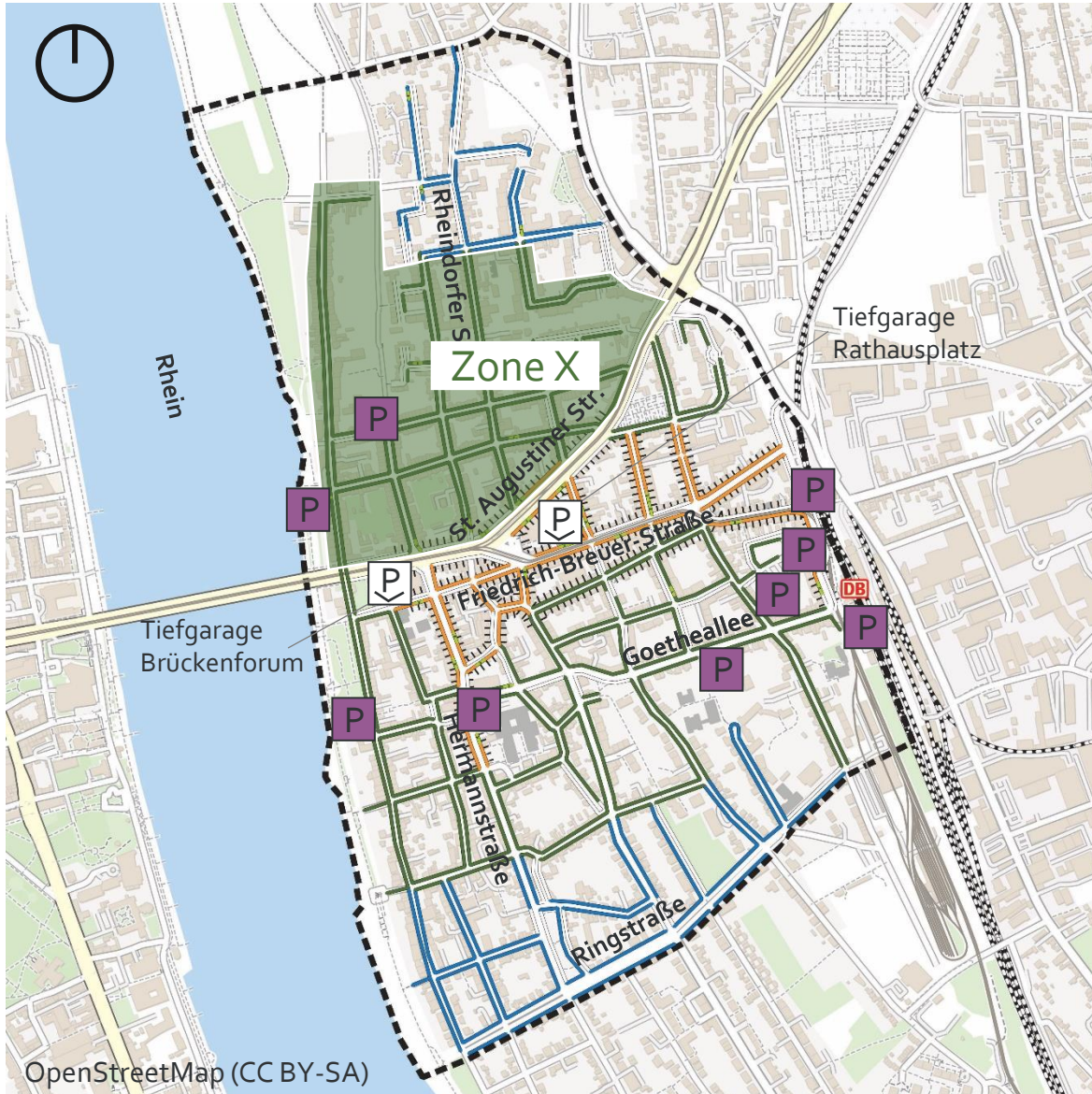
# Gehwegparken



OpenStreetMap (CC BY-SA)

- Umsetzung der Barrierefreiheit in Abschnitten mit zu schmalen Rest Gehwegbreiten bei Gehwegparken
  - Gesamtstädtische Parkraumstrategie
  - „Bremer Urteil“
- Gehwegparken mit Rest Gehwegbreite unter 1,50 m / 1,80 m im Geschäftsbereich: 285 Parkplätze
- Im Einzelfall ggf. Handlungsoptionen durch z.B. geänderte Verkehrsführung / Verlagerung
- *Nachfolgende Berechnungen stellen aus Sicht der Parkplatzanzahl das „Worst-Case-Szenario“ dar*

# Bilanzierung für Bewohnerparkzone „X“

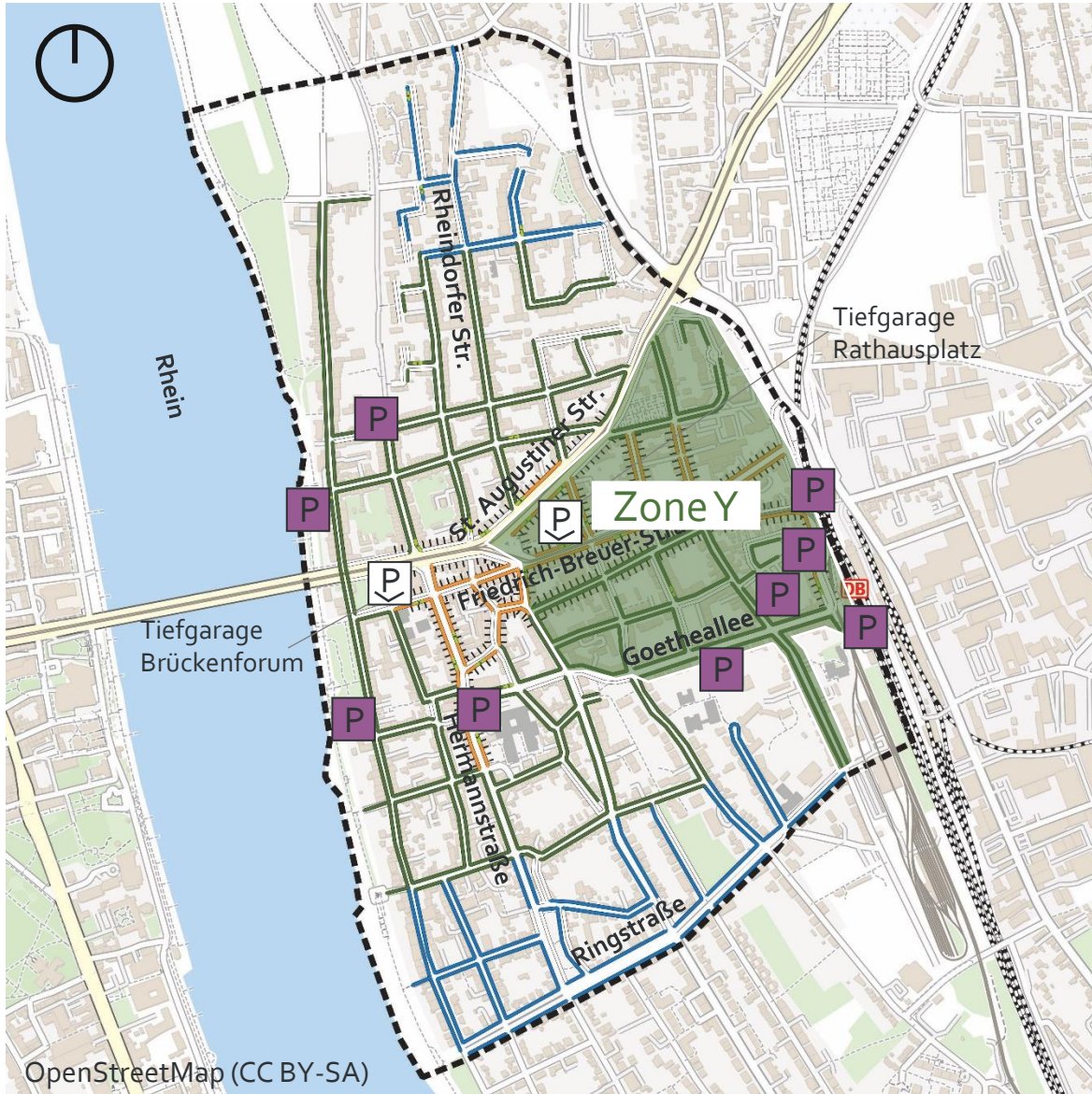


OpenStreetMap (CC BY-SA)

Parkplätze	Fahrzeuge	Auslastung
Bestand inkl. Parkbauten zur Spitzenstunde (11:00 Uhr)		
739	797	108 %
↓		
Angenommene Verlagerung durch Bewirtschaftung (konservative Schätzung):		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ - 5 %: Bewohnerfahrzeuge + Kurzparkende</li> <li>▪ - 50 %: Mittel-, Langzeit- und Dauerparkende)</li> </ul>		
739	660	89 %
↓		
Entfall durch Barrierefreiheit bei Gehwegparken mit zu schmalen Restgehwegbreiten (ungünstigste Annahme):		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bis zu - 67 Parkplätze</li> </ul>		
672	660	98 %

**➔ Trotz weniger Parkplätze (- 67) wird aufgrund der empfohlenen Bewirtschaftung mit einer Entspannung der Auslastung gerechnet (-137 Kfz)**

# Bilanzierung für Bewohnerparkzone „Y“

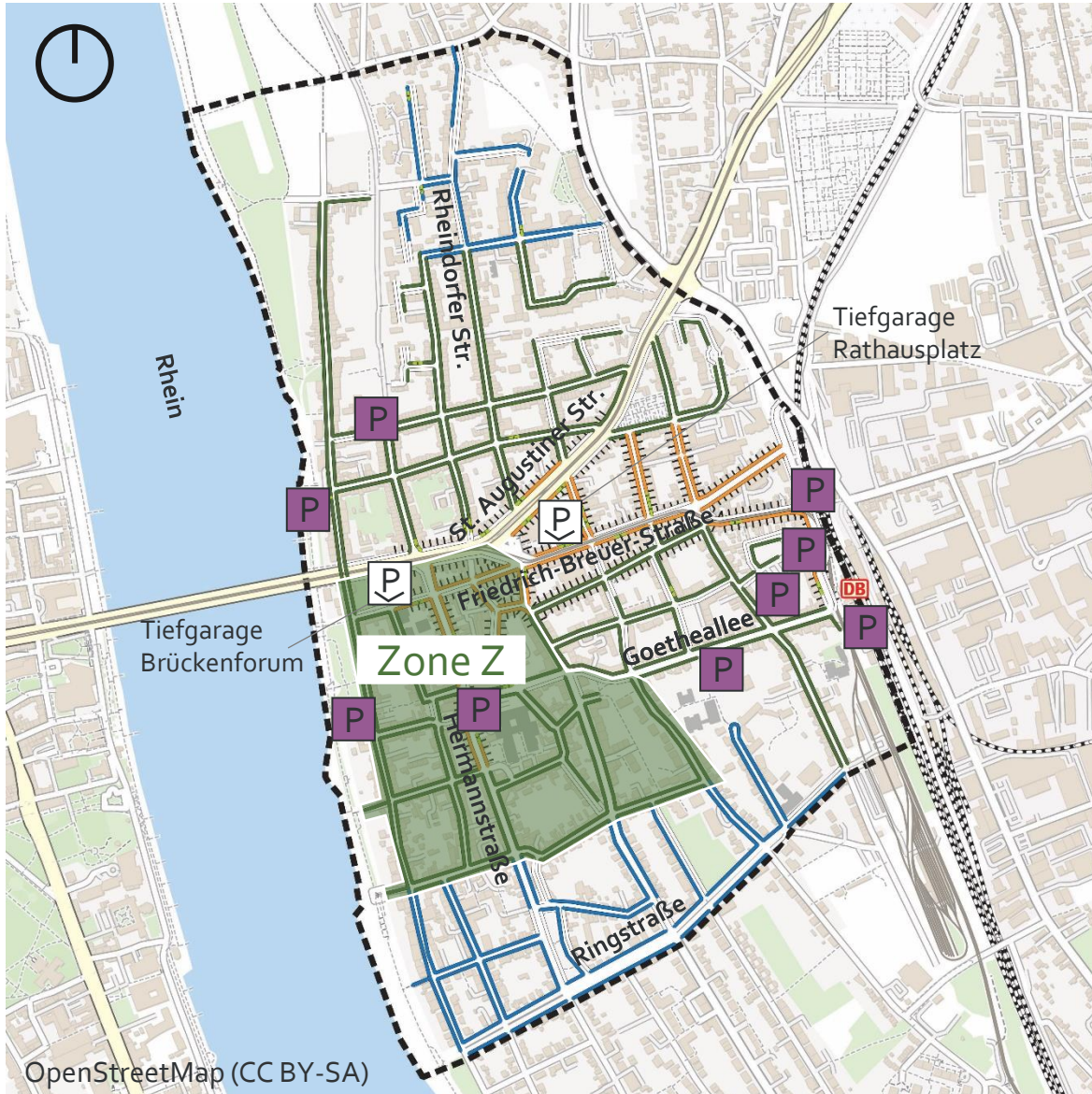


OpenStreetMap (CC BY-SA)

Parkplätze	Fahrzeuge	Auslastung
Bestand inkl. Parkbauten zur Spitzenstunde (11:00 Uhr)		
923	898	97 %
↓		
Angenommene Verlagerung durch Bewirtschaftung (konservative Schätzung):		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ - 5 %: Bewohnerfahrzeuge + Kurzparkende</li> <li>▪ - 50 %: Mittel-, Langzeit- und Dauerparkende)</li> </ul>		
923	723	78 %
↓		
Entfall durch Barrierefreiheit bei Gehwegparken mit zu schmalen Restgehwegbreiten (ungünstigste Annahme):		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bis zu - 69 Parkplätze</li> </ul>		
854	723	85 %

➔ *Trotz weniger Parkplätze (- 69) wird aufgrund der empfohlenen Bewirtschaftung mit einer Entspannung der Auslastung gerechnet (-175 Kfz)*

# Bilanzierung für Bewohnerparkzone „Z“



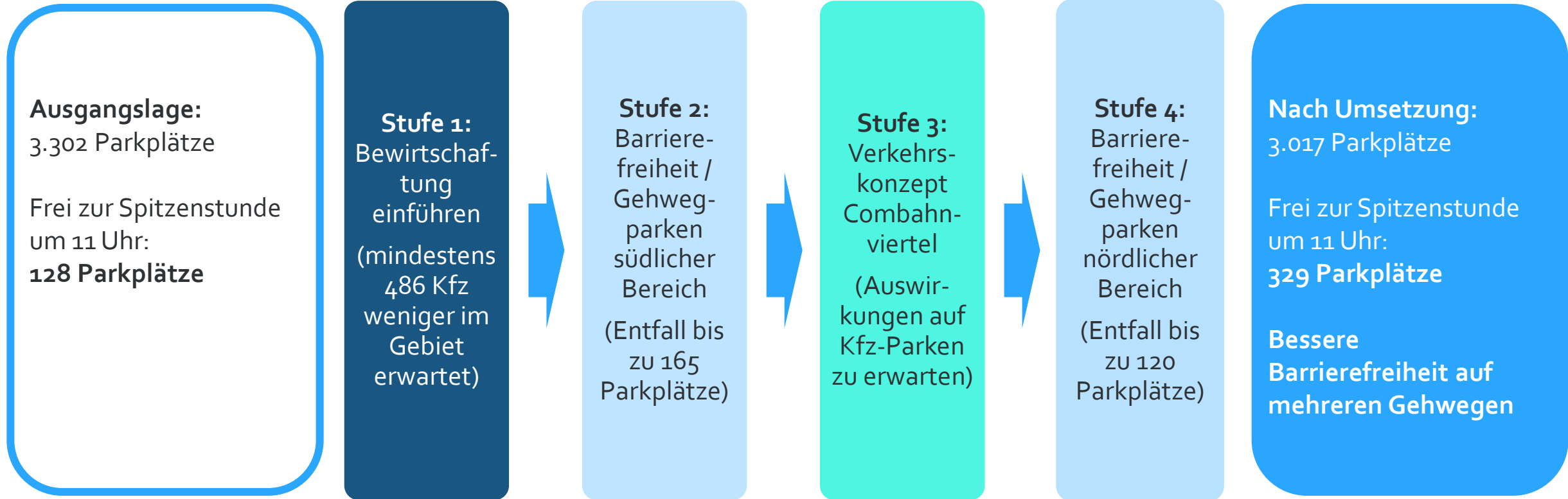
OpenStreetMap (CC BY-SA)

Parkplätze	Fahrzeuge	Auslastung
Bestand inkl. Parkbauten zur Spitzenstunde (11:00 Uhr)		
974	923	95 %
↓		
Angenommene Verlagerung durch Bewirtschaftung (konservative Schätzung):		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ - 5 %: Bewohnerfahrzeuge + Kurzparkende</li> <li>▪ - 50 %: Mittel-, Langzeit- und Dauerparkende</li> </ul>		
974	749	77 %
↓		
Entfall durch Barrierefreiheit bei Gehwegparken mit zu schmalen Restgehwegbreiten (ungünstigste Annahme):		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bis zu - 96 Parkplätze</li> </ul>		
878	749	85 %

➔ **Trotz weniger Parkplätze (- 96) wird aufgrund der empfohlenen Bewirtschaftung mit einer Entspannung der Auslastung gerechnet (-174 Kfz)**

# Bilanzierung bewirtschaftetes Gebiet und Umsetzungsstufen

## Umsetzungsstufen 1 - 4



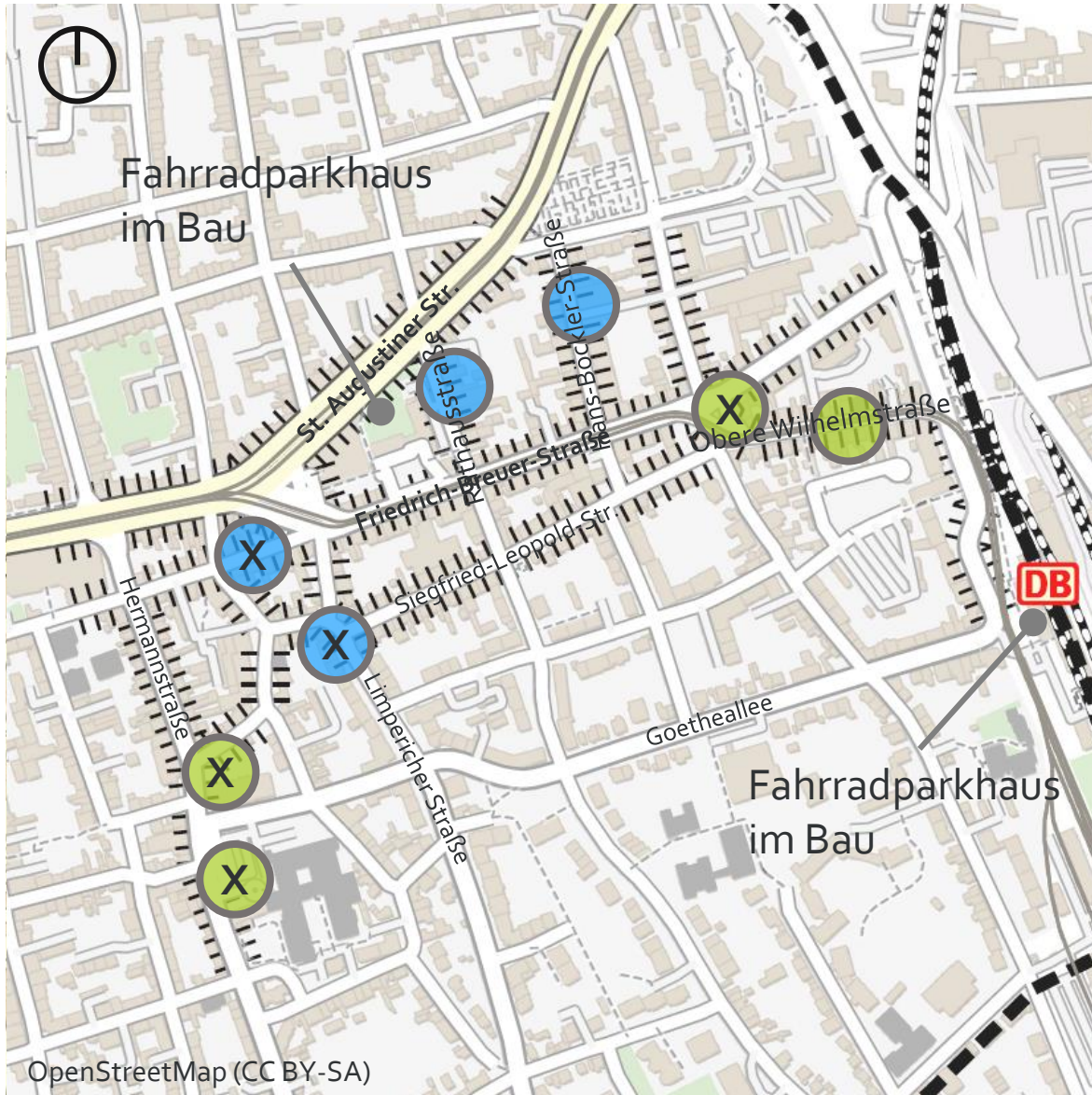


# Bereits umgesetzt: Fahrradparkhaus am Bahnhof Bonn-Beuel



Bildquelle: Benjamin Westhoff für General-Anzeiger Bonn (30.10.2023)

# Anlage von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen im Geschäftsbereich



OpenStreetMap (CC BY-SA)

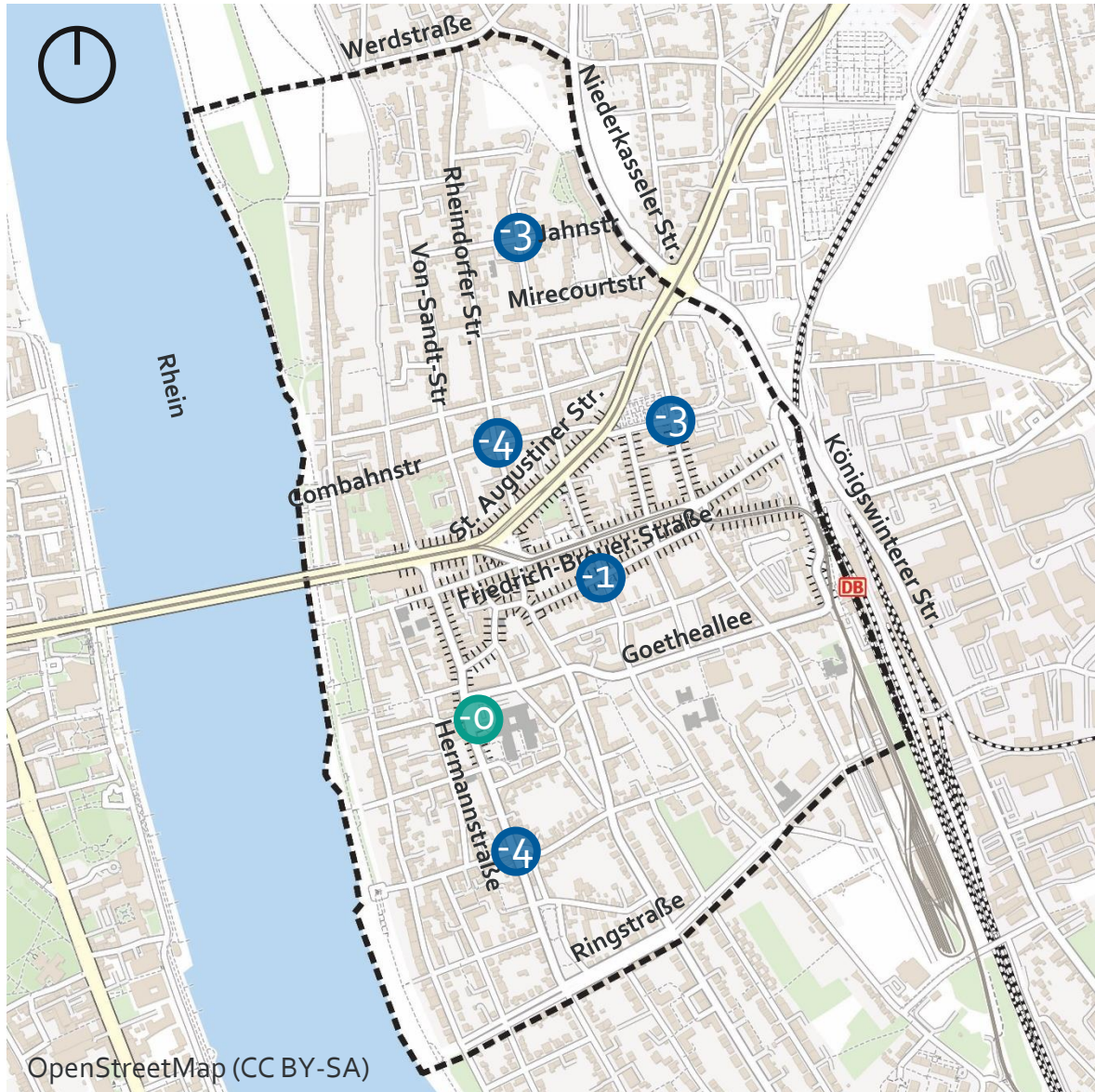


Good-Practice-Beispiel  
Kassel: Friedrich-Ebert-Strasse

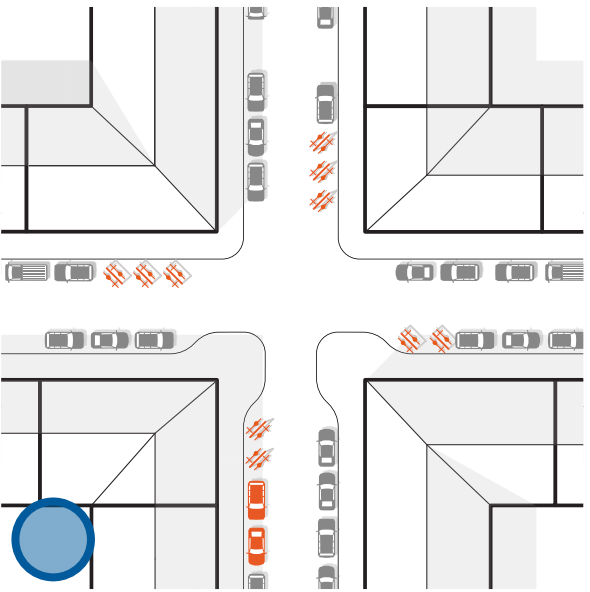
- Im direkten Sichtfeld / Eingangsbereich
- Überdachung / Witterungsschutz
- 4-5 Fahrradbügel
- Insgesamt entfall von bis zu 8 Parkplätzen

- ⊗ Priorisierte Umsetzung
- Kein Entfall von Parkplätzen
- Entfall von 2 Parkplätzen

# Fahrradparken in Wohnbereichen mit punktuellen Gewerbeflächen



OpenStreetMap (CC BY-SA)



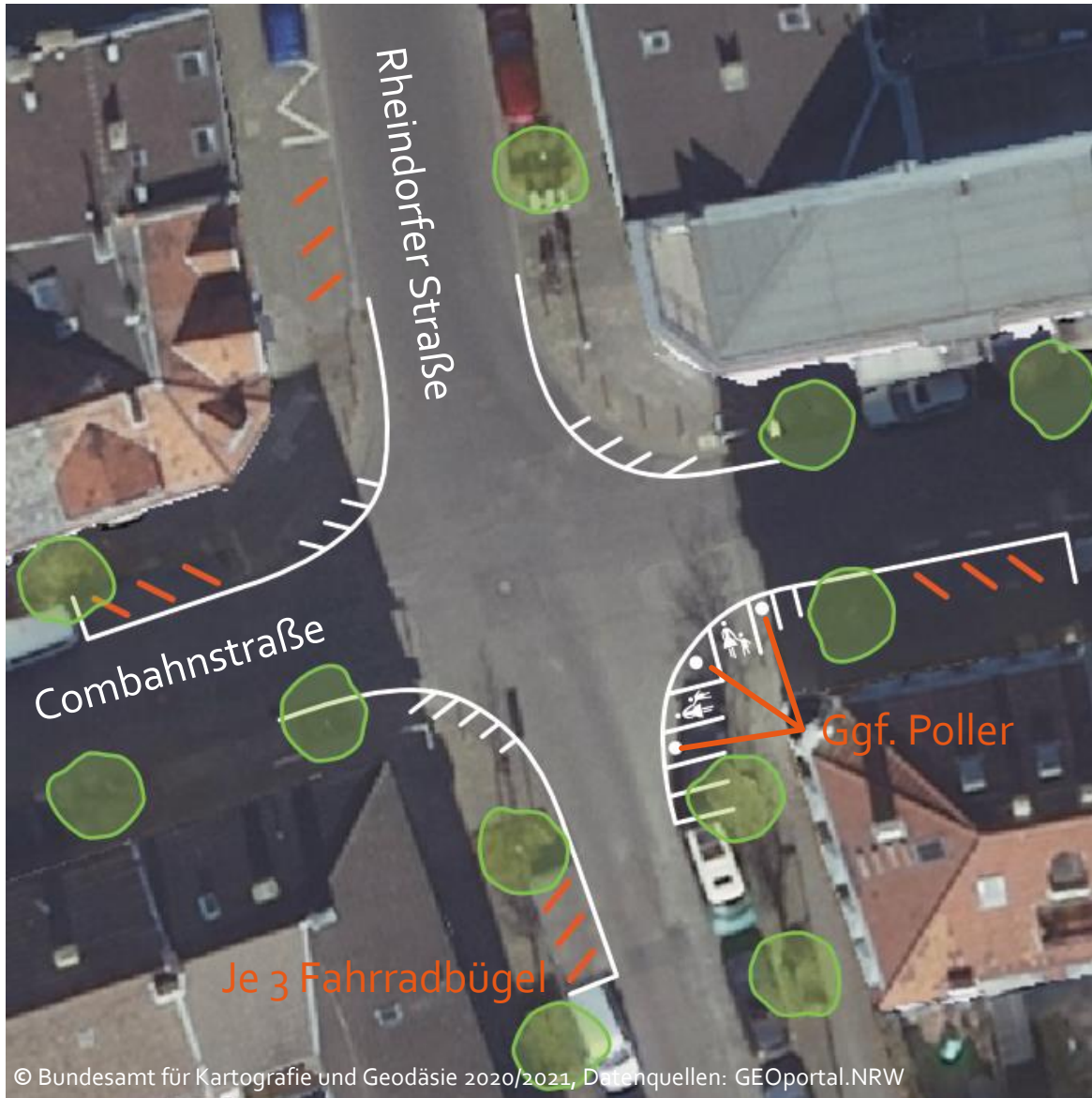
## Fahrradbox

- Mietbare Abstellmöglichkeiten
- Witterungsgeschützt
- Diebstahlgeschützt
- E-Lademöglichkeit

## Fahrradbügel an Knoten

- Je 2-3 Bügel
- Verbesserung Sichtbeziehungen
- Ergänzend Carsharing / Leihradstation möglich

# Fahrradparken in Wohnbereichen mit punktuellen Zielorten



© Bundesamt für Kartografie und Geodäsie 2020/2021, Datenquellen: GEOportal.NRW

- Markierung der Einmündungsbereiche, ggf. Poller – schmalstmögliche Kurvenradien
- Anlage von dezentral verteilten Fahrradbügeln an Kreuzungen mit Wohnen / Arbeitsplatzstandorten / Geschäften / Dienstleistungen
- Entfall von bis zu 4 Parkplätzen / Kreuzung
- Anlage von bis zu 24 Fahrradstellplätzen
- Zusätzliche Anlage von Carsharing und Fahrradverleihstationen denkbar

- **Dezentrales Angebot für Radverkehr und Carsharing, zielnah und im Blickfeld der Nutzer:innen**
- **Eindämmung illegales „Eckenparken“**
- **Freihaltung der Sichtfelder und barrierefreie Querungsstellen für Fußverkehr**
- **Beteiligung vor Umsetzung empfohlen**

# Good-Practice-Beispiel Freiburg



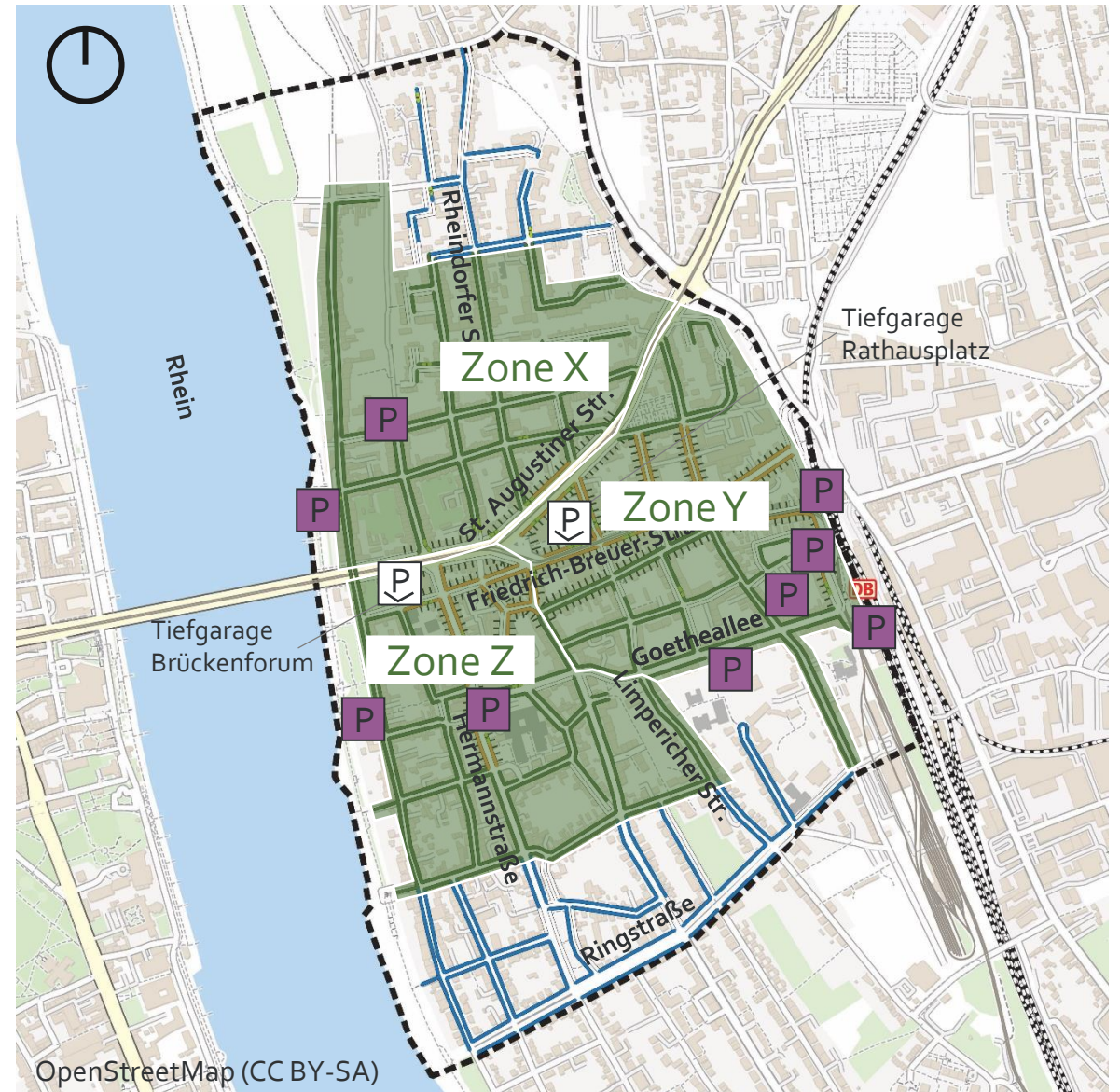
# Verständnisfragen / Workshop

- Gibt es Verständnisfragen?

## Übergang in Workshop

- 1 Tisch je vorgesehener Bewohnerparkzone
- Hinweise, Diskussionen und Anmerkungen bitte an Tische verlagern

**30 Minuten vorgesehen!**



# Weiteres Vorgehen

- Onlinebeteiligung auf [Bonn-macht-mit.de](https://www.bonn-macht-mit.de) vom 28.11.2023 - 12.12.2023 freigeschaltet
- Die Präsentation wird dort zeitnah zum Download bereitgestellt
- Schlussbericht für 1. Quartal 2024 vorgesehen



Combahnstraße

**Vielen Dank für Ihre  
Mitarbeit zum  
Parkraumkonzept  
Bonn Beuel-Mitte**



# Impressum

*Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündlichen Erläuterungen unvollständig*

## Auftragnehmer:in

IKS Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel



## Projektleitung

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

0561-953 79 677

[alexander.gardyan@iks-planung.de](mailto:alexander.gardyan@iks-planung.de)

© IKS Mobilitätsplanung, Kassel 2023