

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0684/WP16
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	29.05.2012
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/30
P+R-Konzept			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
21.06.2012	MA	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss stimmt einem 6-monatigen P+R-Probebetrieb an Samstagen an den Standorten Tivoli und Westfriedhof mit einem Shuttleverkehr zwischen Tivoli und Elisenbrunnen zu und beauftragt die Verwaltung in Zusammenarbeit mit AVV, ASEAG und APAG das Konzept umzusetzen.

finanzielle Auswirkungen

Investive Auswirkungen	Ansatz 2012	Fortgeschriebe ner Ansatz 2012	Ansatz 2013 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2013 ff.	Gesamtbeda rf (alt)	Gesamtbed arf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verslechterun g	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2012	Fortgeschriebe ner Ansatz 2012	Ansatz 2013 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2013 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	35.000	50.000	30.000	30.000	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	35.000	50.000	30.000	30.000	0	0
+ Verbesserung / - Verslechterun g	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Erläuterungen:

Historie

In den 90er Jahren wurde das P+R-System in Aachen aufgebaut. In den Jahren 2009/2010 wurde ermittelt, dass das P+R-System kaum genutzt wird. Basierend auf Befragungen und Zählungen wurde ein Gutachten zur Reaktivierung des P+R erstellt (abrufbar unter www.aachen.de/verkehrundstra%C3%9Fe).

U.a. haben darin 29% der befragten Innenstadtbesucher angegeben, dass P+R eine Alternative für sie wäre, wenn sie (mehr) Informationen darüber hätten. Bei den befragten Einpendlern sind andere Kriterien von Bedeutung; die Information über P+R liegt nur auf dem siebten Rang. Bedeutsamer sind *keine wesentlich längere Reisezeit* mit 49%, eine dichte Busfolge (*mindestens 10-Minuten-Takt*) mit 48%, und keine Umstiege mit 46%. Die Gutachter haben Gesamtpotenzial von etwa 1.200 Fahrzeugen pro Tag für die sechs Einfallstraßen ermittelt.

Im Juli 2011 haben die Bezirksvertretung Aachen-Mitte und der Mobilitätsausschuss, die Verwaltung beauftragt, für die Maßnahmen zum Einstiegskonzept detaillierte Planungen zu erstellen und die haushaltstechnischen Voraussetzungen für die Maßnahme zu schaffen.

Basierend auf einer Gegenüberstellung von vier potenziellen P+R-Standorten (Tivoli, Westfriedhof, Waldfriedhof, Lütticher Straße/"Mulleklenkes"), hat der Mobilitätsausschuss am 15.09.2011 die Verwaltung zuletzt beauftragt, gemeinsam mit AVV, ASEAG und APAG einen "P+R-Probetrieb" zu entwickeln.

Die hierzu erforderlichen Investitions- und Betriebskosten werden nun zur endgültigen Entscheidung vorgelegt.

Erläuterung des P+R-Probetriebes

Gemeinsam mit AVV, ASEAG und APAG wurde ein P+R-Probetrieb konzipiert. Bezüglich möglicher Zielgruppen für P+R wurde vereinbart, mit dem Einkaufsverkehr an Samstagen und verkaufsoffenen Sonntagen zu beginnen.

Das Konzept soll an den Standorten "Parkplatz Westfriedhof" und "Parkhaus Tivoli" gestartet werden, da hier die besten baulichen Voraussetzungen bestehen.

Am Samstag, den 24.März 2012 wurden bei sonnigem, trockenem Wetter an diesen Standorten zwischen 9 und 19 Uhr stadteinwärts die folgenden Fahrzeuge bzw. Personen gezählt:

Vaalseer Straße:

8.154 Pkw, davon 1.765 Pkw zw. 10 und 12 Uhr

1.768 Fahrgäste im Bus, davon 379 zw. 10 und 12 Uhr (14 Abfahrten je h)

Auslastung zw. 10 und 12 Uhr 12 % bzw. 30 % der Sitzplätze.

Krefelder Straße:

9.276 Pkw, davon 2.291 Pkw zw. 10 und 12 Uhr
1.423 Fahrgäste im Bus, davon 334 zw. 10 und 12 Uhr
Auslastung zw. 10 und 12 Uhr 35 % bzw. 93 % der Sitzplätze.

Vom P+R-Platz Westfriedhof besteht eine sehr gute Anbindung mit 14 Bussen je Stunde zum Elisenbrunnen. Es bestehen samstags ausreichende Kapazitäten im ÖV. Die Auslastung der Busse auf der Krefelder Straße ist wesentlich höher; bei vielen Fahrten sind keine freien Sitzplätze mehr verfügbar.

Für den Probebetrieb wird daher empfohlen

- a) einen Shuttleverkehr Parkhaus Tivoli <--> Innenstadt einzurichten,
- b) ein spezielles Tarifangebot anzubieten sowie
- c) intensive Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben.

Wenn das Parkhaus Tivoli mit seinen über 1.200 Parkplätzen als P+R-Standort Akzeptanz finden soll, ist es erforderlich, einen Shuttleverkehr vom Parkhaus zum Elisenbrunnen einzurichten. Zum einen ist eine hohe Auslastung der Buslinie 51 vorhanden, der zu gewinnenden Umsteigern vom Pkw keinen angemessenen Komfort bietet. Zum anderen ist die Haltestelle vom Ausgang des Parkhauses sehr weit entfernt. Daher soll ein Shuttleverkehr samstags zwischen 9 und 18 Uhr im 15-Minuten-Takt verkehren. Der Shuttlebus fährt in 10 Minuten vom Parkhaus zum Elisenbrunnen. Nach einer Wende am Theaterplatz fahren die Busse in 10 Minuten wieder zurück zum Parkhaus Tivoli. In beiden Richtungen wäre der Bushof als einziger fester Zwischenhalt vorgesehen. Bei Wendezeiten von 10 Minuten ergibt sich eine Umlaufzeit von 30 Minuten. Für einen 15-Minuten-Takt werden daher zwei Busse benötigt.

Für diesen Shuttleverkehr entstehen der ASEAG Kosten in Höhe von rd. 1.300 € je Samstag, dies wären für 6 Monate max. 34.000 €. Die Kosten müssten im Probebetrieb von der Stadt Aachen übernommen werden. Inwieweit eine Reduktion dieser Kosten um die Einnahmen erfolgen kann, muss im Probebetrieb mit APAG und ASEAG geklärt werden.

Am Parkhaus Tivoli wird bei Einfahrt ein Parkticket gezogen. APAG und ASEAG haben vereinbart, dass das Parkticket bis zu fünf Personen berechtigt, den Bus zum Elisenbrunnen und zurück zu nutzen. Vor der Ausfahrt müssen je angefangene Stunde 1 €, max. 8 € je Tag bezahlt werden. Für Berufspendler wird ein P+R-Monatsticket für 45 € / Monat angeboten (Tarifzone XL). Die Shuttlebusse dürfen mit allen auf diesen Relationen gültigen AVV-Tickets genutzt werden.

Verkehrstechnisch und organisatorisch bereiten die Spieltage der Alemannia für den P+R-Betrieb Probleme. Die Zu- und Abfahrt aus dem Parkhaus vor und nach den Spieltagen ist unkomfortabel für P+R-Nutzer. Eine Lösung stellen ggf. Parkbereiche näher an der Krefelder Straße dar. Hier müsste jedoch die Bewirtschaftung, Parkschein- und Ticketausgabe anders gelöst werden als im Parkhaus. Die Verwaltung empfiehlt, die Pilotphase zu nutzen, um in Abstimmung mit Alemannia, APAG und ASEAG die bestmögliche Lösung zu entwickeln. Alternativen wären eine generelle Herausnahme der

Spieltage vom Probebetrieb, was jedoch die Merkbarkeit und Kommunikation des Angebotes im Probebetrieb erschweren würde.

An der Haltestelle Westfriedhof können P+R-Nutzer in den Bussen einen P+R-Sondertarif für 5 € erwerben, mit dem bis zu fünf Personen die Buslinien zwischen dem Westfriedhof und den Haltestellen innerhalb und auf dem Alleenring nutzen dürfen.

Der P+R-Probebetrieb soll mit einem kostenlosen Angebot während des September-Specials starten und anschließend 6 Monate samstags erprobt und gemeinsam mit dem Handel beworben werden. Bis zum Weihnachtsverkehr sollte er so gut angenommen sein, dass er zu einer Entspannung der Parkplatzsituation in den Innenstadtparkhäusern beiträgt. Eine unterstützende Öffentlichkeitsarbeit in den lokalen Medien und durch den Handel ist dazu sehr hilfreich. Für Öffentlichkeitsarbeit wird ein Budget von ca. 20.000 € für sinnvoll erachtet, um den Pilotversuch intensiv bewerben und zu einem Erfolg führen zu können. Hierzu zählen Flyer, Personalkosten zur Verteilung der Flyer an Parkhausnutzer, Anzeigen sowie an beiden Einrichtungen Aushänge und Informationstafeln über das P+R-Angebot.

Die Kernbotschaft könnte dabei sein:

P+R: 5 gewinnt: 5 h Parken - **5** Personen im Bus - für **5** Euro

Bauliche Maßnahmen werden an den P+R-Plätzen selber für den Probebetrieb nicht vorgenommen. Der erforderliche Rückschnitt des Grüns am Westfriedhof wird mit dem Stadtbetrieb abgestimmt.

Eine generelle Verschiebung des Starts des Pilotbetriebes würde die Chancen einer breiten Bewerbung des Themas bei den Besuchern des September-Specials und im Weihnachtsverkehr ungenutzt verstreichen lassen. Alternativ könnte der Pilotversuch nur am Westfriedhof beginnen und am Tivoli zunächst die Besucherverkehre beobachtet werden. Dies wäre für eine Vermarktbarkeit des Probebetriebes vermutlich wenig hilfreich. Zur Vermeidung von negativen Erfahrungen von P+R-Nutzern ist eine enge Zusammenarbeit von APAG, ASEAG und Stadt und eine sehr gute Öffentlichkeitsarbeit unumgänglich. Dies ist allen Beteiligten bewusst.

Verkehrliche Wirkungen

Es wird davon ausgegangen, dass es bei hoher Bekanntheit durch intensive Vermarktung gelingen kann, dass am Ende der Pilotphase je Samstag von den 17.000 Pkw auf den zwei betrachteten Einfallstraßen 1 %, d.h. 170 Pkw, für P+R erreicht werden können. Dies wären 4 % der 4.000 Pkw zwischen 10 und 12 Uhr. Bei einer Entfernung von 3 km vom Westfriedhof und 2,7 km vom Tivoli in die Innenstadt ließen sich damit je Samstag rd. 340 Autofahrten in der Innenstadt bzw. 1.000 Pkw-km einsparen. Bei einer angenommenen mittleren Pkw-Besetzung von 2 Personen würden jeden Samstag 340 Aachener Besucher direkt vom P+R-Konzept profitieren.

Haushalt

Im Produkt "120201-900 Verkehrskonzepte Planung Straße" steht das PSP-Element "4-120201-917-5 P+R-Konzept, Umsetzung" mit einem Betrag in Höhe von 50.000 € in 2012 als konsumtiver Ansatz zur Verfügung.

In 2012 werden rd. 20.000 € für Öffentlichkeitsarbeit + ca. 18.000 € Betriebskostenzuschuss für die ASEAG benötigt. In 2013 werden ca. 16.000 € als Betriebskostenzuschuss für die ASEAG benötigt.

Die Einwerbung von Fördermitteln ist für einen Probebetrieb nicht möglich.

Die eingeplanten Mittel auf dem PSP-Element "5-120201-900-005003001 Umsetzung P+R, bauliche Maßnahmen" mit 35.000 € in 2012 und 65.000 € in 2013 werden ggf. nach dem Probebetrieb benötigt.