

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0455/WP16
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	31.05.2011
		Verfasser:	Dez III, FB61/30
Park und Ride-Konzept in Aachen			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
29.06.2011	B 0	Kenntnisnahme	
07.07.2011	MA	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung zu beauftragen, für die Maßnahmen zum Einstiegskonzept detaillierte Planungen zu erstellen und die haushaltstechnischen Voraussetzungen für die Maßnahme zu schaffen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, für die Maßnahmen zum Einstiegskonzept detaillierte Planungen zu erstellen und die haushaltstechnischen Voraussetzungen für die Maßnahme zu schaffen.

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 Tarifsystem 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 tieferegehende 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 soll mit einem schlüssigen **Einstiegskonzept** gestartet werden (s. Anlage 1).

Gutachtersvorschlag

Der Gutachter schlägt ein Einstiegskonzept 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, sind Investitionen für zusätzliche Beleuchtung, Zurückschneiden von Grün, -Überwachung, Informationstafeln, Wegweisung etc.) von Seiten der Stadt Aachen von insgesamt rund 355.000,00 € erforderlich. Die Investitionen sind zu einem großen Teil durch den Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) zu 85% förderfähig.

Neben den Infrastrukturmaßnahmen schlägt der Gutachter weitere Maßnahmen vor:

Zur Verbesserung des Buslinienangebotes soll ein P+R-Shuttle zwischen Parkhaus Tivoli und Bushof und eine Verlängerung der Linie 21 bis zum Waldfriedhof (siehe Anlage 2) eingeplant werden.

Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Information und das Marketing. P+R muss als Marke eine ständige Präsenz im Stadtbild erhalten. Hierfür sind weitere Mittel einzuplanen

Damit P+R mit Parken in der Innenstadt konkurrieren kann, sind eigene, günstige und einheitliche P+R-Tarife erforderlich. Ein einheitlicher P+R-Tarif könnte bei etwa 2,50 € für Hin- und Rückfahrt zusammen oder im Monatsabonnement etwa 25,00 € eingepreist werden. Besondere Tarife sollten für den Einkaufsverkehr geschaffen werden, sodaß das Ticket für die gesamte Pkw-Besatzung - bis zu fünf Personen - gelten könnte.

Zur weiteren Konzeptentwicklung wird auf das vorliegende Gutachten, das unter www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/P_R-Konzept/index.html im Internet zur Verfügung steht, verwiesen.

Verwaltungsvorschlag:

Aufbauend auf den Gutachtervorschlägen empfiehlt die Verwaltung ein angepasstes Einstiegskonzept an den

vier P+R-Standorten (Krefelder Straße/Tivoli, Monschauer Straße/Waldfriedhof, Lütticher Straße und Vaalser Straße/Westfriedhof) unter Nutzung der schon bestehenden Parkieranlagen weiter zu verfolgen. Dabei sollen die bestehenden Parkraumanprüche an den Friedhofsstandorten berücksichtigt werden. Die vom Gutachter vorgeschlagenen Investitionsmaßnahmen sollen aus Sicht der Verwaltung angepasst werden; insbesondere bei den Investitionen in die Überwachungsanlagen sollte zum Einstieg mit einer einfacheren Infrastruktur gearbeitet werden. Durch die Reduktionen können die investiven Kosten auf 186.000 € reduziert werden, davon sind 15% als städtischer Anteil zu tragen.

Das Buslinienangebot wird mit dem Abschluss des Job-Ticket-Vertrags mit der RWTH bereits mit der Zielrichtung Park-and-Ride verstärkt. Eine wesentliche Forderung der Personal- und Betriebsräte war die Verbesserung des Buslinienangebotes zwischen dem P+R-Platz Waldfriedhof und den verschiedenen RWTH-Campusbereichen. Zum September 2011 werden entsprechend morgens und nachmittags drei zusätzliche Fahrten einer neuen P+R-Linie eingerichtet, die auch von anderen Pendlern genutzt werden kann.

Am Standort Tivoli soll zunächst das bestehende Angebot, das in der morgendlichen Spitzenstunde einen 7,5 Minuten-Takt in Richtung Innenstadt bietet, genutzt werden. In Abhängigkeit von der Akzeptanz des P+R-Platzes wäre dann über zusätzliche Fahrten zu entscheiden.

Das P+R Parkhaus Tivoli soll im Zusammenhang mit der Einführung der naheliegenden Bewohnerparkzonen T und Ost 2 besonders beworben werden. Durch ein spezielles Einsteigerangebot soll den in diesen Bereichen ansässigen Betrieben eine attraktive Möglichkeit zur Nutzung von P+R offeriert werden.

Ein integriertes Marketing wird auch aus Sicht der Verwaltung als wesentlich für die Nutzung von P+R betrachtet. Dafür sollten weitere Mittel in Höhe von 50.000 € zur Verfügung gestellt und die Mitfinanzierung durch Dritte (Förderung, Beteiligung) untersucht werden.

Eine Übersicht über die Kostenansätze wird in Anlage 3 gegeben.

Haushalt

Im Produkt "120201-900 Verkehrskonzepte Planung Straße" steht das PSP-Element "4-120201-917-5 P+R-Konzept, Umsetzung" mit Beträgen von 15.000 € in 2011 und 35.000 € in 2012 als konsumtiver Ansatz und das PSP-Element "5-120201-900-005003001 Umsetzung P+R, bauliche Maßnahmen" mit 35.000 € in 2012 und 65.000 € in 2013 für Tiefbaumaßnahmen zur Verfügung.

Die Umsetzung der Marketingmaßnahmen ist mit den vorhandenen konsumtiven Ansätzen machbar. Für die Umsetzung des Einstiegskonzeptes sind weitere 86.000 € in den Haushaltsplanungen für 2012 und 2013 einzuplanen. Da für das Gesamtkonzept jedoch Zuwendungen in Höhe von fast 150.000 € zu erwarten sind, die bisher nicht eingeplant sind, wird der bisher vorliegende Haushaltsansatz für das Jahr 2012 nicht beeinträchtigt.

Anlage/n:

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