

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0375/WP16
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	09.02.2011
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/30
Park and Ride-Konzept in Aachen			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
10.03.2011	MA	Entscheidung	
25.05.2011	B 0	Anhörung/Empfehlung	

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, für die Maßnahmen zum Einstiegskonzept detaillierte Planungen zu erstellen und die Summe von 230.000,00 Euro in den Haushalt 2012 einzubringen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an.

Erläuterungen:

Sachstand:

Um eine Verbesserung der Verkehrsmittelkombination Kfz/Bus und Kfz/Bahn zu erreichen, wurde der Auf- und Ausbau des Park-and-Ride-Systems überarbeitet. Eine in den 90er Jahren forcierte Strategie hat leider nicht zu den gewünschten Verkehrsverlagerungseffekten auf den ÖPNV geführt, die Ursachen hierfür sind vielschichtig.

Mit der von einem externen Büro durchgeführten Untersuchung sollen neue Standorte für die Umsetzung des P+R geprüft und gleichzeitig auch die notwendige Infrastruktur für ein erfolgreiches P+R ermittelt werden.

Untersuchung:

In Aachen gibt es vier P+R-Plätze:

- den Parkplatz Westfriedhof an der Vaalser Straße,
- den Parkplatz Waldfriedhof an der Monschauer Straße,
- den Parkplatz auf der ehemaligen Fahrbahn des Berliner Rings an der Jülicher Straße,
- den Bendplatz.

Der Bendplatz steht jedoch wegen zahlreicher Events nur noch selten im Verlauf eines Jahres zur Verfügung.

Zur Ermittlung möglicher Potenziale für P+R und die damit verbundenen Ansprüche an P+R wurden Befragungen von drei unterschiedlichen Zielgruppen durchgeführt; dies waren

- Interviews von Innenstadtbesuchern,
- Befragung von Pendlern an Einfallstraßen,
- Befragung von Dauerparkern in Aachener Parkhäusern.

Die Befragung der Innenstadtbesucher fand an einem Samstag im November vor den Parkhäusern Büchel und Galeria Kaufhof/Saturn statt. Dort wurden 150 Innenstadtbesucher befragt, also nur Autonutzer.

Der weitaus größte Teil (86,7%) gab an, die Innenstadt zum Einkauf zu besuchen.

Für mehr als ein Drittel (37,2%) wäre es grundsätzlich denkbar gewesen, auch den Bus zu benutzen.

55 Personen (37,2%) gaben an, P+R-Plätze in Aachen zu kennen. Mit 23 Nennungen ist der Bendplatz der bekannteste P+R-Platz. Am zweithäufigsten wird mit dem Tivoli (15 Nennungen) ein Ort genannt, der (noch) nicht als P+R-Platz ausgewiesen ist.

46% aller Befragten gaben an, dass sie P+R nie nutzen würden. Für 29% wäre P+R eine Alternative, wenn sie (mehr) Informationen darüber hätten.

Die Pendlerbefragung fand an zwei aufeinanderfolgenden Werktagen zwischen 6.30 Uhr und 9.30 Uhr statt. Hier wurden Fragebögen mit Anschreiben und Rückumschlag während der Rot-Phasen an Lichtzeichenanlagen der Einfallstraßen in Fahrtrichtung Innenstadt verteilt.

Standorte der Verteilung waren:

- Monschauer Straße (Siegel, Linksabbieger Richtung Siegelallee),
- Eupener Straße (Jahnplatz geradeaus),
- Lütticher Straße (Brüsseler Ring geradeaus),
- Vaalser Straße (Schurzelter Straße geradeaus),
- Krefelder Straße (Eulersweg rechter Fahrstreifen für geradeaus),
- Blücherplatz (linker Fahrstreifen für geradeaus in Jülicher Straße).

Insgesamt wurden 3.180 Fragebögen verteilt. Mit 928 Antworten lag die Rücklaufquote bei knapp 30%.

42,4% gaben ein Ziel innerhalb des Alleenrings an, 12,5% außerhalb des Außenrings.

Im Hinblick auf die potenzielle Nutzung von P+R erscheinen diejenigen, die ihr Ziel in der Innenstadt, d.h. innerhalb des Alleenrings, haben, als eine geeignete Zielgruppe. Deshalb werden im Folgenden nur die Ergebnisse für diese Gruppe beschrieben.

71,3% der morgendlichen Einpendler mit Ziel Innenstadt gaben als Reisezweck Arbeit an, 11,3% Einkaufen, 8,3% Sonstiges (hierunter fallen die häufig genannten Arztbesuche).

Insgesamt gaben von den Einpendlern in die Innenstadt fast die Hälfte (49,4%) an, dort über einen Dauerstellplatz zu verfügen. Von den Berufspendlern verfügen zwei Drittel über einen Dauerstellplatz. Für diesen Dauerstellplatz werden im Schnitt 56,33 € pro Monat ausgegeben, die Spanne liegt zwischen 0 und 200,00 € .

Die Hälfte aller Pendler mit Ziel Innenstadt (50,1%) gab an, dass es grundsätzlich für sie denkbar gewesen wäre, den Bus zu benutzen. Auf den einzelnen Einfallstraßen zeigen sich deutliche Unterschiede: Während für 60% der Einpendler auf der Vaalser Straße der Bus eine Alternative darstellt, ist dies auf der Eupener Straße (schlechte Verbindung nach Belgien, kein grenzüberschreitendes Tarifsysteem für Dauerkarten) nur für 47% und am Blücherplatz (hier kommt der überwiegende Teil von der Autobahn) nur für 40% der Einpendler der Fall.

Knapp 40% der Einpendler zur Innenstadt und 46% aller Antwortenden gaben an, P+R-Plätze zu kennen. Auch bei den Pendlern ist der Bendplatz mit 166 Nennungen der bekannteste. Mit 132 Nennungen folgt der Westfriedhof. Der P+R-Platz am Waldfriedhof war 76 Personen bekannt, der P+R-Platz an der Jülicher Straße nur 18 Personen. 84 Mal wurden Standorte an der Krefelder Straße genannt (Krefelder Straße, Soers, Gut Wolf, Tivoli, CHIO, Eissporthalle). Insgesamt wurden außer den vier bestehenden Standorten 34 weitere genannt.

Von den Einpendlern mit Ziel Innenstadt gaben 17% an, dass sie P+R nie nutzen würden. Wie bei den Innenstadtbesuchern spielt bei 29% der Pendler die Information eine entscheidende Rolle, damit liegt dieser Gesichtspunkt aber bei den Pendlern nur auf dem siebten Rang. Die meistgenannten Bedingungen sind *keine wesentlich längere Reisezeit* mit 49%, eine dichte Busfolge (*mindestens 10-Minutentakt*) mit 48%, und keine Umstiege mit 46%.

Die tiefergehende Auswertung der Antworten macht ein beachtliches Informationsdefizit deutlich:

- Die vorhandenen Park+Ride-Plätze sind nicht ausreichend bekannt, dafür werden an anderen Stellen fälschlicherweise P+R-Plätze vermutet.
- Einpendler von der Monschauer Straße geben in nahezu gleicher Höhe wie die Einpendler auf der Eupener Straße an, sie würden P+R nutzen, wenn es einen P+R-Platz auf ihrer Strecke gäbe. Dabei gibt es an der Monschauer Straße den P+R-Platz Waldfriedhof.
- Die Einpendler von der Vaalser Straße geben mit nahezu gleicher Häufigkeit wie die der anderen Einfallstraßen an, dass eine Taktfolge dichter als 10 Minuten Voraussetzung für eine P+R-Nutzung wäre, obwohl vom P+R-Platz Westfriedhof die Busse in einer Folge von ungefähr 4 bis 10 Minuten Richtung Innenstadt fahren.

Für die Befragung von Parkhausbenutzern wurden über die APAG Fragebögen an Dauerparker und Vielparker (Nupsi-Nutzer) versandt. Der Rücklauf dieser Fragebögen betrug 16 Exemplare, vier davon waren Dauerparker, sechs Nupsi-Nutzer, sechs machten keine Angaben. Auf eine separate Auswertung dieser geringen Menge wurde verzichtet, da auch die Einzelaussagen keine neuen Erkenntnisse brachten.

Aufgrund der durch die hohe Rücklaufquote vorhandenen Repräsentativität lässt sich eine erste, grobe Potenzialabschätzung für P+R durchführen:

48,0% gaben an, dass es für sie denkbar gewesen wäre, ihre Fahrt mit dem Bus durchzuführen. Diese werden nicht zum P+R-Potenzial gezählt, da für diese der Bus auf der gesamten Strecke die sinnvolle Alternative zur Autofahrt ist.

Bei den verbleibenden 52,0% wurde überprüft, wer sein Ziel innerhalb des Alleenrings hat. Dieses Ziel würde sich durch P+R weitgehend ohne Umsteigen erreichen lassen. Das Ergebnis sind 21,9% aller Befragten.

Von diesen wurden diejenigen abgezogen, die angaben, sie würden P+R nie nutzen. Es verbleiben 16,5%.

In einem weiteren Schritt wurden die Personen ausgelassen, die angaben, auf ein Kfz angewiesen zu sein, sei es zum Transport, sei es wegen dienstlicher Nutzung, sei es wegen Bringen/Holen von Kindern zur Schule oder Kindergarten. Damit verbleiben 13,1%.

Überträgt man dieses Ergebnis der Pendlerbefragung auf alle Einpendler der erfassten Einfallstraßen, so ergibt sich ein Gesamtpotenzial von etwa 1.200 Fahrzeugen pro Tag für die sechs Einfallstraßen. Bei einem Besetzungsgrad von 1,36 (Besetzungsgrad für die "Potenzialgruppe") entspräche dies etwa 1.600 Personen mit 3.200 Fahrten pro Werktag, was über das Jahr etwa 640.000 P+R-Fahrten bedeuten würde (ohne Wochenend-, Weihnachtsmarkt- oder sonstige Veranstaltungsverkehre).

Dieses Potenzial entspricht einer CO₂-Einsparung von rund 1,5 t/Tag. Das ist in etwa die Menge, die 375 Aachener am Tag produzieren. Das heißt: Die gesamte CO₂-Tagesproduktion einer Person kann schon durch drei P+R-Nutzer nahezu kompensiert werden.

Diese Anzahl der P+R-Nutzer stellt eine durchaus realistische Größenordnung dar, für deren Erreichen aber Anstrengungen in vielen Arbeitsfeldern erforderlich sind.

P+R-Konzept:

Ein erfolgreiches P+R muss den vorhandenen Qualitäten für den motorisierten Verkehr in Aachen entsprechende Qualitäten im P+R entgegensetzen und dies auf den Ebenen: Infrastruktur, Tarife, Takte mit Linien, Information und Marketing.

Aus wirtschaftlichen Gründen und um Fehlinvestitionen zu vermeiden, ist es sinnvoll, bei der Implementierung von P+R gestuft vorzugehen: Zunächst mit einem schlüssigen Einstiegskonzept zu starten und dies nach Erfolg schrittweise auszubauen (s. Anlage 1).

Das Einstiegskonzept sieht ein System mit vier P+R-Standorten (Krefelder Straße/Tivoli, Monschauer Straße/Westfriedhof, Lütticher Straße, Vaalser Straße/Westfriedhof) unter Nutzung der derzeit schon bestehenden Parkieranlagen vor. Um die Standorte "P+R-tauglich" zu gestalten, (zusätzliche Beleuchtung, Zurückschneiden von Grün, Video-Überwachung, Informationstafeln, Wegweisung etc.) sind Investitionen von Seiten der Stadt Aachen von insgesamt rund 230.000,00 € erforderlich. Hiervon wären nach Ansicht des Gutachters die Maßnahmen an den Standorten Waldfriedhof, Lütticher Straße und Westfriedhof (insgesamt rund 210.000,00 €) vom Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) zu 85% förderfähig.

Neben den Infrastrukturmaßnahmen sind im Einstiegskonzept betriebliche Maßnahmen im Linienverkehr (P+R-Shuttle zum Tivoli und Verlängerung der Linie 21 zum Waldfriedhof) erforderlich, um ein P+R-entsprechendes Angebot zu gewährleisten. Hierfür sind in etwa Betriebskosten von 250.000 €/pro Jahr zu veranschlagen (s. Anlage 2).

Die Maßnahmen des Einstiegskonzepts sind kurzfristig realisierbar. Sie sollten mit Einstieg in das P+R-System umgesetzt werden.

Langfristig ist ein Ausbau des P+R-Systems anzustreben. An der Lütticher Straße und an der Monschauer Straße übersteigt das Potenzial die Kapazität der vorhandenen Parkplätze. Deshalb

sollten hier bei Erfolg neue Parkplätze geschaffen werden. Für diese Parkplätze sind Investitionskosten von rund 2,5 Millionen Euro erforderlich, die zu 85% vom NVR gefördert werden können (s. Anlage 3).

Mit dem Ausbau der Parkplätze sollte auch eine P+R-Linie zwischen Tivoli und dem Standort Monschauer Straße eingerichtet werden, die den P+R-Shuttlebus ablöst. Dies würde gegenüber dem Einstiegskonzept zusätzliche Betriebskosten von etwa 940.000,00 €/Jahr bedeuten (s. Anlage 4).

Damit P+R mit Parken in der Innenstadt konkurrieren kann, sind eigene, günstige und einheitliche P+R-Tarife erforderlich. Von allen Standorten sollte P+R das gleiche kosten: Etwa 2,50 € für Hin- und Rückfahrt zusammen, im Monatsabonnement etwa 25,00 €. P+R-Nutzer mit Zeitkarten/Jobticket erhalten weitere Vergünstigungen. Will man auch Einkaufsverkehre für P+R gewinnen, so sollte das Ticket für die gesamte Pkw-Besetzung - bis zu fünf Personen - gelten.

Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Information und das Marketing zu P+R. P+R muss als Marke eine ständige Präsenz im Stadtbild erhalten. Busfahren muss wegkommen von seinem negativen Image.

Durch die Nutzung vorhandener Ressourcen im Einstiegskonzept können die Investitionskosten in Infrastruktur auf rund 230.000,00 € beschränkt werden. Die jährlichen Betriebskosten im Linienbetrieb sind mit etwa 560.000,00 € zu veranschlagen.

Für ein erfolgreiches P+R sind erhebliche Anstrengungen erforderlich. Mit P+R wird aber auch eine attraktive Alternative, die Innenstadt zu erreichen, geschaffen, die ihrerseits wieder neue Möglichkeiten für die Innenstadt öffnet (s. Anlage 5).

Verwaltungsvorschlag:

Die Verwaltung schlägt vor, für die Maßnahmen zum Einstiegskonzept der vier P+R-Standorte (Krefelder Straße/Tivoli, Monschauer Straße/Waldfriedhof, Lütticher Straße und Vaalser Straße/Westfriedhof) unter Nutzung der schon bestehenden Parkieranlagen Detailplanungen zu erarbeiten und die ca. 230.000,00 € in den Haushalt 2012 einzubringen.

Anlage/n:

- 1 Einstiegskonzept P+R-Plätze
- 2 Linienergänzungen im Einstiegskonzept
- 3 Langfristkonzept P+R-Plätze
- 4 Linienergänzung Langfristkonzept
- 5 Übersicht Maßnahmen und Kosten
- 6 Bericht Park+Ride-Konzept

