

<b>Vorlage</b> Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0505/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 18.08.2011 Verfasser: Dez. III / FB 61/31						
<b>Park + Ride-Konzept in Aachen:          Konzeption eines Probetriebes</b>							
Beratungsfolge: <span style="float: right;"><b>TOP: __</b></span> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 30%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>15.09.2011</td> <td>MA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	15.09.2011	MA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz					
15.09.2011	MA	Entscheidung					

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung, gemeinsam mit AVV, ASEAG und APAG einen "P+R-Probetrieb" wie aufgeführt zu entwickeln. Dem Mobilitätsausschuss sind anschließend die dazu erforderlichen Investitions- und Betriebskosten zur endgültigen Entscheidung über das Konzept vorzulegen.

## **Erläuterungen:**

### **Sachstand:**

Der Mobilitätsausschuss hat in seiner Sitzung am 07.07.2011 das "Park + Ride-Konzept in Aachen" beraten. Die Verwaltung wurde beauftragt, "in der nächsten Sitzung des Mobilitätsausschusses eine Bewertungsskala mit Vor- und Nachteilen sowie Kosten für jeden der vier vorgeschlagenen P+R-Plätze auszuarbeiten und zur Beschlussfassung vorzulegen, damit der Mobilitätsausschuss einen davon für einen P+R-Testbetrieb auswählen kann."

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Fachverwaltung hat in der beigefügten Anlage 1 für alle vier Plätze wesentliche Eigenschaften von P+R-Plätzen zusammengestellt und standortbezogene Potentiale auf der Basis des Gutachtens und eigenen Berechnungen ermittelt. Bei der Zusammenstellung der Eignung der vier Standorte hat sich gezeigt, dass es für die Attraktivität und damit den Nutzen des P+R-Konzeptes insbesondere für die Standorte "Tivoli" und "Waldfriedhof" einen gravierenden Unterschied bedeutet, ob sie mit einem "Shuttlebus" direkt an die Innenstadt angebunden sind oder nicht. Dies liegt darin begründet, dass das Reisezeitverhältnis von Bus und Pkw den wichtigsten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und damit das P+R-Potential hat. Zum anderen hat ein wartender, alle 15 Minuten leer bereitstehender Shuttlebus am P+R-Platz, der zudem nur wenige Haltestellen bis zur City anfährt eine ganz andere Qualität, als ein im Berufsverkehr am P+R-Platz sehr voll ankommender Linienbus, der alle Haltestellen bis zur City bedient. Daher wurden für diese beiden Plätze zwei Varianten betrachtet: "Heutiges Busangebot" versus "P+R-Betrieb mit Shuttlebus".

Das vom Mobilitätsausschuss mehrheitlich empfohlene Vorgehen, P+R vorsichtig "anzutesten" entspricht dem Bestreben einer sparsamen Haushaltsführung der Verwaltung. Die Verwaltung hält es dabei jedoch weiterhin für zielführend, an einem Gesamtkonzept für P+R in Aachen festzuhalten. So ist es für eine notwendige qualifizierte "Kommunikation" des Themas irrelevant für die Kosten, ob es einen oder mehrere P+R-Standorte gibt. Auch die vom Gutachter empfohlenen "P+R-Tarife" sind aus Sicht der Verwaltung - standortunabhängig - zwingend notwendig, damit P+R Akzeptanz findet. Als notwendige Ticketarten für ein attraktives Gesamtkonzept sind aus Sicht der Verwaltung für die Aachener P+R-Plätze mindestens erforderlich

- ein P+R-Monatsticket (Parken und Bus) für ca. 25 Euro
- ein P+R-EinzelTagesticket für ca. 2,5 Euro
- ein P+R-GruppenTagesticket für ca. 5 Euro

Die Tickets sollten bei den Busfahrern an den jeweiligen Haltestellen erworben werden können. Unterschiedliche Tarife an den P+R-Plätzen im Stadtgebiet sind sehr problematisch für die Kommunikation und sollten daher unbedingt vermieden werden. Mit dem Konzept wird die (in der Anlage hergeleitete) Erwartung verbunden, dass von den rd. 10.000 täglich an den vier benannten P+R-Plätzen stadteinwärts vorbeifahrenden Autofahrten zukünftig zwischen 170 und 520 dauerhaft zu P+R-Fahrten werden. Damit könnten zwischen 50 und 150 t CO<sub>2</sub> pro Jahr vermieden werden.

Die Verwaltung empfiehlt, dass sie für die Realisierung dieses Potenzials gemeinsam mit AVV, ASEAG und APAG ein Konzept für einen "P+R-Probebetrieb" an allen vier P+R-Plätzen (ohne Investitionen) und einem Shuttlebusbetrieb im 15-Min-Takt zwischen Waldfriedhof und Tivoli entwickelt. Sollte der Probebetrieb nach 9 Monaten und intensiver Öffentlichkeitsarbeit nicht im gewünschten Maß angenommen werden und sich als unwirtschaftlich herausstellen, sollte das "P+R-Konzept" modifiziert oder ggf. eingestellt werden. Bei einem Erfolg, sollte der Infrastrukturausbau angegangen werden.

**Anlage/n:**

Bewertungsmatrix der P+R-Standorte