

Stadtverwaltung Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
Lagerhausstraße 20

52064 Aachen

Park + Ride-Konzept in Aachen

Schlussbericht

Projektbearbeitung:



Dipl.-Ing. Walter Braun
Kasinostraße 63
52066 Aachen

Aachen, im Januar 2011

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	3
2	Analyse	4
2.1	Bestehende P+R-Plätze	5
2.1.1	Parkplatz Westfriedhof	5
2.1.2	Parkplatz Waldfriedhof	6
2.1.3	Parkplatz Jülicher Straße	7
2.1.4	Bendplatz	8
2.2	Informationen zu P+R	9
2.2.1	Wegweisung	9
2.2.2	P+R in Stadtplänen	10
2.3	Heutige Auslastung der Busse	11
2.4	Parkraumangebot Innenstadt	12
2.4.1	Öffentlicher Straßenraum	12
2.4.2	Parkieranlagen	13
3	Erfahrung mit Bus gestütztem P+R im In- und Ausland	14
3.1	Oldenburg	14
3.2	Bamberg	14
3.3	Groningen / Niederlande	15
3.4	Klagenfurt / Österreich	16
3.5	Großbritannien	16
3.5.1	Chelmsford	17
3.5.2	Durham	18
3.5.3	York	19
3.5.4	Edinburgh	20
4	Befragung	21
4.1	Interviews Innenstadtbesucher	21
4.2	Befragung von Pendlern an Einfallstraßen	22
4.3	Befragung von Parkhausnutzern (Dauerparker / Viel-Parker)	26
4.4	Grobe Potentialabschätzung auf der Basis der Befragung	26
5	Ableitung eines P+R-Konzepts für Aachen	29
5.1	Einstiegskonzept	31
5.1.1	Infrastruktur	31
5.1.1.1	Standorte	31
5.1.1.2	Ausstattung der P+R-Plätze	33
5.1.1.3	Standort Krefelder Straße / Tivoli	34
5.1.1.4	Standort Monschauer Straße / Waldfriedhof	36
5.1.1.5	Standort Lütticher Straße / Mülleklenkes	37
5.1.1.6	Standort Vaalser Straße / Westfriedhof	38
5.1.2	Linien und Takte	39
5.1.3	Tarife	40
5.1.4	Information und Marketing	42
5.2	Langfristkonzept	45
5.2.1	Infrastruktur	45
5.2.2	Linien und Takte	48
6	Kosten	49
7	Flankierende Maßnahmen	52
8	Zusammenfassung	53

1 Aufgabenstellung

Die Stadt Aachen beabsichtigt ihr Park-and-Ride-System (P+R) zu überprüfen. Einerseits, weil die in den 90er Jahren forcierte Strategie nicht zu den gewünschten Verlagerungseffekten geführt hat, und andererseits, um auf die inzwischen veränderten strukturellen Gegebenheiten (neue Parkieranlagen im Sportpark Soers) und gesetzlichen Anforderungen (Luftreinhalteplan) zu reagieren.

Das zu erarbeitende Konzept soll Beiträge leisten,

1. die innerstädtischen Kfz-Belastung zu reduzieren,
2. den Umstieg auf den ÖPNV zu fördern und damit
3. die Belastung durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe in der Innenstadt zu senken.

Entsprechend der Aufgabenstellung gliedert sich die Herangehensweise in zwei miteinander verzahnte Bearbeitungsstränge. Zum einen in eine Auseinandersetzung mit P+R allgemein und der Schaffung neuer bzw. (Re-)Aktivierung der bestehenden Park+Ride-Plätze an den Einfallstraßen, zum anderen in die Fragestellung, inwieweit und unter welchen Rahmenbedingungen das große Parkraumangebot, das im Sportpark Soers außerhalb der Sportereignisse brach liegt, für P+R genutzt werden kann.

2 Analyse

In Aachen gibt es vier offizielle P+R-Plätze:

- den Parkplatz des Westfriedhofs an der Vaalser Straße
- den Parkplatz des Waldfriedhofs an der Monschauer Straße
- den Parkplatz auf der ehemaligen Fahrbahn des Berliner Rings an der Jülicher Straße
- den Bendplatz

An den P+R-Plätzen Vaalser Straße, Monschauer Straße und Jülicher Straße erfolgte an einem Werktagmorgen zwischen 6 und 10 Uhr eine Erhebung aller auf den Parkplatz einfahrender Kfz mit einer Beobachtung des weiteren Verhaltens der Fahrer (Dienstag 25. August 2009 Vaalser Straße, Donnerstag 27. August 2009 Monschauer Straße, Dienstag 8. September 2009 Jülicher Straße).

Auf dem Bendplatz (dieser war im Analysezeitraum wegen Bauarbeiten und einer Zirkusveranstaltung nicht zum Parken freigegeben) ist eine Erhebung der P+R-Nutzer durch eine einfache Beobachtung nicht möglich, da es keine direkt dem Bendplatz zugeordnete Haltestelle gibt.

2.1 Bestehende P+R-Plätze

2.1.1 Parkplatz Westfriedhof



Kapazität	179 Parkstände (113 im vorderen, 66 im hinteren Teil)
Busanbindung Richtung Innenstadt	Linien 3A (3B), 4, 5 25, 30, 32, 35, 45, 55
Busbedienung morgens in Richtung Innenstadt nachmittags aus Richtung Innenstadt	58 Busse zwischen 6 und 10 Uhr, durchschnittliche Busfolge 4 min 36 Busse zwischen 16 und 20 Uhr vom Bushof, 16 Busse der Linie 3B (Ponttor, östl. Alleering), durchschnittliche Busfolge vom Bushof 7 min, insgesamt 5 min
Lage der Haltestelle	an der Vaalser Straße, zum Erreichen der Haltestelle Richtung Innenstadt muss die Vaalser Straße an einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage überquert werden (z.T.lange Reaktionszeiten der LSA)
Ausstattung	Haltestelle mit Fahrgastunterstand, beleuchteter Parkplatz (6 hohe Leuchten mit Lampenköpfen z.T. oberhalb der Baumkronen)
Beschilderung	aus Richtung Vaals Hinweisschilder mit zusätzlicher dynamischer Anzeige der freien Stellplätze in der Innenstadt (inzwischen entfernt), Ausschilderung vom südlichen Außenring (Brüsseler Ring, Amsterdamer Ring)
Fahrtpreis in die Innenstadt	Einzelfahrt 2,35 €, mit Vierfahrenticket 2.05 €
Sonstiges	bei Schneeglätte geschlossen, vor Schulbeginn rege Frequenz an der Haltestelle
Nutzung des P+R-Angebots	6 Personen Richtung Innenstadt

2.1.2 Parkplatz Waldfriedhof



Kapazität	99 Parkstände
Busanbindung Richtung Innenstadt	Linien 11, 46
Busbedienung morgens in Richtung Innenstadt nachmittags aus Richtung Innenstadt	16 Busse zwischen 6 und 10 Uhr, durchschnittliche Busfolge 15 min 11 Busse zwischen 16 und 20 Uhr, durchschnittliche Busfolge 22 min
Lage der Haltestelle	Fahrtrichtung Innenstadt an der Monschauer Straße aus Richtung Innenstadt an der Friedhofszufahrt. Zum Erreichen der Haltestelle ist in keinem Fall eine Fahrbahn- überquerung erforderlich
Ausstattung	Haltestelle mit Fahrgastunterstand, beleuchteter Parkplatz
Beschilderung	aus Richtung Eifel ein Hinweisschild kurz vor der Parkplatzzu- fahrt an der Monschauer Straße
Fahrtpreis in die Innenstadt	Einzelfahrt 2,35 €, mit Vierfahrenticket 2.05 €
Sonstiges	trotz Beleuchtung sehr dunkel, Hinweisschild wegen Pflanzenwuchs schlecht zu erkennen
Nutzung des P+R-Angebots	eine Person Richtung Innenstadt

2.1.3 Parkplatz Jülicher Straße



Kapazität	ca. 150 Parkstände
Busanbindung Richtung Innenstadt	Linien 1, 11, 16, 21, 46, 52, 70, SB 11
Busbedienung morgens in Richtung Innenstadt nachmittags aus Richtung Innenstadt	59 Busse zwischen 6 und 10 Uhr, durchschnittliche Busfolge 4 min 53 Busse zwischen 16 und 20 Uhr, durchschnittliche Busfolge 5 min
Lage der Haltestelle	an der Jülicher Straße, zum Erreichen der Haltestelle Richtung Innenstadt muss die Jülicher Straße an einer Fußgängerlichtsignalanlage überquert werden
Ausstattung	Haltestelle mit Fahrgastunterstand, beleuchteter Parkplatz
Beschilderung	Hinweisschilder vom Berliner Ring.
Fahrpreis in die Innenstadt	Einzelfahrt 2,35 €, mit Vierfahrenticket 2.05 €
Sonstiges	bei Schneeglätte geschlossen
Nutzung des P+R-Angebots	zwei Personen Richtung Innenstadt

Dieser Parkplatz wird in absehbarer Zeit nicht mehr für Park+Ride zur Verfügung stehen.

2.1.4 Bendplatz



Vom Bendplatz sind drei Bushaltestellen in unterschiedlicher Entfernung zu erreichen:

- Arbeitsamt an der Roermonder Straße
- Westbahnhof am Republikplatz
- Süsterfeldstraße an der Süsterfeldstraße

Keine dieser Haltestellen hat einen unmittelbaren Bezug zum Parkplatz und auf keine dieser Haltestellen wird vom Parkplatz aus hingewiesen. Am Parkplatz findet sich keinerlei Information zum ÖPNV-Angebot in der Nähe. Aus diesem Grund kann durch einfache Beobachtung keine P+R-Nutzung festgestellt werden.

Auf den Bendplatz wird von der Roermonder Straße als P+R-Platz hingewiesen.

Aufgrund von Veranstaltungen (Zirkus, Kirmes, EUREGIO-Wirtschaftsschau etc.) steht der Bendplatz über längere Zeiträume des Jahres nicht für die P+R-Nutzung zur Verfügung. Der Bendplatz ist nach seiner inzwischen erfolgten Umgestaltung in Zukunft nicht mehr für P+R vorgesehen.

2.2 Informationen zu P+R

2.2.1 Wegweisung

Die Ausschilderung der P+R-Plätze im Straßenraum ist in der folgenden Abbildung dargestellt. Zum Teil sind die Schilder verblasst und auf der linken Straßenseite aufgestellt (Hinweisschild auf der Lütticher Straße), zum Teil durch das Blätterwerk von Bäumen nahezu verdeckt (Roermonder Straße).

Von der Kohlscheider Straße aus wird P+R über die Autobahnausfahrt Aachen-Zentrum (Krefelder Straße) ausgeschildert, von dort aus gibt es aber keine weiterführende Wegweisung.

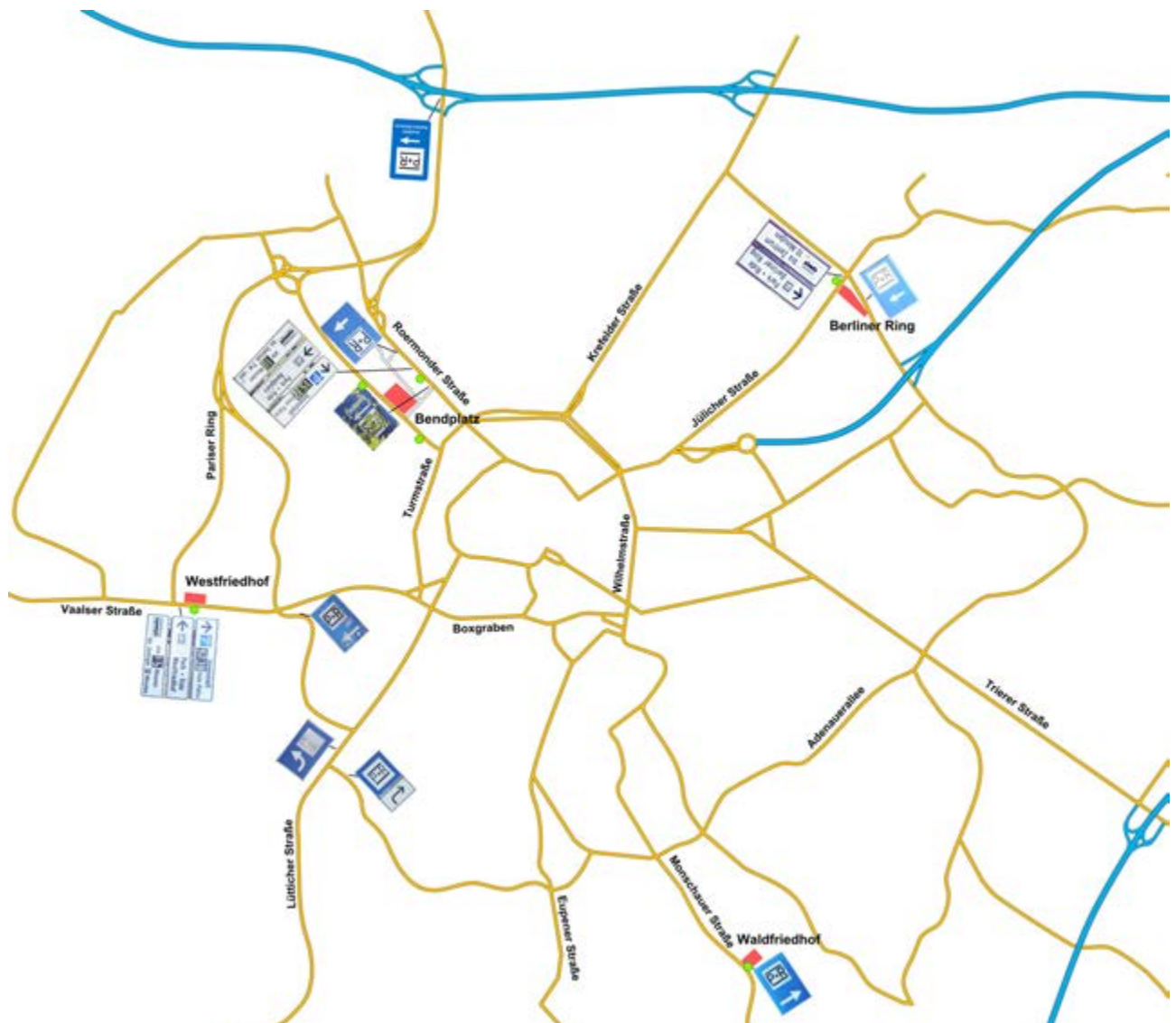


Bild 1: bestehende Wegweisung zu den P+R-Plätzen (Fotos der Beschilderung Stand 9.2009)

Die Darstellung in der obigen Abbildung entspricht dem Zeitpunkt der Analyse von Herbst 2009. Inzwischen wurde die dynamische Anzeige an der Vaalser Straße entfernt. Die P+R-Beschilderung an der Roermonder soll in Kürze abgebaut werden.

2.2.2 P+R in Stadtplänen

In den verschiedenen Stadtplänen und Informationsmedien der Stadt Aachen und der Verkehrsbetriebe gibt es zu P+R unterschiedliche Informationen.

Im Liniennetzplan des AVV, in dem die P+R-Plätze an Schienenhaltepunkten im Umland eingetragen sind, sind die busbezogenen P+R-Plätze im Aachener Stadtgebiet nicht dargestellt.

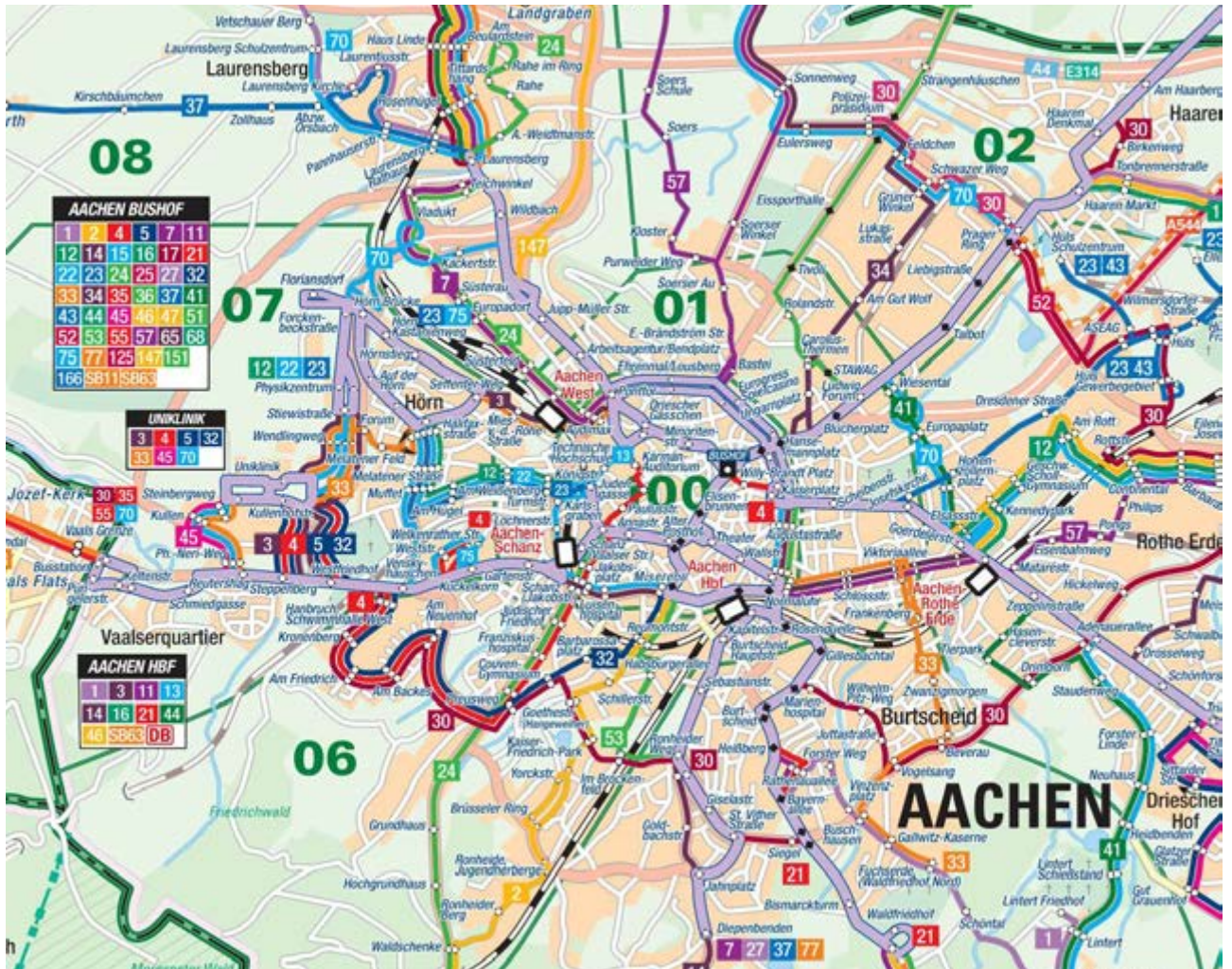


Bild 2: Liniennetzplan des AVV

Die Internetseiten der Stadt Aachen geben keinerlei Hinweise auf P+R. Auch im dort verlinkten Stadtplan sind keine P+R-Plätze eingetragen.

Die kostenlosen Stadtpläne von Grenzlandplan Aachen verzeichnen auch keine P+R-Plätze.

Im Stadtplan, der im „Örtlichen“ Telefonbuch abgedruckt ist, sind P+R-Plätze an der Vaalser Straße (Westfriedhof), der Monschauer Straße (Waldfriedhof), der Krefelder Straße (Standort neuer Tivoli und Standort Porta) sowie an der Roermonder Straße (vermutlich der Bendplatz) gekennzeichnet.

Auf den Stadtplänen an den städtischen Informationstafeln im öffentlichen Raum sind P+R-Plätze am Bendplatz, Westfriedhof, Waldfriedhof und an der Krefelder Straße (Standort neuer Tivoli) eingezeichnet.

2.3 Heutige Auslastung der Busse

Die Auswertung basiert auf Daten der ASEAG und eigenen Beobachtungen.

Von der ASEAG konnten Auslastungsdaten für Buslinien von und zu den P+R-Plätzen für folgende Linien zur Verfügung gestellt werden:

Westfriedhof	Linie 3A, 3B, 5
Waldfriedhof	Linie 11
Jülicher Straße	Linie 11, 21

Zusätzlich wurden vor dem Hintergrund einer eventuellen zukünftigen P+R-Nutzung Daten zur Linie 51 (P+R Tivoli) und der Linien 2 und 24 (Lütticher Straße) ausgewertet.

Nach diesen Erhebungen sind alle Linien im Tagesverlauf maximal bis zwei Drittel (Sitz- und Stehplätze, Gelenkbus) ausgelastet. Die maximale Fahrgastzahl betrug nach den Zählungen 101 Fahrgäste, bei 42 Sitz- und 111 Stehplätzen in einem Gelenkbus. Ein Bus, dessen Sitzplätze voll und dessen Stehplatzkapazität zur Hälfte ausgelastet ist, wird von den Nutzern bereits als voll empfunden.

Auf den Linien 11 und 21 zum P+R-Platz Jülicher Straße ist an der Haltestelle Hansemannplatz von 12 Uhr an das Sitzplatzangebot bis 18 Uhr ständig ausgelastet. Ähnlich ist es auf der Linie 51 in der Zeit von 14 bis 21 Uhr, wo die Sitzplätze Richtung Tivoli an der Haltestelle Hansemannplatz fast in jedem Bus bereits belegt sind.

Die Belegungsganglinien der genannten Linien für die Haltestellen Alter Posthof, Hansemannplatz und Hauptbahnhof sind im Materialband dargestellt.

Ergänzende Beobachtungen zeigten, dass in den morgendlichen Spitzenzeiten, die Busse, die die Haltestelle Waldfriedhof Richtung Innenstadt passierten, voll besetzt sind (viele stehende Fahrgäste), gleiches gilt für die Linie 51 am Tivoli Richtung Innenstadt.

2.4 Parkraumangebot Innenstadt

Ein mitentscheidender Faktor für die Pkw-Nutzung bei der Fahrt in die Innenstadt ist das dortige Parkraumangebot und dessen Bewirtschaftung.

2.4.1 Öffentlicher Straßenraum

Der öffentliche Straßenraum innerhalb des Aachener Alleenrings ist flächendeckend mit Bewohnerparkzonen abgedeckt. Fünf weitere Bewohnerparkzonen schließen sich nach außen hin an. Darüberhinaus ist das Gebiet Ost 2 bereits beschlossen, aber noch nicht eingerichtet, weitere Gebiete im Anschluss an den Alleenring sind geplant (Thomashofstraße, Nizzaallee, Elsa-Brändström-Straße).

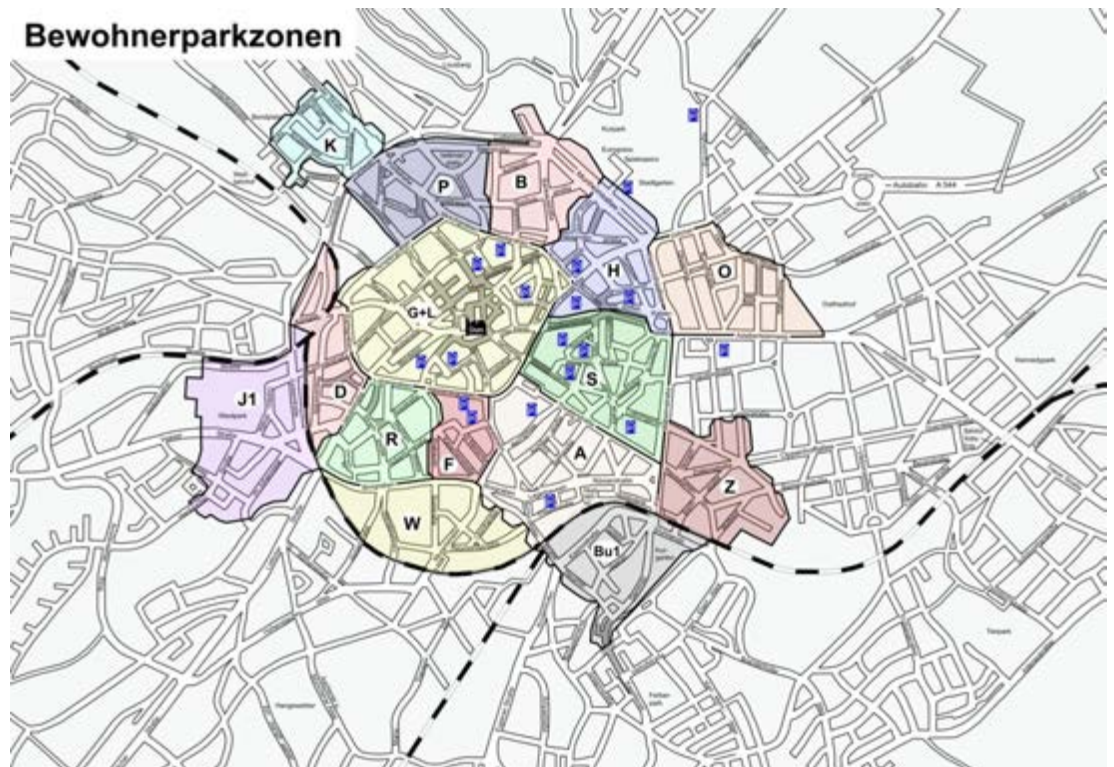


Bild 3: bestehende Bewohnerparkzonen in Aachen

Innerhalb und auf dem Alleenring sowie Hackländerstraße, Zollamtstraße, Burtseider Straße (zwischen Boxgraben und Zollamtstraße) und Friedlandstraße gilt die Tarifzone 1, außerhalb die Tarifzone 2.

Tabelle 1: Parkraumbewirtschaftung im Straßenraum

	Gebührenpflichtzeit		Gebühren		Höchstparkdauer
Tarifzone 1	Montag bis Samstag	9 bis 21 Uhr	erste 20 min jede weitere 3 min	0,30 € 0,05 €	2 h
Tarifzone 2	Montag bis Freitag Samstag	9 bis 19 Uhr 9 bis 14 Uhr	erste 30 min jede weitere 6 min	0,25 € 0,05 €	2 h ¹

In der Aachener Öffentlichkeit gilt die Parkraumüberwachung als ziemlich rigide. Trotzdem besteht immer die reelle Chance auch einen ganzen Tag ungeahndet ohne gültigen Parkschein zu parken, zudem ist das Risiko ein teureres „Knöll-

¹ In den Gebieten 0, J1, K und Ost 2 gibt es keine Höchstparkdauern

chen“ als 5 € zu erhalten relativ gering. Überschreitungen der Höchstparkdauer oder Parken ohne Parkschein von mehr als 3 h, was ein Bußgeld von 25 € zur Folge hätte, werden nur äußerst selten entsprechend geahndet.²

2.4.2 Parkierungsanlagen

In den 17 öffentlich zugänglichen Parkhäusern und Tiefgaragen in Aachen stehen insgesamt 7.400 Stellplätze zur Verfügung.

Die Tarife liegen mit 1,50 € bis 2,40 € für die erste Stunde deutlich über denen im Straßenraum. Die Tagesgebühren liegen zwischen 10 und 16 €.

Dauerstellplätze über 24h kosten je nach Parkhaus zwischen 75 und 120 € monatlich, Dauerstellplätze für Berufspendler (montags bis freitags, 6.30 bis 21 Uhr) zwischen 58,50 und 78 €. Dauerstellplätze werden nicht in allen Parkhäusern angeboten.

Tabelle 2: Gebühren in den verschiedenen Parkierungsanlagen

	Büchel, Galeria Kaufhof/Satum, Couvenstraße, Adalbertstraße, Rathaus	EBV-Carré	Seilgraben	Lothringerstr.	Am Dom, Annastraße	Citycenter, Matthiashofstr.	Kapuziner Karree	Adalbertsteinweg	Stiftstraße	Hauptbahnhof	Eurogress
Öffnungszeiten	durchgehend	7 – 23	7 – 23	7 – 22	durchgehend	7 – 2	8 – 2	durchgehend	8 – 22	durchgehend	durchgehend
Einheit	20 min 1 h	1 h	1 h	1 h	1 h	1 h	30 min 1 h	20 min 1 h	1 h	1 h	1 h
1. Stunde	1,80 €	1,50 €	1,60 €	1,60 €	1,50 €	1,50 €	2,40 €	1,80 €	1,50 €	1,50 €	1,50 €
2. Stunde	2,10 €	1,50 €	1,60 €	1,60 €	1,50 €	1,50 €	2,40 €	1,80 €	1,50 €	1,50 €	1,50 €
3. Stunde	2,10 €	1,00 €	1,60 €	1,60 €	1,50 €	1,50 €	2,40 €	1,80 €	1,50 €	1,50 €	1,50 €
4. Stunde	2,10 €	1,00 €	1,60 €	1,60 €	1,00 €	1,00 €	2,40 €	1,80 €	1,00 €	1,00 €	1,50 €
jede weitere	2,10 €	1,00 €	1,60 €	1,60 €	1,00 €	1,00 €	2,40 €	1,80 €	1,00 €	1,00 €	1,00 €
Tag	12,00 €	12,00 €	15,00 €	-	11,50 €	12,00 €	16,00 €	10,00 €	12,00 €	10,00 €	12,00 €
Monat 24h	115,90 €				107,72 €/102,59 €	100,53 €		75,90 €		75,90 €	75,90 €
Monat tagsüber	78,00 €				76,95 €/-			58,50 €		58,50 €	58,50 €

Zur Feststellung der Auslastung der Parkhäuser wurde über eine Woche stündlich die Belegung der einzelnen Parkhäuser registriert. Am Werktag mit der höchsten Auslastung (Donnerstag 11. März 2010) waren alle Parkhäuser zusammen zu knapp 70 % belegt.

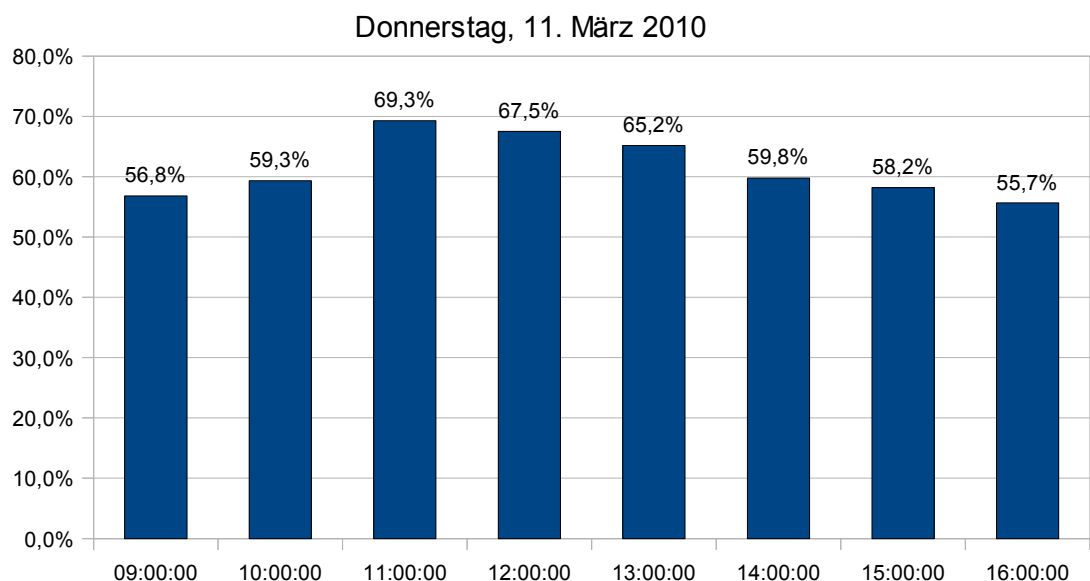


Bild 4: Auslastung der Parkhäuser in der Innenstadt an einem durchschnittlichen Werktag

² Bußgelder in Deutschland für Überschreiten der Höchstparkdauer oder Parken ohne Parkschein: bis 30 min 5 €, bis 1 h 10 €, bis 2 h 15 €, bis 3 h 20 €, mehr als 3 h 25 €

3 Erfahrung mit Bus gestütztem P+R im In- und Ausland

3.1 Oldenburg

Bus gestütztes P+R ist in Deutschland relativ selten, da Städte in der Größenordnung von Aachen in der Regel auch über Stadt- oder Straßenbahnen verfügen. In Deutschland hat die Stadt Oldenburg (160.000 Einwohner) in den letzten Jahren ein rein auf Bussen basierendes P+R-System eingeführt. Dabei wurden vorhandene Parkplätze und bereits verkehrende Buslinien genutzt. Vier Parkplätze, alle in der Nähe von Autobahnabfahrten des Oldenburg umgebenden Autobahn-rings gelegen, wurden als P+R-Plätze ausgewiesen. Auf den Parkplätzen ist außer Fahrkartenautomaten keine weitere Infrastruktur vorhanden. Das Parken auf den Parkplätzen ist kostenlos, der Preis für die Busfahrt (Hin- und Rückweg) beträgt 1,50 € pro Person.

Die Bedienung der P+R-Plätze erfolgt im 7,5 min-Takt (P+R-Plätze *Weser-Ems-Halle* und *Prinzessinweg*) bzw. 15 min-Takt (*Landwehrstraße* und *Marschweg*).

Die Busse haben auf den 1,5 bis 3 km langen Wegen von den P+R-Plätzen zur Innenstadt keine eigenen Fahrstreifen.

Bei den Nutzern handelt es sich außer im Weihnachtsverkehr vor allem um Berufspendler, die durch die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt (0,50 €/30 min, Höchstparkdauer 2 h) keine Parkmöglichkeit im öffentlichen Straßenraum der Innenstadt mehr haben. In den Monaten November und Dezember (Weihnachtsverkehr) wird 50 % des gesamten jährlichen P+R-Aufkommens erreicht.

Nach Auskunft des zuständigen Mitarbeiters der Stadtverwaltung ist P+R ein weiteres Angebot der Stadt, es hat zu keinen spürbaren Entlastungen geführt.

3.2 Bamberg

Bamberg mit ca. 70.000 Einwohnern betreibt ein Bus gestütztes P+R-System mit zwei großen P+R-Anlagen (*Breitenau* 960 Stellplätze 4,6 km von der Innenstadt, *Heinrichsdamm* 800 Stellplätze 1,7 km von der Innenstadt). Zu beiden Parkplätzen fährt jeweils eine eigene P+R-Linie im 10 min-Takt.

Die Anlage Breitenau ist nach Angaben der Verkehrsbetriebe sehr gut ausgelastet (mehr als zwei Drittel), die Anlage Heinrichsdamm weniger gut.

Das Parken auf den P+R-Plätzen kostet 1,00 € pro Tag, die Hin- und Rückfahrt mit dem Bus zusammen 1,00 €/Person, es gibt ein Gruppenticket, mit dem man für 2,50 € mit bis zu 5 Personen hin- und zurückfahren kann. Das Monats P+R-Ticket kostet 22 € (9 € Parken, 13 € Bus).

In der Innenstadt gibt es insgesamt rd. 4.000 Stellplätze für Kurzzeitparker in Parkhäusern und im Straßenraum. Die Gebühren für Parken im Straßenraum liegen je nach Zentrumsnähe zwischen 1 und 2 €/h, die Höchstparkdauer je nach Nähe zum Zentrum zwischen 4 h und einer halben Stunde. In den Parkhäusern

und Tiefgaragen liegen die Gebühren zwischen 0 € (erste Stunde kostenlos) und 2 €/h.

3.3 Groningen / Niederlande

Groningen (185.000 Einwohner) hat mit 1,5 Mio. Nutzern im Jahr 2008 ein sehr erfolgreiches Bus gestütztes P+R-System. Auf 8 Parkplätzen stehen insgesamt 3.600 Stellplätze für P+R zur Verfügung. Zum Teil wurden vorhandene Parkplätze in das P+R-System integriert (*Kardinge* – Eislaufhalle, Schwimmbad etc., *Euroborg* – Fußballstadion des FC Groningen, *Hoogkerk*, *Pelzerweg*, *Zaanstraat*) zum Teil wurden Parkplätze neu gebaut (*Haren*, *Zernike*).

Zum Teil werden die Park+Ride-Plätze vom regulären Citybus-Betrieb bedient, zum Teil verkehren spezielle P+R-Busse zwischen den P+R-Plätzen und der Innenstadt (*Haren* – Innenstadt – *Euroborg*).



Bild 5: P+R City-Bus (Gelenkbus) an der Haltestelle des P+R-Platzes Haren

Die P+R-Plätze in Groningen sind völlig unterschiedlich ausgestattet, von Fahrgastunterstand, Fahrscheinautomat, Münztoilette und Fahrradverleihautomat (*Euroborg*) bis zu völlig fehlender Ausstattung (*Hoogkerk* und *Pelzerweg*).

Das Parken auf den P+R-Plätzen ist kostenlos, die Busfahrt (hin und zurück) kostet für alle Insassen des Pkw (bis zu 5 Personen) zusammen 2 €. Auf dem relativ zentral gelegenen Parkplatz *Zaanstraat* (ca. 800 m bis zum Zentrum) kostet das Parken 2 € (bis 4 h), dafür ist die Busfahrt kostenlos.

Die Bedienung der P+R-Plätze erfolgt in der Regel im 10 min-Takt, der P+R-Platz *Hoogkerk* wird alle 30 min angefahren.

Der P+R-Platz *Haren* liegt unmittelbar an einer Autobahnabfahrt ca. 10 km vor Groningen-Innenstadt, die übrigen Plätze liegen in der Nähe des Ringes von Gro-

ningen in einer Entfernung zwischen 0,8 und 4 km von der Innenstadt. Auf den Wegen von den P+R-Plätzen zur Innenstadt stehen den Bussen auf weiten Strecken Busfahrstreifen zur Verfügung.

Die Parkgebühren in der Innenstadt von Groningen liegen bei 1,70 €/h im Straßenraum (bei einer Höchstparkdauer von 30 min bis 1 h) und zwischen 1,50 € und 2,00 €/h in Parkieranlagen. Parkverstöße werden in den Niederlande mit Bußgeldern ab 50 € geahndet.³

P+R ist in Groningen präsent. Bereits von der Autobahn sind große Werbetafeln für P+R sichtbar. Von der Autobahn aus sind die P+R-Plätze ausgeschildert. Auf den P+R-Plätzen sind große Informationstafeln aufgestellt. Die speziellen P+R-Busse fallen durch eine spezielle Lackierung und P+R-Aufschriften auf.

3.4 Klagenfurt / Österreich

Die Stadt Klagenfurt (92.000 Einwohner, 40.000 Einpendler/Tag) hat im Oktober 2006 ein kostenfreies P+R-System eingeführt. Von zwei Parkplätzen mit jeweils etwa 250 Stellplätzen, einer 3 km westlich der Innenstadt, einer 3 km östlich, verkehren zwischen 6.30 Uhr und 20.30 Uhr alle 20 min Busse in die Innenstadt. Sowohl das Parken als auch die Busfahrt für alle Pkw-Insassen ist kostenlos (Das kostenlose Parkticket dient auch als Fahrschein). Es wurden eigene Buslinien für P+R eingerichtet.

Nach Auskunft der Stadt Klagenfurt beträgt die maximale Fahrgastanzahl zwischen 7 und 8 Uhr morgens auf beiden P+R-Linien zusammen 150 Fahrgäste. Der ursprünglich praktizierte 10 min-Takt wurde wegen der geringen Nachfrage auf einen 20 min-Takt reduziert. Als ausschlaggebend für die enttäuschende Akzeptanz von P+R werden genannt:

- genügend kostenfreies Parkangebot außerhalb der Innenstadt (1 km Fußwegeentfernung)
- geringe Parkgebühren (0,50 €/1,5 h) bei mangelnder Überwachung des Parkraums in der Innenstadt

3.5 Großbritannien

In Großbritannien gibt es eine Reihe von Städten, die Bus gestütztes P+R betreiben, mit ausführlichen Informationen hierzu im Internet. Einige Städte sind dabei, ihr System weiter auszubauen. In der Regel sind die P+R-Plätze eigens für diese Nutzung angelegte (große) Parkplätze mit entsprechender Infrastruktur (Fahrkartenautomaten, Toiletten, Videoüberwachung, z.T. Terminalgebäude mit Informations- und Überwachungspersonal).

In Großbritannien gibt es für Parkvergehen nur zwei unterschiedliche Bußgelder:

- für leichte Vergehen 50 £⁴ (45 €)
- für schwere Vergehen 70 £ (63 €)

³ Zum Vergleich: In Deutschland zahlt man für das unzulässige Parken je nach Schwere zwischen 5 € (Parken ohne gültigen Parkschein bis zu 30 min) und 40 € (Parken mit Behinderung von Rettungsfahrzeugen).

⁴ Ein britisches Pfund entspricht in etwa 0,90 €

3.5.1 Chelmsford

Die Stadt Chelmsford (156.000 Einwohner) verfügt über einen speziell für P+R angelegten Platz mit 925 Stellplätzen an einer Einfallstraße in unmittelbarer Nähe einer Autobahnabfahrt. Bis zum Ende des Jahres wird die Kapazität auf 1.175 Stellplätze erweitert.

Das Parken ist kostenlos, der Preis für die Busfahrt (return = Hin- und Rückfahrt zusammen) liegt bei 2,20 £/Person (2 €). Die Busse fahren im 10 min-Takt.

Der Platz ist mit einem Terminalgebäude, das auch Toiletten enthält, ausgestattet.

Auf der etwa 4 km langen Strecke zur Innenstadt gibt es über 2,2 km Busfahrstreifen, davon 1,7 km entlang des Essex Yeomany Way, einer für den MIV vierstreifigen Schnellstraße.

In der Innenstadt von Chelmsford gibt es rund 2.300 Stellplätze für Dauerparker (außer Anwohner) zu einem Preis von 3,10 £ bis 4,70 £/Tag (2,80 bis 4,20 €).

Wie der zuständige Projektingenieur mitteilte, gab es bei Einführung des P+R eine Menge Skepsis. Seiner Meinung nach sind die Schlüssel zum Erfolg ein gegenüber dem Parken in der Innenstadt wettbewerbsfähiger Preis, ein guter Bedienungsstandard und Busbeschleunigungsmaßnahmen, die eine zuverlässige Reisezeit insbesondere in den Spitzenzeiten sichern (speziell wenn die Autofahrer im Stau stehen und den Bus vorbeifahren sehen).

3.5.2 Durham

In der nordenglischen Universitätsstadt Durham (43.000 Einwohner) wurde im Dezember 2005 ein P+R-System eingeführt. Von Mai 2007 bis April 2008 wurden dort 800.000 Fahrgastfahrten gezählt.

Durham besitzt drei eigens für P+R angelegte Parkplätze an Einfallstraßen mit einer Gesamtkapazität von 948 Stellplätzen (*Belmont* 424, *Sniperley* 330 und *Howlands* 294). *Belmont* liegt etwa 3,8 km von der Innenstadt entfernt, *Sniperley* 1,6 km und *Howlands* 1,4 km. Von und zu allen P+R-Plätzen verkehren die Busse im 10 min-Takt.

Das Parken ist kostenlos, der Preis für die Busfahrt (return) beträgt 1,70 £/Person (1,50 €). Die P+R-Pätze sind barrierefrei angelegt, mit Toiletten, Videoüberwachung und Infoservice ausgestattet und es gibt Überwachung durch Sicherheitskräfte.

Von Belmont Richtung Innenstadt ist auf 1 km Länge ein Fahrstreifen der sonst für den Individualverkehr zweistreifigen Richtungsfahrbahn Bussen vorbehalten.

In der Innenstadt von Durham kostet das Parken im Straßenraum zwischen 0,20 und 0,40 £/30min (0,18 und 0,36 €) und in Parkieranlagen zwischen 1,20 £ und 1,80 £/2h (1,10 und 1,60 €).



Bild 6: P+R-Platz Belmont im Osten von Durham

3.5.3 York

York (193.000 Einwohner) verfügt heute über fünf P+R-Plätze, die sich bis auf eine Ausnahme an Einfallstraßen, die vom Ring um York in die Innenstadt führen, befinden. Die Plätze sind zwischen 3 und 4 km von der Innenstadt entfernt. Der P+R-Platz *Askham Bar* soll bis 2011 durch einen Neubau mit 1.100 Stellplätzen ersetzt werden, zwei weitere Plätze, darunter *Poppleton Bar* mit 1.250 Stellplätzen, sollen im gleichen Zeitraum neu errichtet werden.

Die Busbedienung von und zu allen P+R-Plätzen erfolgt im 10 min-Takt. Das Parken ist kostenlos, die Busfahrt (return) kostet 2,30 £/Person (2,10 €).

In der Innenstadt kostet das Parken mindestens 1,70 £/h (1,50 €), die Höchstparkdauer im Straßenraum beträgt bis 15.00 Uhr 2 h, ab 15.00 Uhr 3 h.

Von zwei P+R-Plätzen gibt es längere Abschnitte mit Busfahrstreifen auf dem Weg zur Innenstadt (*Grimston Bar* 750 m, durch Reduzierung von 2 auf 1 Fahrstreifen für den MIV, *Monks Cross* drei Abschnitte mit einer Gesamtlänge von ca. 1,1 km).



Bild 7: P+R-Platz *Monks Cross* in York

3.5.4 Edinburgh

Edinburgh (465.000 Einwohner) verfügt über sechs P+R-Plätze mit insgesamt 3.000 Stellplätzen. Die Plätze liegen zwischen 6 und 8,5 km von der Innenstadt entfernt. In der Summe sind die Plätze im Durchschnitt zu etwa 50 % ausgelastet (im Internet kann die aktuelle Belegung aller Parkieranlagen in Edinburgh eingesehen werden).

Alle Plätze haben ein besetztes Terminalgebäude mit öffentlichen Toiletten und sind videoüberwacht. Die Busse verkehren mindestens im 10 min-Takt. Das Parken ist kostenlos, für die Busfahrt ist der reguläre Bustarif zu entrichten.

In der Innenstadt sind rund 6.000 bewirtschaftete Parkstände vorhanden. Das Parken im Straßenraum kostet bei einer Höchstparkdauer von 3 bzw. 4 h 2,00 £/h (1,80 €).

Die zuführenden Straßen sind über weite Teile mit „green-ways“ (grün eingefärbte Busfahrstreifen) ausgestattet, die durch Reduzierung auf jeweils einen Fahrstreifen für den MIV eingerichtet wurden.



Bild 8: „green-ways“ (Busfahrstreifen) in Edinburgh

4 Befragung

Zur Ermittlung möglicher Potentiale für und den Ansprüchen an P+R wurden Befragungen von drei unterschiedlichen Zielgruppen durchgeführt.

Zielgruppe 1: Interviews von Innenstadtbesuchern

Zielgruppe 2: Befragung von Pendlern an Einfallstraßen

Zielgruppe 3: Befragung von Dauerparkern in Aachener Parkhäusern

4.1 Interviews Innenstadtbesucher

Am Samstag, dem 28. November, wurden vor den Parkhäusern Büchel und Galleria Kaufhof/Saturn 150 Innenstadtbesucher befragt, es handelte sich also zu 100 % um Autonutzer.

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

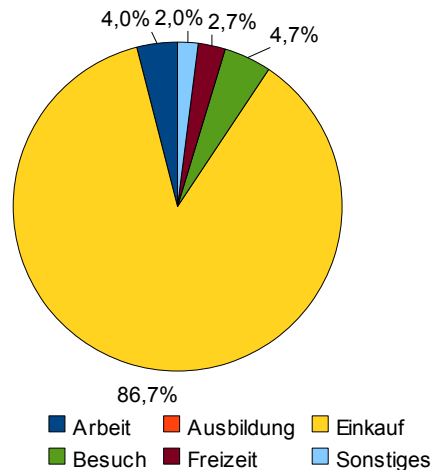


Bild 9: Reisezwecke der Innenstadtbesucher

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 detaillierten Ergebnisse der Befragung befinden sich im Anlagenband.

4.2 Befragung von Pendlern an Einfallstraßen

An zwei aufeinander folgenden Werktagen wurden von 6.30 bis 9.30 Uhr Fragebögen mit Anschreiben und Rückumschlag während der Rotphasen an Lichtzeichenanlagen der Einfallstraßen in Fahrtrichtung Innenstadt verteilt.

Standorte der Verteilung:

- 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)

Die Standorte wurden im Hinblick auf eine sinnvolle P+R-Nutzung ausgewählt. Deshalb wurden die Roermonder Straße - hier sind die Nachbarstädte über die Euregiobahn und ergänzende Buslinien gut an den ÖPNV angebunden - und die Trierer Straße - Stolberg ist ebenfalls über die Euregiobahn gut angebunden, Verkehr aus der Eifel fährt günstiger über die Monschauer Straße - nicht berücksichtigt.

Die Verteilung der Fragebögen erfolgte am 25. und 26. November 2009 an den vier erstgenannten Standorten und am 2. und 3. Dezember 2009 am Blücherplatz und der Krefelder 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.

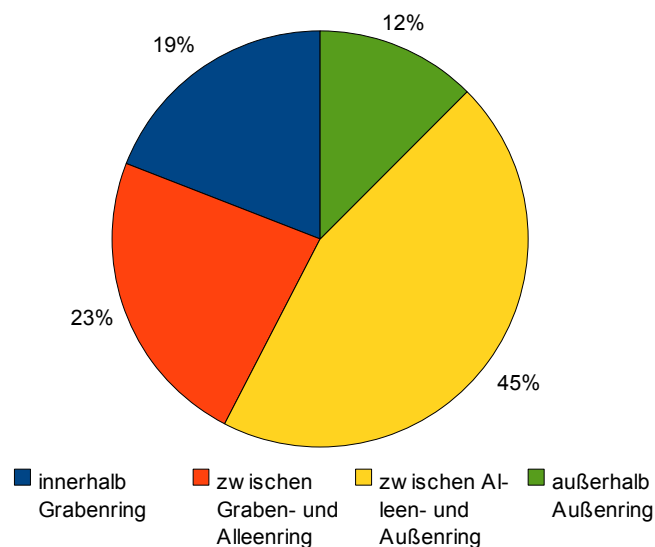


Bild 10: Ziele der Einpendler

Im Hinblick auf die potentielle 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. Alle Ergebnisse finden sich im Anlagenband.

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

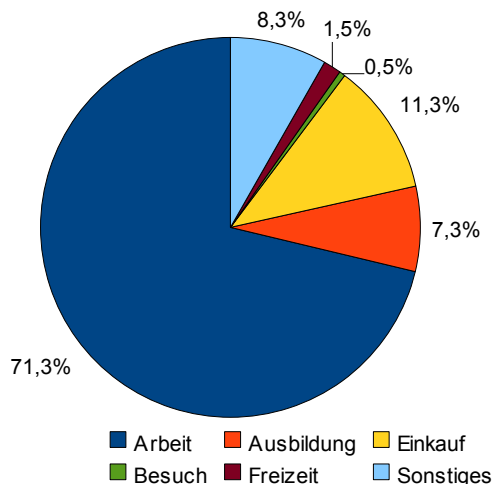


Bild 11: Reisezwecke der Einpendler mit Ziel Innenstadt

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 €.

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 Verbindungen 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.

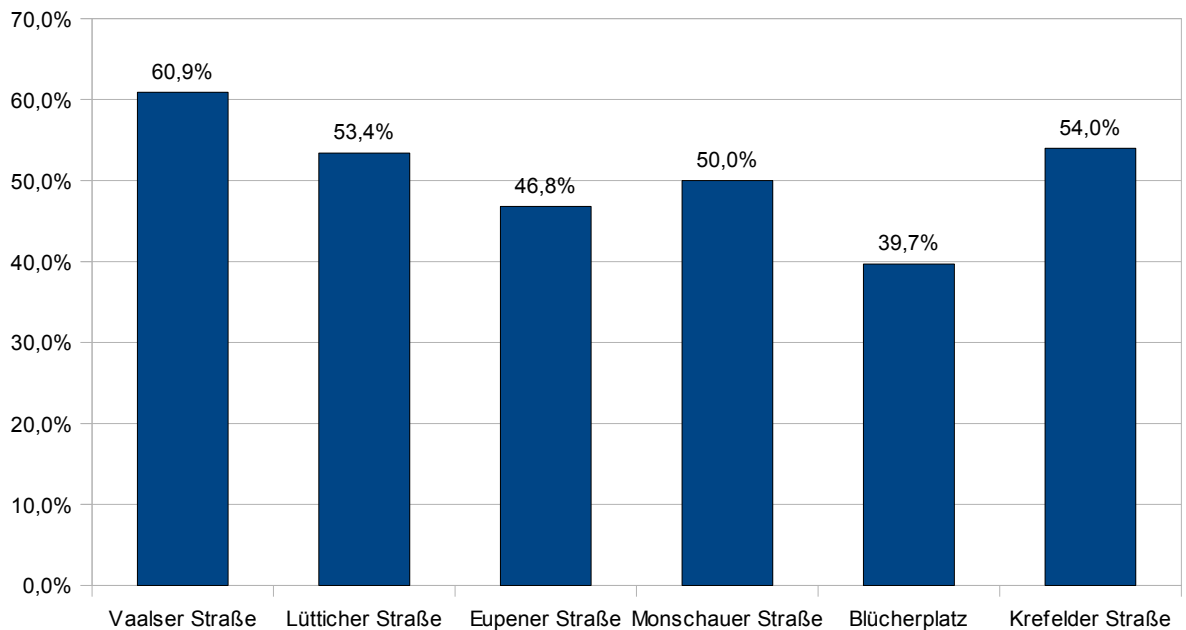


Bild 12: Grundsätzliche Denkbarkeit der Busbenutzung nach Einfallstraßen

Als Argumente gegen die Busnutzung wurden neben fehlender/mangelnder Busanbindung häufiger genannt:

- Pkw wird über den Tag dienstlich gebraucht
- Kind muss vor der Arbeit zur Schule/Kindergarten gebracht werden
- zu teuer
- mangelnde Flexibilität
- Unpünktlichkeit der Busse
- zu volle Busse
- unfreundliche Busfahrer

Das Spektrum der Antworten reicht von genereller Ablehnung („Da bin ich fies für“) bis zu Aussagen „ab Januar fahre ich mit dem Bus, denn da habe ich ein Jobticket“.

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 min-Takt*) mit 48 %, und *keine Umstiege* mit 46 %.

Die Ausstattung der P+R-Plätze spielt mit 16 % nur eine untergeordnete Rolle.

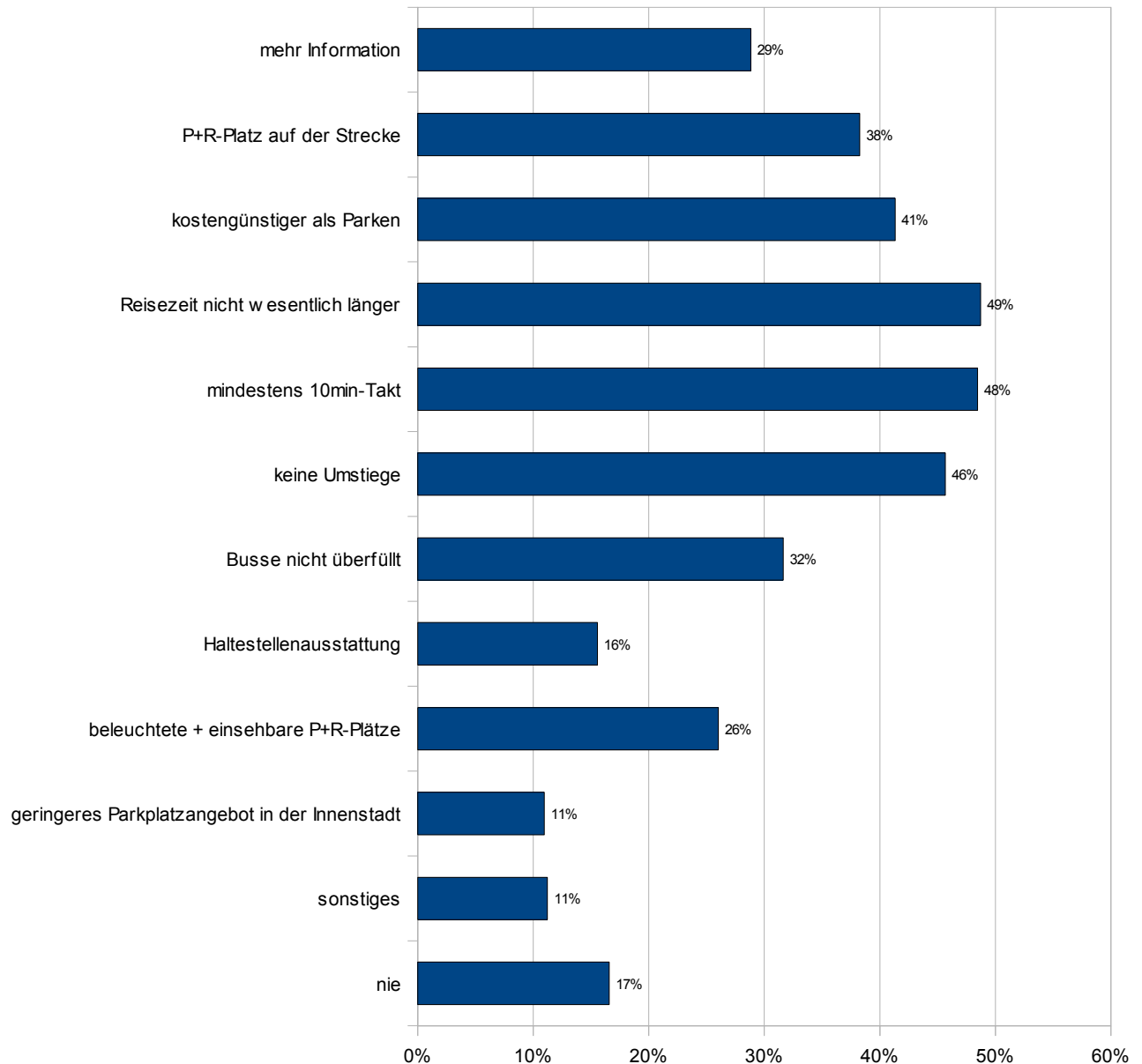


Bild 13: Bedingungen für die P+R-Nutzung

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 min Voraussetzung für eine P+R-Nutzung wäre, obwohl vom P+R-Platz Westfried-

hof die Busse in einer Folge von ungefähr 4 min Richtung Innenstadt fahren (siehe Seite 5).

4.3 Befragung von Parkhausnutzern (Dauerparker / Viel-Parker)

Über die APAG wurden 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.

4.4 Grobe Potentialabschätzung auf der Basis der Befragung

Aufgrund der durch die hohe Rücklaufquote vorhandenen Repräsentativität lässt sich eine erste, grobe Potentialabschätzung für P+R durchführen (siehe auch Bild 14):

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

Von den verbleibenden 52,0 % wurde überprüft, wer sein Ziel innerhalb des Alleenrings hat. Diese Ziele würden 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 ausgeschieden, die angaben, auf ein Kfz angewiesen zu sein, sei es zum Transport, sei es wegen dienstlicher Nutzung, sei es wegen Bringen/Holen von Kindern zu Schule oder Kindergarten. Damit verblieben 13,1 %.

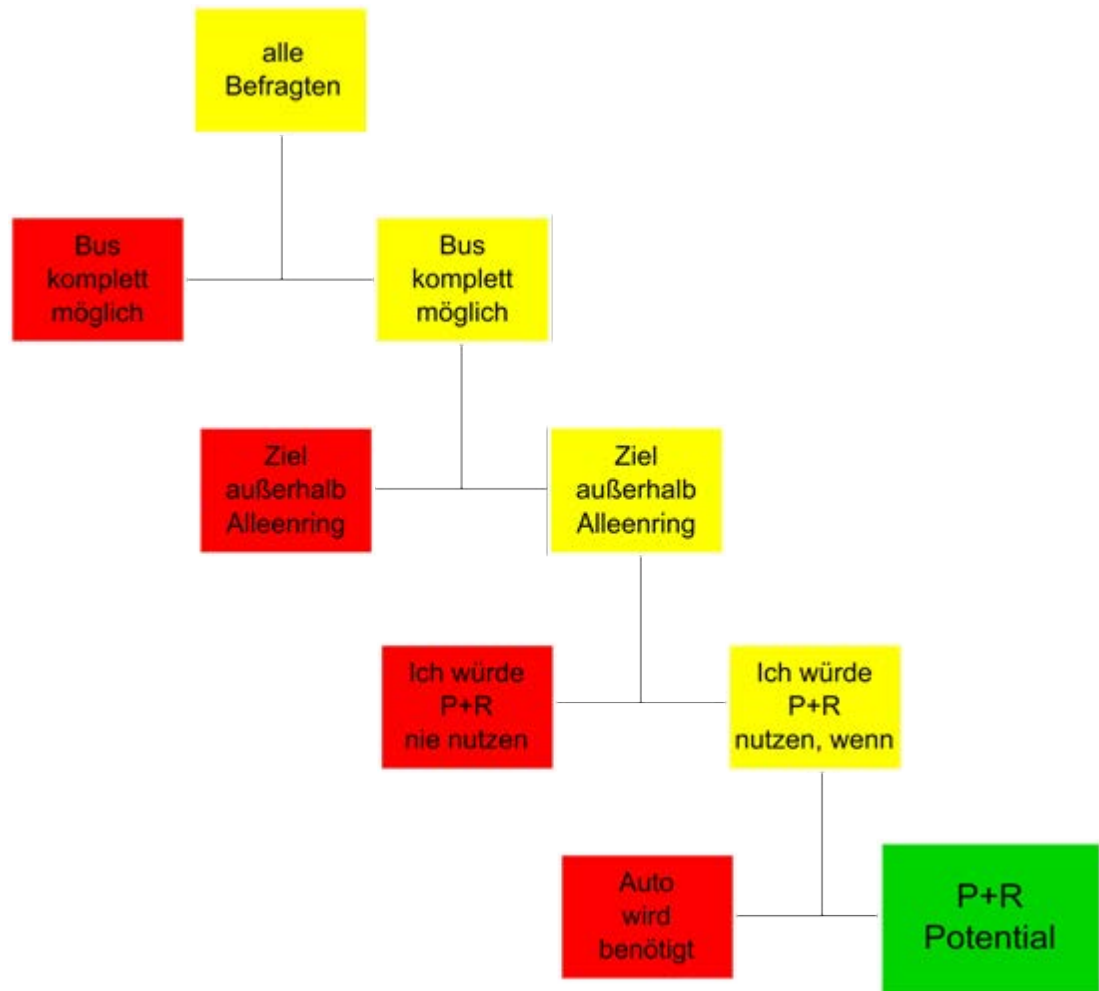


Bild 14: Ermittlung des P+R-Potentials

Überträgt man dieses Ergebnis der Pendlerbefragung auf alle Einpendler der erfassten Einfallstraßen, so ergibt sich ein Gesamtpotential von etwa 1.200 Fahrzeugen pro Tag für die sechs Einfallstraßen. Bei einem Besetzungsgrad von 1,36 (Besetzungsgrad für die „Potentialgruppe“) 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 Potential 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.

Betrachtet man die Verteilung der „potentiellen“ P+R-Nutzer auf die einzelnen Einfallstraßen, so ergibt sich das folgende Bild:

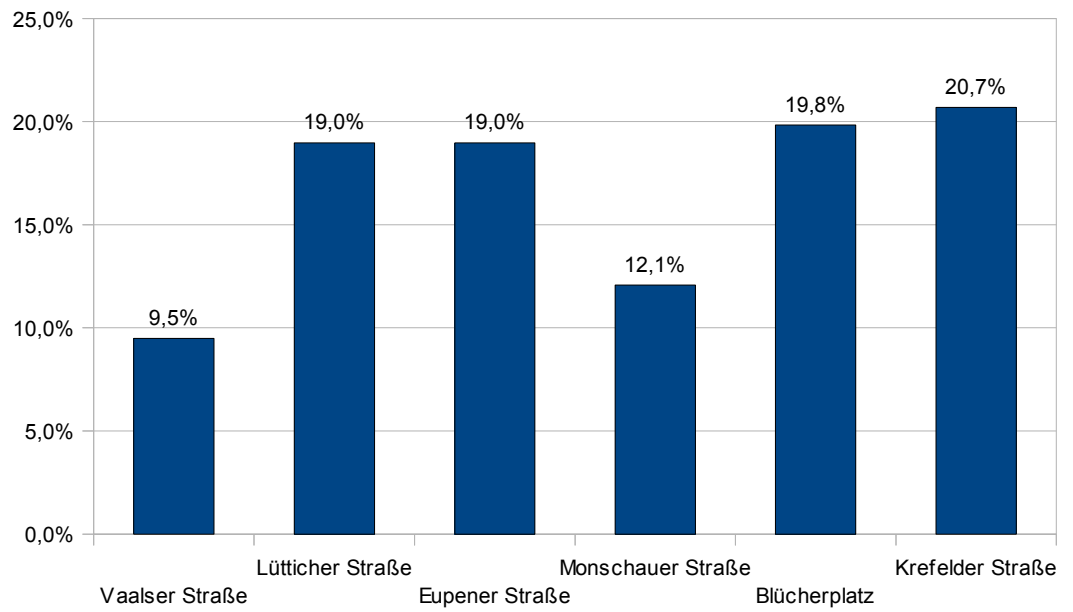


Bild 15: Verteilung des Potentials auf die Einfallstraßen

Der relativ geringe Anteil an der Vaalser Straße lässt sich durch die Tatsache erklären, dass ein beträchtlicher Teil der Pendler, den Bus für die gesamte Strecke nutzen könnte.

5 Ableitung eines P+R-Konzepts für Aachen

Die heutige Situation zu P+R stellt sich so dar, dass es in der Aachener Innenstadt an Werktagen stets ausreichenden Parkraum gibt. Das Angebot ist im Vergleich zu den ausländischen Beispielen zudem relativ preiswert. Auch die „Knöllchen“ für Parkverstöße sind in Deutschland konkurrenzlos billig. Die Anreize umzusteigen sind zurzeit also ziemlich gering, was sich in der heutigen Nutzung von P+R ja auch widerspiegelt.

Dennoch machen die ausländischen Beispiele deutlich, dass ein erfolgreiches P+R mit Bussen möglich ist. Die Ergebnisse der Befragung unterstreichen das Potential nachdrücklich.

Allerdings wird deutlich, dass für ein erfolgreiches P+R erhebliche Anstrengungen erforderlich sind. Ein erfolgreiches P+R muss den vorhandenen Qualitäten für den motorisierten Verkehr in Aachen entsprechende Qualitäten im P+R entgegensetzen und dies auf allen Ebenen: Infrastruktur, Tarife, Takte und Linien, Information und Marketing.

Die Befragung hat gezeigt, dass die wichtigsten Faktoren für den potentiellen Nutzer auf der ÖV-Seite in den Bereichen Reisezeiten, Takte, Kostengunst gegenüber dem MIV und Platzangebot liegen. Zum Teil sind die geforderten Standards zwar schon erreicht, aber der potentielle Nutzer ist nicht darüber informiert. Insofern ist die Information ein ganz elementarer Schlüssel zum Erfolg.

Zum Einstieg in ein neues P+R-Konzept kommt es vor allem darauf an, die Einstiegsschwelle möglichst niedrig zu halten: d.h. kurze Wege zwischen Parkplatz und Haltestelle, einfache, einheitliche, niedrige Tarife, klare Takte, ausreichende Kapazitäten (beim Einstieg sollte dem P+R-Nutzer ein Sitzplatz im Bus zur Verfügung stehen) sowie klare Informationen.

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.

Um ein erfolgreiches P+R-System, was in der Lage ist, das ermittelte Potential auch zu aktivieren, zu erreichen, ist es erforderlich, alle ineinander greifenden Bausteine des vorgeschlagenen Konzeptes in Gänze umzusetzen. Eine bausteinbezogene Wirkungsabschätzung zukünftiger Fahrgastzahlen ist seriös nicht möglich. Bei der Potentialabschätzung (siehe vorangegangenes Kapitel) handelt es sich um eine grobe Abschätzung auf der Basis der Befragung, die es nicht erlaubt Aussagen darüber zu machen, wieviel mehr P+R-Nutzer es geben wird, wenn die Bedienungsfrequenz von einem 15min-Takt auf einen 10min-Takt verdichtet wird oder die Reisezeit mit dem P+R-Bus um 2 min gesenkt wird. Aussagen hierüber sind selbst mit aufwendigen Modellrechnungen nur mit einer sehr bedingten Tauglichkeit möglich.

Das Einstiegskonzept sieht ein System mit 4 P+R-Standorten (Krefelderstraße/Tivoli, Monschauer Straße/Waldfriedhof, Eupener Straße, Vaalser

Straße/Westfriedhof unter Nutzung derzeit schon bestehenden Parkieranlagen vor. Um die Standorte „P+R-tauglich“ zu gestalten (zusätzliche Beleuchtung, Zurückschneiden von Grün, Videoüberwachung, Informationstafeln, Wegweisung etc.) sind Investitionen von Seiten der Stadt Aachen von insgesamt rd. 230.000 € erforderlich. Hiervon wären nach Ansicht des Gutachters die Maßnahmen an den Standorten Waldfriedhof, Eupener Straße und Westfriedhof (insgesamt rd. 210.000 € vom Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) zu 85 % förderfähig⁵.

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 €/Jahr zu veranschlagen.

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

Langfristig ist ein Ausbau des P+R-Systems anzustreben. An der Lütticher Straße und an der Monschauer Straße übersteigt das Potential die Kapazität der vorhandenen Parkplätze. Deshalb sollten hier bei Erfolg neue Parkplätze geschaffen werden. Für diese Parkplätze sind Investitionskosten von rd. 2,5 Millionen Euro erforderlich, die zu 85 % vom NVR gefördert werden können.

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 Betriebskosten von 940.000 €/Jahr bedeuten.

⁵ Förderrichtlinien des ZV NVR für Investitionsvorhaben des ÖPNV gemäß § 12 ÖPNVG NRW

5.1 Einstiegskonzept

5.1.1 Infrastruktur

5.1.1.1 Standorte

P+R ist grundsätzlich aus verkehrlicher Sicht immer nur die zweitbeste Lösung. An erster Stelle steht die ÖPNV-Nutzung auf der ganzen Strecke. P+R soll deshalb keine Konkurrenz zum ÖPNV sein, sondern eine Ergänzung für die Bereiche, für die eine attraktive direkte ÖPNV-Anbindung nicht möglich ist.

Vor allem aus den Richtungen, wo es heute keine alternative attraktive ÖV-Verbindung nach Aachen gibt, das sind vor allem aus Richtung Belgien und aus den Richtungen der Autobahn (A4, A44), sollte die Möglichkeit zu P+R geschaffen werden. Von den Autobahnen aus nördlicher und östlicher Richtung (A4, A44, E314 aus den Niederlanden) bietet sich der Standort Tivoli an der Krefelder Straße für P+R an. Er ist von der Ausfahrt Aachen-Zentrum schnell zu erreichen und bietet bereits eine entsprechende Parkrauminfrastruktur.

Für die südlichen Autobahnen (E40 aus Richtung Belgien) wäre eigentlich ein Standort an der Eupener Straße (Abfahrt Aachen Süd) die günstigste Lösung. Da aber an dem einzig in Frage kommenden Standort im Bereich des Grenzübergangs Köpfchen andere Planungen einer P+R-Nutzung entgegenstehen, sollte dieser Verkehr über die Autobahnabfahrt Lichtenbusch und die Monschauer Straße im Einstiegskonzept zum bestehenden P+R-Platz Waldfriedhof geführt werden.

Der P+R-Platz Waldfriedhof dient auch für die Verkehre aus Richtung Eifel. Die Monschauer Straße ist geeigneter als P+R-Standort als die Trierer Straße. Zum einen können hier die Verkehre aus Belgien und der Eifel gebündelt werden. Zum anderen gibt es an der Trierer Straße zwar ein dichteres Linienangebot, allerdings ist die Auslastung in den Spitzenzeiten ebenfalls so hoch, dass eine weitere Verdichtung für ein attraktives P+R erfolgen müsste, was bei einer schon sehr dichten Taktfolge aber problematisch ist. Außerdem müsste der Verkehr aus der Eifel zuvor die Ortslage Kornelimünster durchfahren.

An der Lütticher Straße wird heute bereits von aus Belgien kommenden Pendlern P+R praktiziert. So stellen einige Pendler ihren Pkw auf dem Parkplatz Maria im Tann (Parkplatz an der Einmündung des Unteren Backertswegs auf die Lütticher Straße) ab und fahren mit dem Bus weiter. Dieser Parkplatz ist mit einer Kapazität von 25 Fahrzeugen zu klein, um als Bestandteil eines P+R-Systems dienen zu können und nicht weiter ausbaufähig. Hierfür bietet sich für das Einstiegskonzept der vorhandene Parkplatz an der Zufahrt zum „Mulleklenkes“ an (Parkplatz an der Einmündung des Karlshöher Hochweges auf die Lütticher Straße). Hier ließen sich mit relativ geringem Aufwand ca. 75 P+R-Parkstände realisieren.

Als vierter P+R-Standort für Pendler aus den Niederlanden dient der bestehende P+R-Platz Westfriedhof.

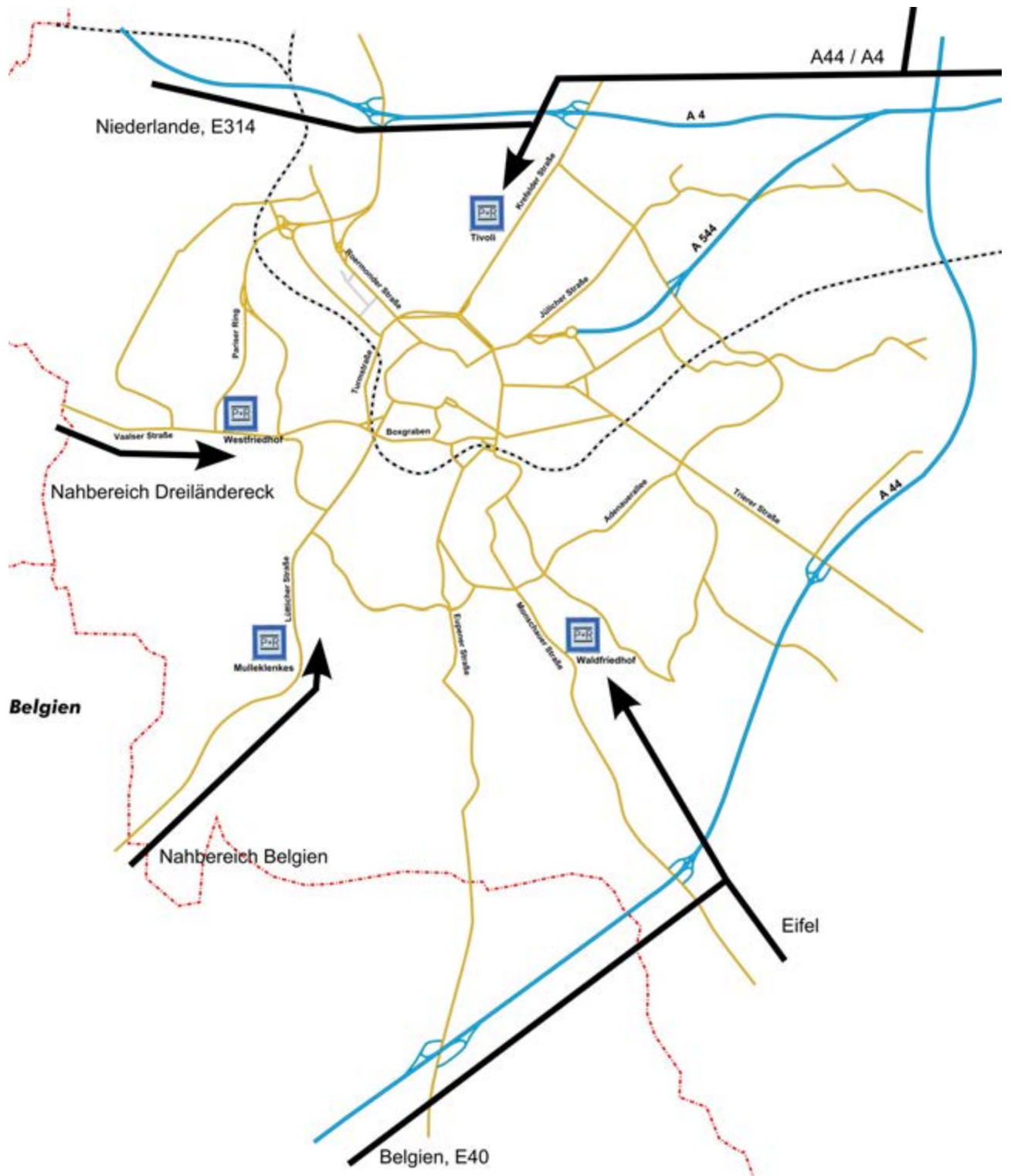


Bild 16: *Einstiegskonzept P+R-Plätze*

5.1.1.2 Ausstattung der P+R-Plätze

Die Ausstattung der P+R-Plätze spielt nach der Befragung eine eher geringe Rolle, auch in Groningen sind die Plätze eher einfach ausgestattet, die neueren aber ansprechend gestaltet.

Die Gestaltung und Ausstattung der P+R-Plätze spiegelt den Wert und das Ansehen von P+R wider, sie leistet einen Beitrag zur Imagebildung von P+R. Zur Grundausrüstung sollte ein überdachter Fahrgastunterstand, Fahrkartenautomat, Informationstafel zum städtischen Bussystem und zum P+R-System und eine ausreichende Beleuchtung gehören.

Eine übersichtliche Gestaltung ohne dunkle Ecken erhöht das Sicherheitsempfinden. Videoüberwachung und Notrufeinrichtungen (Gegensprechanlagen) können weitere Beiträge hierzu sein. Die Videobilder und die Verbindungen der Gegensprechanlagen können in der Leitstelle der APAG zusammenlaufen.

Die P+R-Plätze sollten ein einheitliches Erscheinungsbild haben, damit erkennbar wird, dass sie Teil eines Systems sind. Eine einheitliche Beschilderung und Informationstafeln sind ein erster Schritt hierfür.

Die Informationstafel (orientiert an den vorbildlichen Tafeln in Groningen) sollte knapp alle wesentlichen Informationen über das P+R-System (Plätze, Tarife, Linien, Bedienungszeiten, Adresse für weitere Informationen) enthalten. Sie könnte wie in Bild 17 dargestellt aussehen.

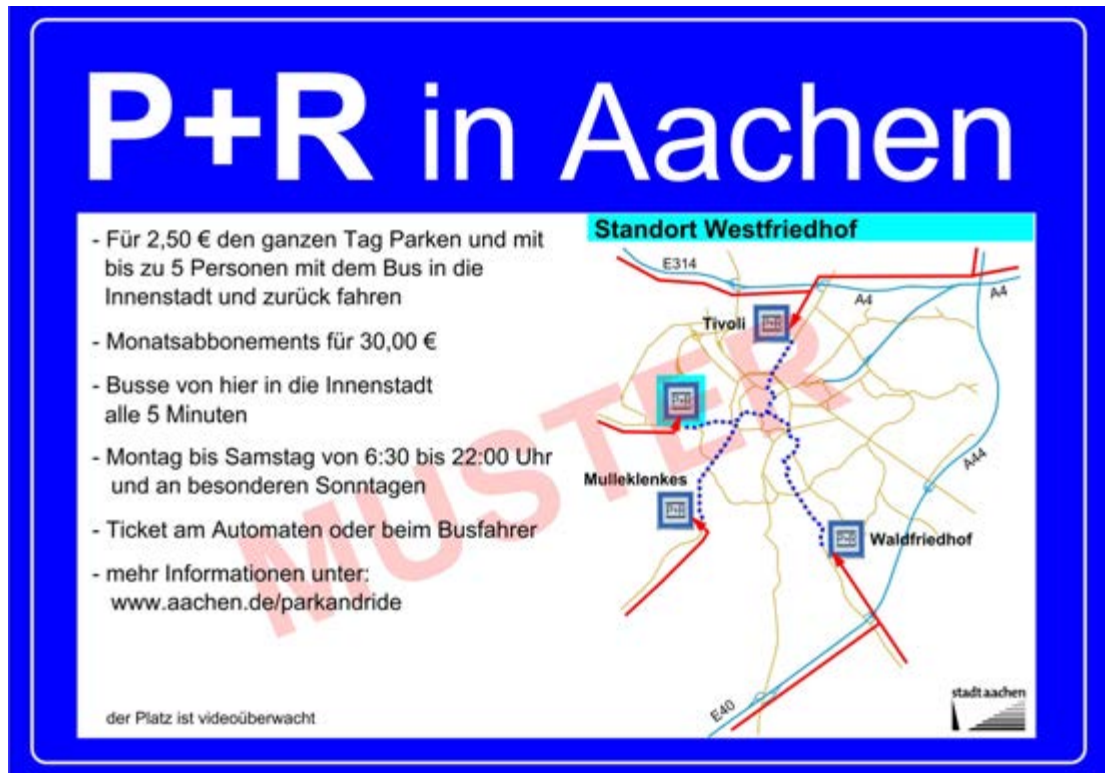


Bild 17: Muster für die Informationstafel, die an allen P+R-Standorten aufgestellt werden sollte (Es erfolgte eine Orientierung an den Informationstafeln von Groningen, es ist eine Anpassung der Inhalte an das letztendlich realisierte Konzept notwendig)

Zusätzlich zu diesen Standardausstattungen könnte eine dynamische Anzeige erfolgen, die den vorbeifahrenden Autofahrer über die Wartezeit bis zum nächsten P+R-Bus Richtung Innenstadt informiert. Eine Anzeige sollte nur dann erfolgen, wenn die Wartezeit unter 10 min liegt, da ansonsten eine eher abschreckende Wirkung von einer Zeitangabe ausgeht. Zusätzlich könnten auf dieser Anzeige auch Meldungen, wie „heute kein P+R“ an Alemannia-Spieltagen am Standort Tivoli oder „zum Weihnachtsmarkt P+R-Busse alle 7,5 min“ angezeigt werden.

5.1.1.3 Standort Krefelder Straße / Tivoli

Der Standort Krefelder Straße kann als P+R-Platz für alle Verkehre von der A4 und der A44 aus Richtung Norden dienen. Nach dem Umbau des Aachener Kreuzes ist von der A4 aus Richtung Köln kein Abbiegen auf die A4 Richtung Antwerpen mehr notwendig. Es ist eine Ausschilderung vom Aachener Kreuz aus anzustreben.

Der Standort Krefelder Straße kann dadurch, dass hier die Verkehre aus einem großen Einzugsbereich über die Autobahnen gebündelt werden können, zu einem zentralen Punkt des P+R-Systems werden.

Da die Fußwege vom Parkhaus zur Haltestelle der Linie 51 an der Krefelder Straße ziemlich lang sind – rund 350 m – sollten die notwendigen P+R-Verstärkerlinien bis vor das Parkhaus geführt werden.

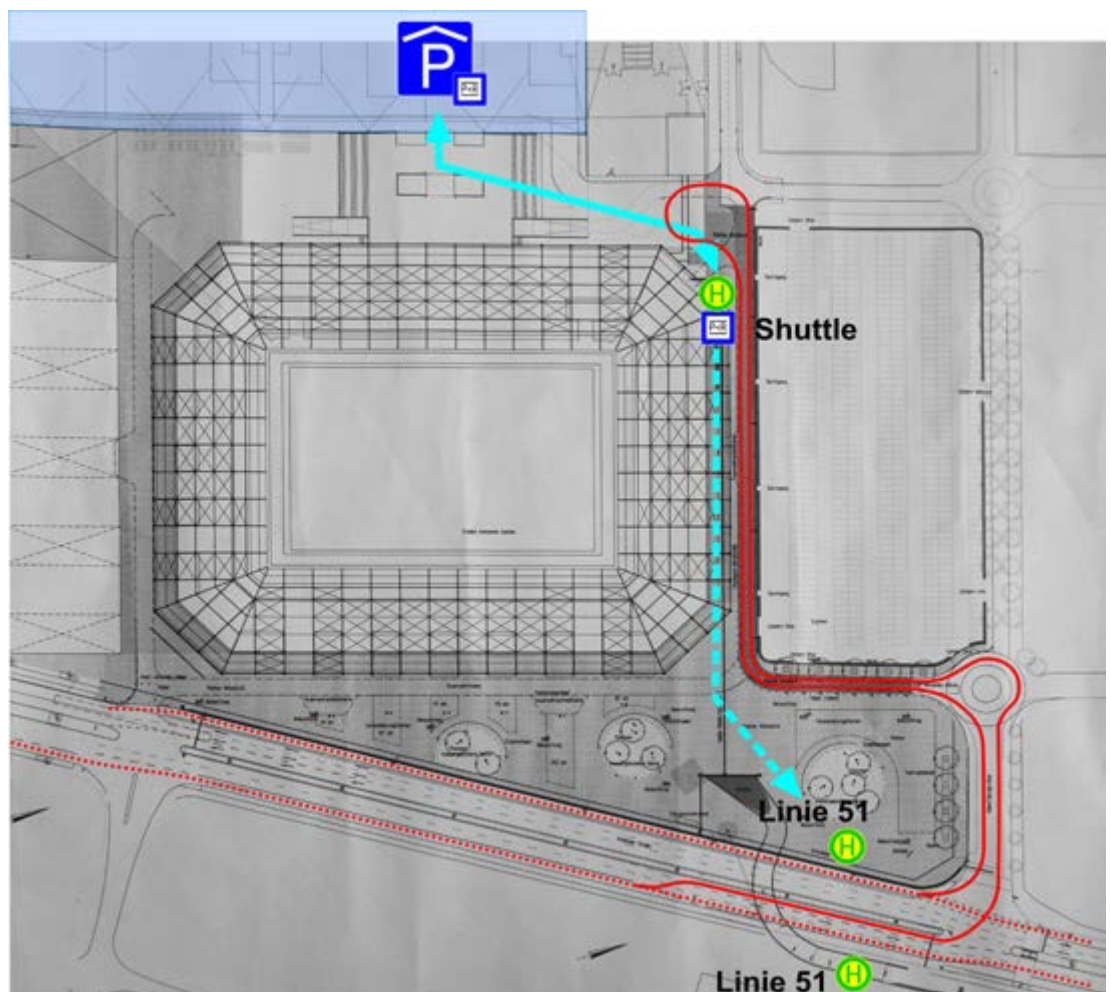


Bild 18: Konzept P+R-Standort Tivoli (rot: Buserschließung, cyan: Fußwege)

Der Standort Tivoli kann an Spieltagen der Alemannia nicht für P+R von Berufspendlern genutzt werden, in der Saison 2009/2010 war dies an insgesamt 10 Werktagen der Fall (sechs Freitage und vier Montage). An diesen Tagen sollte ersatzweise der Bendplatz genutzt und von den P+R-Bussen angefahren werden. Steht der Bendplatz wegen Veranstaltungen ebenfalls nicht zur Verfügung, sollten für diese Tage P+R-Abonnenten kostenfrei in den innerstädtischen APAG-Parkhäusern parken dürfen. Informationen zu den Sperrtagen für P+R und die Ersatzlösungen sollten mit Bekanntwerden der Termine sowohl am Standort Tivoli als auch im Internet veröffentlicht werden. P+R-Abonnenten sollten zusätzlich auch direkt, d.h. per Email zwei Wochen vorher informiert werden.

Attraktiver für P+R als das im Schatten des Tivoli gelegenen Parkhauses wäre sicherlich die Nutzung des an der Albert-Servais-Allee gelegenen Parkplatzes des ALRV. Dieser ist im Gegensatz zum Parkhaus von der Straße aus einsehbar (soziale Sicherheit) und die Fuß- und Fahrwege sind deutlich kürzer. Die Linie 51 könnte außerhalb der Spitzenzeiten die ÖV-Versorgung des P+R-Platzes voll übernehmen.

Aus diesen Gründen sollte überprüft werden, ob nicht zumindest in der Startphase der ARLV-Parkplatz oder zumindest ein Teil von ihm für P+R dienen können.

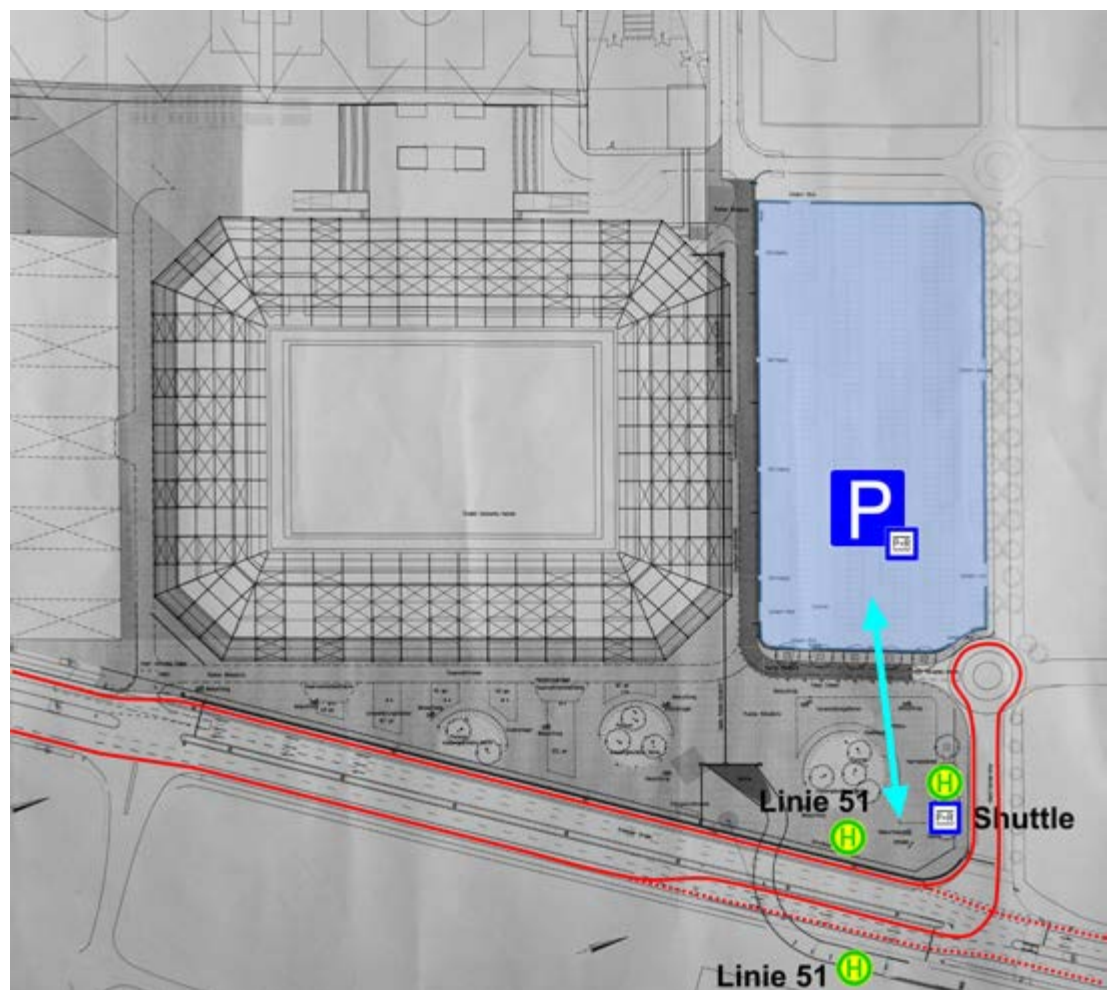


Bild 19: Konzept P+R-Standort Tivoli unter Einbeziehung des Parkplatzes des ALRV (rot: Buserschließung, cyan: Fußwege)

Das Parkhaus bzw. der Parkplatz, der Weg zur Haltestelle und die Haltestelle selber sollten durch Videokameras überwacht werden. Die Bilder der Kameras können zur Leitstelle der APAG übertragen werden. Eine Gegensprechanlage zur Leitstelle trägt weiterhin zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens bei.

5.1.1.4 Standort Monschauer Straße / Waldfriedhof

Um den Parkplatz am Waldfriedhof für P+R zu attraktivieren, sollte das Buschwerk zwischen Parkplatz und Monschauer Straße ausgedünnt und niedrige Äste der dort stehenden Bäume entfernt werden. Hierdurch wird die Einsehbarkeit von der Straße erhöht. Desweiteren sollte die Beleuchtung ergänzt und optimiert werden. Wie an allen P+R-Plätzen sollte eine Videoüberwachung und eine Gegensprechanlage zur APAG-Leitstelle eingerichtet werden. Mit einbezogen werden in das Beleuchtungs- und Videoüberwachungskonzept sollte der Wildparkweg, da hier zusätzliche Stellplätze für P+R einbezogen werden können.

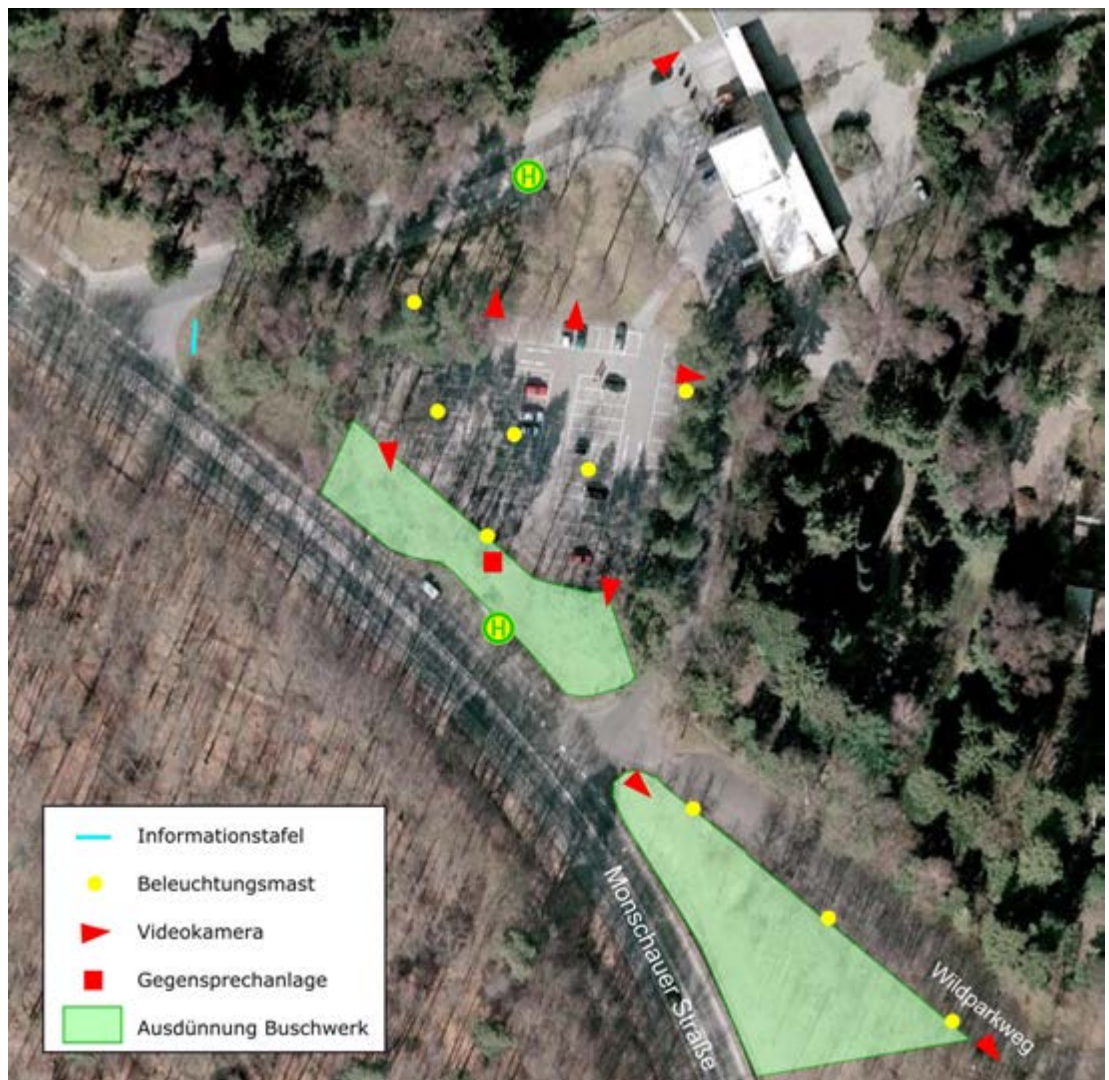


Bild 20: Maßnahmen am Standort Waldfriedhof

5.1.1.5 Standort Lütticher Straße / Mulleklenkes

Um den Parkplatz an der Zufahrt zum "Mulleklenkes", auf dem etwa 75 Parkstände angeordnet werden können, für P+R zu nutzen, müsste eine neue Haltestelle an der Lütticher Straße mit Treppenanlage zum Parkplatz und Querungsstelle geschaffen werden. Zusätzlich ist der Parkplatz zu beleuchten sowie eine Videoüberwachung und eine Gegensprechanlage zur APAG-Leitstelle zu installieren. Zur Lütticher Straße hin ist das Buschwerk auszudünnen, um die Einsehbarkeit von der Straße aus zu erhöhen.



Bild 21: Möglicher P+R-Platz an der Lütticher Straße

5.1.1.6 Standort Vaalser Straße / Westfriedhof

Am bestehenden Parkplatz des Westfriedhofs sollte das Buschwerk zur Vaalser Straße hin deutlich zurückgeschnitten werden, um die Einsehbarkeit von der Straße aus zu erhöhen. Auf dem Parkplatz sollte sämtlicher höherer Bewuchs mit Ausnahme der Bäume entfernt werden. Die umgebende Bepflanzung zum Pariser Ring ist in weiten Bereichen zu öffnen. Dadurch kann der gesamte Platz offener und einsehbarer gestaltet werden.



Bild 22: Öffnung der umgebenden Bepflanzung zum Pariser Ring, um abgeschlossene Angsträume zu vermeiden

Zusätzlich sollte die Beleuchtung optimiert werden. Heute ist der Platz am Rand mit Leuchten mit sehr hohen Leuchtpunkten ausgestattet. Teilweise liegen diese oberhalb des Blätterdaches der Bäume. Deshalb sollte durch zusätzliche niedrigere Leuchten die Ausleuchtung des Platzes verbessert werden.



Bild 23: Maßnahmen Standort Westfriedhof

5.1.2 Linien und Takte

Um Autofahrer zum Umstieg auf P+R zu bewegen, sollte in den Bussen, die die P+R-Anlagen bedienen, noch genügend freie Sitzplätze vorhanden sein. Dies ist am Tivoli und am Waldfriedhof in den morgendlichen Spitzenzeiten nicht der Fall. Die Linie 51 (am Tivoli) und 11 bzw. 46 am Waldfriedhof haben, bevor sie die P+R-Haltestelle anfahren, bereits einen längeren Linienweg hinter sich und sind entsprechend gefüllt. Zu diesen P+R-Plätzen sind deshalb allein aus Kapazitätsgründen zusätzliche Fahrten in den Spitzenzeiten erforderlich.

Am Waldfriedhof ist die heutige Taktdichte mit einer durchschnittlichen Busfolge von 15 min morgens und 22 min nachmittags zudem unzureichend für ein attraktives P+R.

Zwischen Tivoli und Innenstadt sollte deshalb eine eigene P+R-Linie zu den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenzeiten eingerichtet werden, die am Tivoli möglichst nah an die Parkieranlagen herangeführt wird (siehe Bild 18 bzw. 19). Diese sollte dann, abweichend vom Linienweg der Linie 51, auch den kürzesten Weg, also über die Bastei, zum Bushof fahren. Idealerweise würde diese Linie über den Bushof hinaus über die Haltestellen Elisenbrunnen und Theater zur Normaluhr fahren, um umsteigefrei weitere Ziele in der Innenstadt zu erreichen (z.B. Aachen-Münchener, Städteregion, Stadtverwaltung). Ein Wenden wäre über die Route Hackländerstraße-Römerstraße möglich. Auf dem Rückweg sollte der P+R-Bus morgens ohne Halt auf dem schnellsten Weg zurück zum Tivoli fahren. Mit dem Einsatz eines zusätzlichen Busses auf dieser Relation ließe sich ein Halbstundentakt realisieren, für einen Viertelstundentakt wäre der Einsatz von zwei Bussen erforderlich.

Eine solche Linie hätte zwischen Tivoli und Bushof keine Reisezeitnachteile gegenüber dem MIV, im weiteren Verlauf aufgrund der wenigen Halte, an denen darüberhinaus nur ausgestiegen wird und der direkten Führung über den Elisenbrunnen, wenn überhaupt, nur geringe Reisezeitnachteile gegenüber dem MIV.

Die Bedienung des P+R-Platzes Waldfriedhof kann durch die Verlängerung der Linie 21, die heute an Siegel endet, verbessert werden. Damit stände zusätzlich zu den durchlaufenden Linien mit beschränktem Platzangebot, halbstündig ein leerer, weil am Waldfriedhof startender, Bus zur Verfügung. Die Verlängerung der Linie 21 würde gegenüber heute einen zusätzlichen Bus erfordern. Diese Maßnahme trägt darüberhinaus zu einer verbesserten Fahrplansicherheit auf der Linie bei.

In den morgendlichen Spitzenzeiten ist ein Linksabbiegen zum Parkplatz Waldfriedhof gegen den stadteinwärts strömenden Verkehr auf der Monschauer Straße problematisch. Hier sollte geprüft werden, ob die Fußgängerampel (Reiterampel) in Höhe des Brückchenwegs per Funk von den Bussen angesteuert werden kann, um eine entsprechende Zeitlücke zum Abbiegen zu erzeugen.

In diesem Zusammenhang wären Busbeschleunigungsmaßnahmen auf der Krefelder Straße im Zulauf auf den Knoten Bastei bzw. Soerser Weg und auf der Monschauer Straße auf den Knoten Siegel zu prüfen. Durch diese könnte der Bus Reisezeitgewinne gegenüber dem MIV erhalten. Darüber hinaus würde hierdurch

der Vorrang des Busses im Straßenraum für den MIV sichtbar und spürbar dokumentiert. Allerdings wären hierfür umfangreichere Maßnahmen in den Signalprogrammen der genannten Knotenpunkte erforderlich.

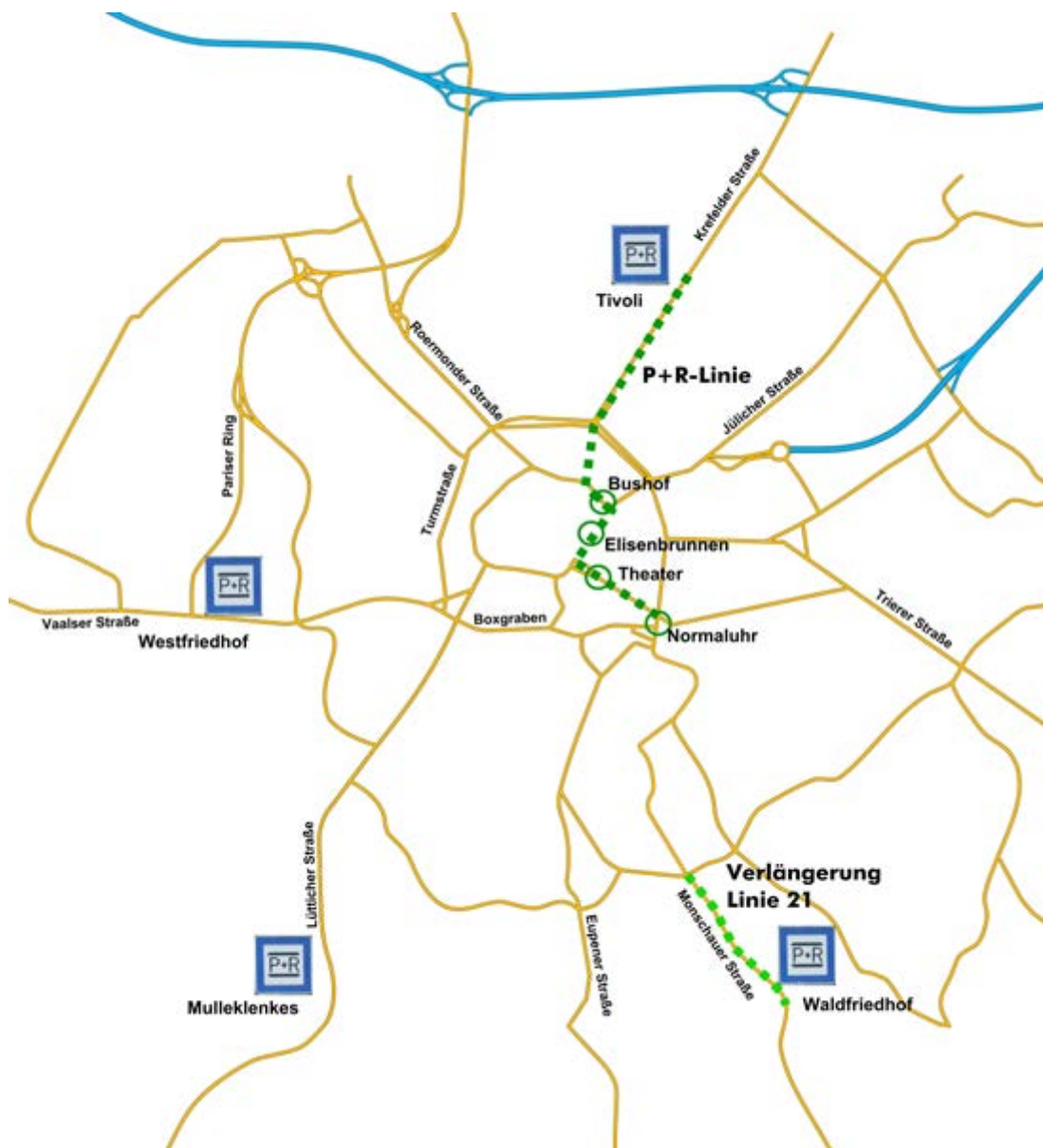


Bild 24: Linienergänzungen im Einstiegskonzept

5.1.3 Tarife

Der Tarif für P+R muss in Relation zum Parktarif in der Innenstadt gesehen werden. Es muss auch finanziell attraktiver sein, den Pkw auf einem P+R-Platz abzustellen und mit dem Bus in die Innenstadt zu fahren, als direkt in der Innenstadt zu parken.

Es sollte ein einheitlicher P+R-Tarif für alle Plätze gelten (heute kostet eine Fahrt vom Tivoli in die Innenstadt 1 €, vom Waldfriedhof 2,35 €) und das Tarifsystem so einfach und klar wie möglich gehalten werden, das heisst keine

unterschiedlichen Tarife für verschiedene Zeiten oder Tage.

Will man neben Berufspendlern auch Einkaufsverkehr als P+R-Kunden gewinnen, ist das in Groningen praktizierte Tarifmodell mit einem Busticket für alle Fahrzeuginsassen beispielhaft. Gerade für verkehrlich besonders kritische Zeiten, wie beim Weihnachtsmarkt, gäbe es hiermit ein sehr attraktives Angebot.

In Relation zu dem in Aachen gültigen Parktarif im Straßenraum von 1 €/h (innerhalb des Allenrings) erscheint ein Preis im Bereich von 2 € bis 2,50 € für das Hin-und-zurück-Ticket für eine Pkw-Besetzung als angemessen, bei kostenfreiem Parken. Das Ticket kann entweder beim Busfahrer oder am Fahrkartenautomat am P+R-Platz erworben werden.

Am Standort Tivoli empfiehlt sich dort eine umgekehrte Regelung: Es ist ein Parkticket zu lösen, welches gleichzeitig als Busticket in die Innenstadt für bis zu fünf Personen gilt. Damit P+R-Nutzer am Kassenautomaten des Parkhauses von anderen Nutzern unterschieden werden können, ist es erforderlich, dass die Parktickets im Bus einen zusätzlichen Code erhalten.

Für Berufspendler sollten P+R-Abonnements zu vergünstigten Konditionen eingeführt werden, etwa in der Spanne von 25 bis 30 €/Monat.

Für Inhaber von Zeitkarten (z.B. Jobtickets) sollten für P+R besondere Vergünstigungen bestehen.

Tabelle 3: Gegenüberstellung der heutigen Fahrpreise für den ÖV, Kosten für Parken in der Innenstadt und dem Vorschlag für einen P+R-Tarif

	Heutige Preise für ein ÖV-Ticket retour, (P+R-Platz bis Innenstadt)	Vergleichbare Stell- bzw. Parkplatzkosten	Vorschlag für P+R-Tarif (Parken+Bus/retour)
mit Einzelfahrschein:	4,70 € (Waldfriedhof, Mülleklennes, Westfriedhof) 2,00 € (Tivoli, City XL-Tarif)	Für 4,70 € kann man in der Tarifzone 2 9 h 24 min lang am Straßenrand parken in den Parkhäusern der Innenstadt zwischen 2 h und 3 h lang parken in der Innenstadt am Straßenrand ein „Knöllchen“ (i.d.R. 5 €)	2,50 €
Monatskarte	Aachen-Karte: 53,55 € im Abonnement: 44,63 €	Monatsmiete für Tagesstellplatz in Parkhäusern: 58,50 € durchschnittliche Stellplatzmiete lt. Befragung: 56,33 € 9 „Knöllchen“ zu 5 € ⁶	25,00 €

⁶ In anderen europäischen Staaten z.B. den Niederlanden oder Großbritannien wäre bereits mit einem sanktionierten Parkverstoß der Preis für eine ÖV-Monatskarte erreicht (siehe auch Seite13)

Die Gegenüberstellung in der Tabelle 3 zeigt, dass die vorgeschlagenen P+R-Tarife, deutlich günstiger als ein Einzelfahrschein für die gleiche Relation (Ausnahme Tivoli-Innenstadt, wo der City-XL-Tarif gilt) sind. Dies ist notwendig, da die heutige äußerst geringe Nutzung von P+R auch deutlich zeigt, dass mit den bestehenden Fahrpreisen kein Anreiz für das Stehenlassen des Kfz gegeben wird. Die P+R-Tarife sind „Sonderangebote“. Wie bei allen Sonderangeboten oder auch Subventionen kann es im Einzelfall zu „Missbrauch“ oder Ungerechtigkeiten kommen. Dies lässt sich nicht vermeiden und wird in Kauf genommen, da es notwendig ist, ein preislich attraktives Angebot zum Umstieg zu schaffen. Fast alle Beispielstädte (siehe Kapitel 3) bieten ebensolche Sondertarife für die P+R-Nutzung an.

Als zusätzliche Anreize für den Umstieg auf P+R könnten P+R-Nutzern Rabatte auf andere Produkte der ASEAG und APAG bzw. städtischer Einrichtungen gewährt werden. Dauerkunden könnten Prämien aus diesem Umfeld erhalten, die es normaler Weise nicht im Handel gibt.

5.1.4 Information und Marketing

Der Start des „neuen“ P+R-Systems sollte mit einer öffentlichen Aktion erfolgen, der eine entsprechende „peppige“ Informationskampagne vorausgegangen ist.

Beispielhaft könnte dies folgendermaßen aussehen: Neben Ankündigungen in der lokalen Presse, dem Radio und Fernsehen, werden die städtischen Informations- und Werbetafeln genutzt. Vor dem Start werden an den Einfallstraßen Flyer, eventuell versehen mit Gratistickets, verteilt. Die Eröffnung des P+R-Systems erfolgt auf dem Vorplatz des Tivolis durch den Oberbürgermeister mit der Enthüllung der Informationstafel. Abschließend fahren die Honoratioren unter dem Motto „Ganz coole Typen fahren ganz große Autos“ mit einem P+R-Bus in die Innenstadt. Alternativ zu Gratistickets zu Beginn ist auch eine kostenlose „Schnupperwoche“ denkbar.

Die Befragung hat gezeigt, dass Informationsdefizite und Vorurteile bezüglich der Busnutzung -berechtigt oder unberechtigt – bestehen. Denen gilt es entgegenzuwirken. Busfahren darf kein „Rückschritt“ mehr sein, wie es einer der Befragten als Grund für die Nichtnutzung des Busses formulierte. Dem (Vor?)Urteil von „überfüllten, unpünktlichen Bussen“, mit „unfreundlichen Busfahrern“, „lärmenden Schülern“ und „üblen Gerüchen“ müssen entsprechende Qualitäten entgegengesetzt werden.

In der Stadt und an den Einfallstraßen sollten großformatige Plakate auf das P+R hinweisen. In allen Stadtplänen von Aachen sollen P+R-Plätze vollständig und korrekt eingetragen sein.

Im Internetportal der Stadt Aachen sollte eine eigene P+R-Seite nach Vorbild der englischen Städte eingerichtet werden. Hier sollten stets die aktuellen Informationen zu P+R, zum Beispiel über Sperrung des Parkhaus Tivoli und die Ersatzlösungen an Spieltagen der Alemannia, abrufbar sein. Die P+R-Seite sollte unmittelbar mit den Informationen zum Parken in der Innenstadt verknüpft sein.

Auch in Broschüren zum Parken in Aachen sollte P+R gleichrangig zum innerstädtischen Parken behandelt werden. Insgesamt sollte gelten: Keine Information zum Innenstadtparken ohne Information zum P+R.

Bei allen größeren Veranstaltungen in der Innenstadt (Weihnachtsmarkt, September-Special, Kunsthandwerkermarkt etc.) sollte bei der Werbung und Information für die Veranstaltung der Hinweis auf P+R obligatorisch sein.

Die Ausschilderung der P+R-Plätze sollte von der Autobahn (Krefelder Straße, Lütticher Straße, Monschauer Straße) bzw. der Grenze (Vaalser Straße, Lütticher Straße) aus erfolgen. Auf der A4 sind Hinweise vom Aachener Kreuz aus wünschenswert.

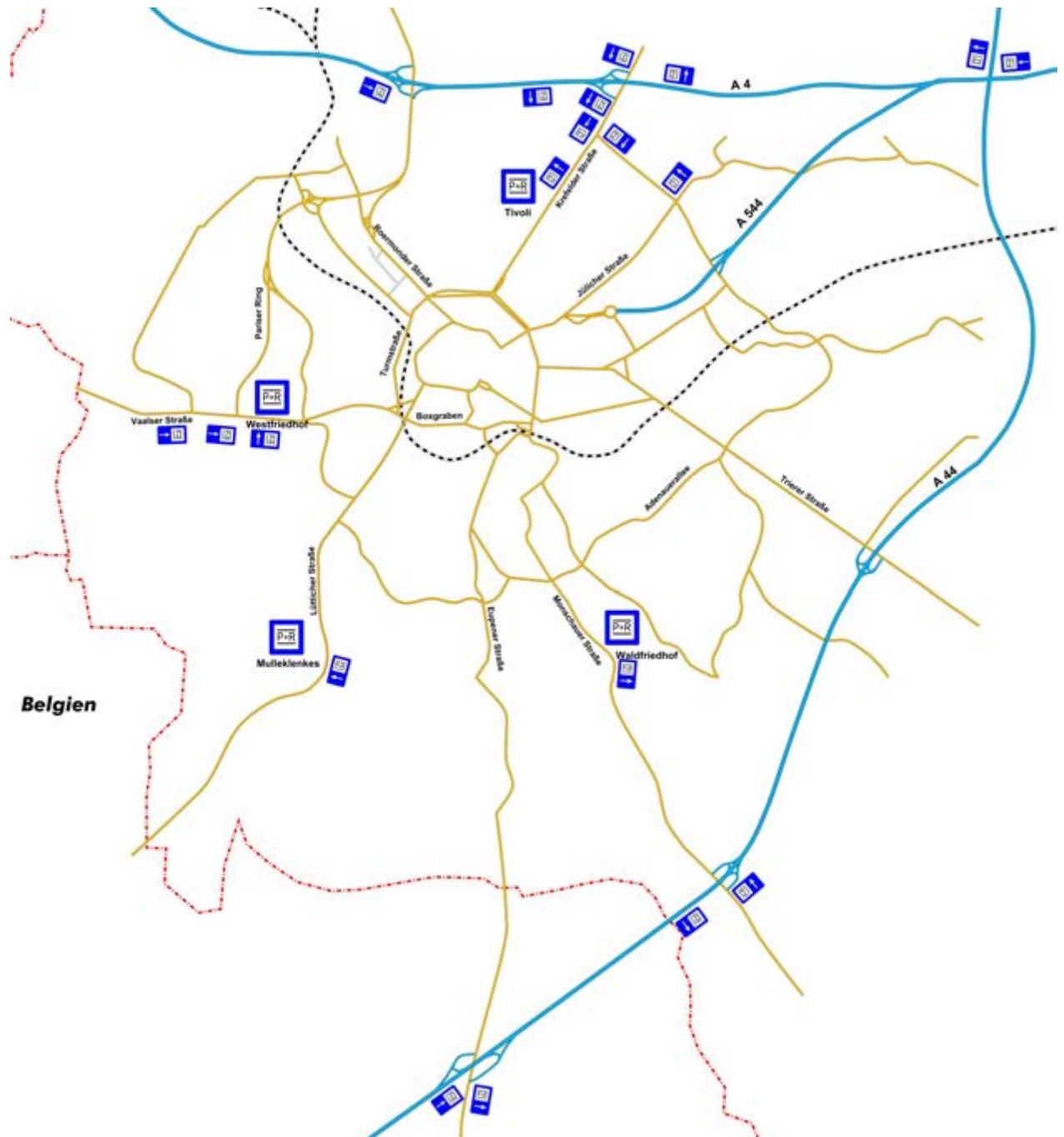


Bild 25: Wegweisung zu den P+R-Plätzen (Einstiegskonzept)

An allen P+R-Plätzen sollten große Informationstafeln den P+R-Platz kennzeichnen. Auf diesen Tafeln sind alle wichtigen Informationen (Kosten, Betriebsdauer, Takte, Ansprechpartner etc.) enthalten, es wird damit deutlich, dass es sich um ein System handelt (siehe auch Kapitel 5.1.1.2 und Bild 17).

Dynamische Anzeigen, die die Wartezeit zum nächsten P+R-Bus anzeigen oder über besondere Ereignisse informieren, z.B. Verlegung des P+R an Spieltagen der Alemannia, können einen zusätzlichen Beitrag leisten.

Regelmäßig könnte eine Erfolgsbilanz als „P+R-Barometer“ öffentlich gemacht werden.

5.2 Langfristkonzept

5.2.1 Infrastruktur

Die P+R-Standorte Tivoli und Westfriedhof bieten, legt man die Potentialabschätzung auf der Basis der Befragung zu Grunde, auch längerfristig ausreichende Kapazitäten. An der Monschauer Straße und Eupener Straße könnten langfristig größere P+R-Anlagen erforderlich werden, wenn es gelingt das Potential auszuschöpfen.

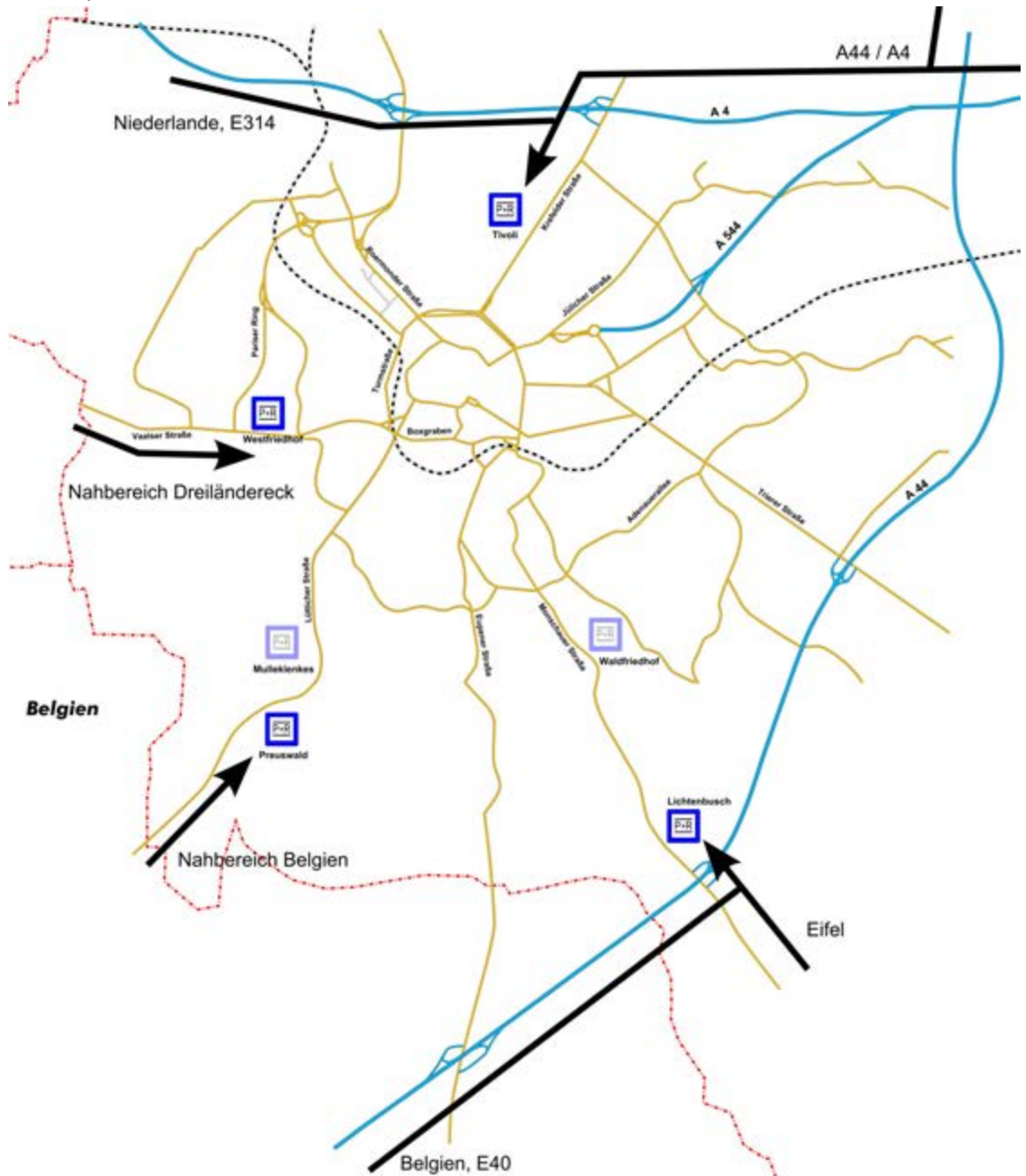


Bild 26: Langfristkonzept P+R-Plätze

An der Monschauer Straße könnte an der Anschlussstelle Lichtenbusch ein neuer P+R-Platz (ca. 375 Parkstände) geschaffen werden. Die Fläche 1 (siehe Bild 27) ist in städtischem Besitz, Fläche zwei liegt verkehrlich etwas günstiger, da die bestehende Signalanlage die Ein- Und Ausfahrt erleichtert.



Bild 27: *Mögliche Flächen für einen P+R-Standort an der Anschlussstelle Lichtenbusch*

An der Lütticher Straße ist das Gebiet zwischen der Lütticher Straße und der TGV-Strecke gegenüber der Siedlung Preuswald ein geeigneter Standort für eine P+R-Anlage von ca. 230 Parkstände.

Fläche 1 (Bild 28) hat den Vorteil, dass sie mit der ehemaligen Baustellenzufahrt zur TGV-Strecke bereits über eine Anbindung zur Lütticher Straße verfügt, und über den Fußweg (aus Richtung Entenpfuhl) die bestehende Haltestelle der Linien 2 und 24 erreicht werden kann. Dafür ist die Bebauung mit einer Parkieranlage aufwendiger, da das neuangelegte Bachbett überbrückt werden muss.

Fläche 2 ist insgesamt einfacher zu bebauen, liegt aber außerhalb des Linienweges der Linie 2 (Preuswald).

Beide Flächen sind im Besitz der DB.



Bild 28: Mögliche Flächen für einen P+R-Standort im Bereich Preuswald



Bild 29: Blick auf Fläche 1 von der Fußgängerbrücke

5.2.2 Linien und Takte

Langfristig, mit Realisierung eines großen P+R-Platzes an der Monschauer Straße, bietet es sich an die beiden großen P+R-Plätze Tivoli und Lichtenbusch mit einer P+R-Linie im Viertelstundentakt zu verbinden.

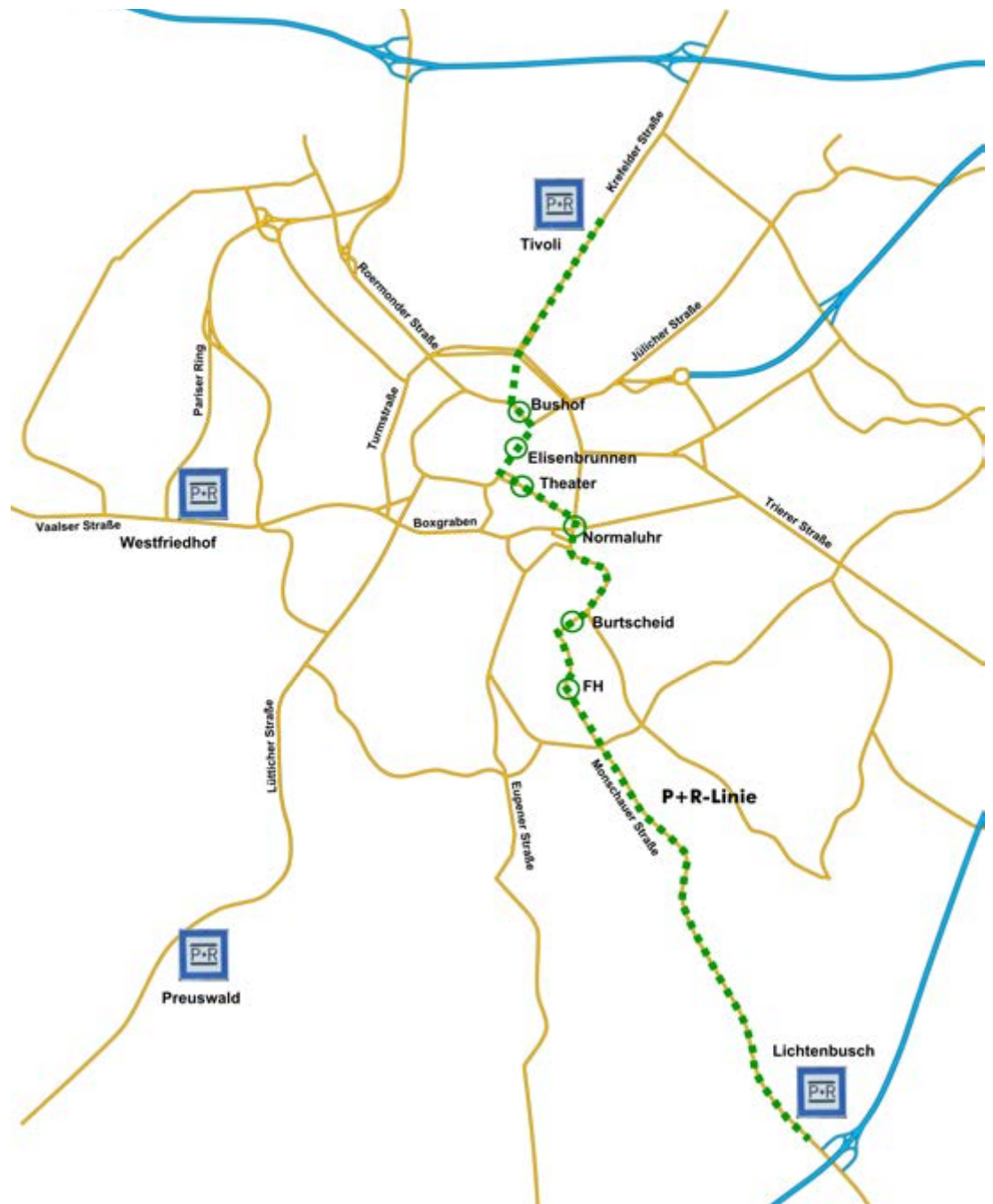


Bild 30: Linienergänzung Langfristkonzept

6 Kosten

Ein attraktives P+R ist nicht kostendeckend zu betreiben. In der Bilanz der „gesamstädtischen“ Einnahmen sind Mindereinnahmen zu erwarten, da ein beträchtlicher Teil der potentiellen P+R-Kunden heute Miete für einen Dauerstellplatz in der Innenstadt oder eventuelle „Knöllchen“ bezahlen.

Für ein attraktives P+R sind zunächst Investitionen zu tätigen und in der Folge Betriebskosten zu berücksichtigen.

Zum Einstieg sollten die Plätze Westfriedhof und Waldfriedhof verbessert, der Standort „Mulleklenkes“ eingerichtet und der Standort „Tivoli“ als zentrales Element etabliert werden.

P+R-Platz Tivoli	20.000 €
P+R-Platz Waldfriedhof	65.000 €
P+R-Platz Mulleklenkes	75.000 €
P+R-Platz Westfriedhof	70.000 €

Hierfür sind Investitionskosten von rd. 230.000 € aufzuwenden, davon etwa 140.000 € allein für Videoüberwachung.

Für dynamische Anzeigen wären pro Standort etwa 25.000 € zu veranschlagen.

Die Wegweisung zu den Standorten ist mit etwa 25.000 € zu veranschlagen.

Zu den Infrastrukturkosten kommen die Aufwendungen für eine entsprechende Informations- und Marketingkampagne.

Der Betrieb der P+R-Linie mit zwei Bussen vom Tivoli zur Normaluhr in der Zeit von werktags 6 bis 9 Uhr und nachmittags von 16-19 Uhr ist mit Betriebskosten von etwa 180.000 €/Jahr zu veranschlagen. Die Verlängerung der Linie 21 zum Waldfriedhof ist mit 70.000 €/Jahr zu veranschlagen. Die P+R-Linie im Langfristkonzept (15 min-Takt, Betriebszeit 6 bis 20 Uhr) würde mit etwa 1.190.000 €/Jahr zu Buche schlagen.⁷

Für die im Langfristkonzept enthaltene Errichtung von zwei großen neuen Parkplätzen sind etwa 2,4 Mio. Euro zu veranschlagen.

Bei Ausschöpfung des auf Basis der Befragung ermittelten Potentials (siehe Kapitel 4.4) und den in Kapitel 5.1.3 genannten Tarifen (Annahmen: 50 % Abonnenten bzw. Jobticket-Inhaber, 50 % Einzelfahrscheine) könnten Einnahmen von etwa 400.000 €/Jahr durch Berufspendler generiert werden.

⁷ Die voraussichtlichen Betriebskosten wurden mit der ASEAG abgestimmt.

Tabelle 4: Übersicht Maßnahmen und Kosten

Priorität	Maßnahme	Kosten
Einstiegskonzept		
	Herrichtung Standort Tivoli	20.000 €
	Fahrgastunterstand	4.500 €
	Fahrkartenautomat	4.000 €
	Infotafel	1.500 €
	Ergänzende Überwachung	10.000 €
	Miete Parkplatz ALRV	? €
	Herrichtung Standort Waldfriedhof	65.000 €
	Rückschneiden Bepflanzung	2.500 €
	Ergänzung Beleuchtung	10.000 €
	Fahrkartenautomat	4.000 €
	Infotafel	1.500 €
	Überwachung, Gegensprechanlage	47.000 €
	Herrichtung Standort Mülleklenkes	75.000 €
	Treppe	7.000 €
	Markierung Parkplatz	2.500 €
	2 Fahrgastunterstände	9.000 €
	Mittelinsel	5.000 €
	Fahrbahnmarkierung	4.500 €
	Rückschneiden Bepflanzung	2.500 €
	Beleuchtung	7.000 €
	Fahrkartenautomat	4.000 €
	Infotafel	1.500 €
	Überwachung, Gegensprechanlage	32.000 €
	Herrichtung Standort Westfriedhof	70.000 €
	Rückschneiden Bepflanzung	5.500 €
	Ergänzung Beleuchtung	12.000 €
	Fahrkartenautomat	4.000 €
	Infotafel	1.500 €
	Überwachung, Gegensprechanlage	47.000 €
	Wegweisung	25.000 €
	Dynamische Anzeigen	100.000 €
	P+R-Shuttle Tivoli – Normaluhr montags bis freitagss 6-9 und 16-19 Uhr, 15 min Takt,	180.000 € / Jahr

	Verlängerung Linie 21	70.000 € / Jahr
	Auftaktkampagne	
	Ständige Information	
Langfristkonzept		
	P+R-Platz Lichtenbusch	1.500.000 €
	Befestigung, Bepflanzung, Beleuchtung, Fahrgastunterstand	1.380.000 €
	Überwachung, Gegensprechanlage	120.000 €
	P+R-Platz Preuswald	1.000.000 €
	Grunderwerb	60.000 € ⁸
	Befestigung, Bepflanzung, Beleuchtung, Fahrgastunterstand	815.000 €
	Überwachung, Gegensprechanlage	85.000 €
	P+R-Linie Tivoli – Lichtenbusch werktags 6 bis 20 Uhr, 15 min Takt,	1.190.000 € / Jahr
	Ständige Information	

geldwerten Aufwand für P+R stehen als nicht materielle Gewinne gegenüber:

- weniger Verkehr in der Innenstadt = weniger Lärm, weniger Abgase (bei Ausschöpfung des Potentials eine CO₂-Einsparung von rund 1,5 t/Tag), mehr Sicherheit
- weniger parkende Kraftfahrzeuge in der Innenstadt = weniger Fläche für parkende Autos wird benötigt (bei Ausschöpfung des ermittelten Potentials 12.000 m²).

⁸ laut Auskunft der Stadt Aachen liegen die Grundstückskosten bei 10 €/m²

7 Flankierende Maßnahmen

Unterstützend zu attraktiven Preisen für P+R wäre auf der anderen Seite ein anderer Umgang mit Verstößen gegen Höchstparkdauern und Parkscheinplicht unbedingt zu empfehlen. Zunächst wäre ein offensiver Umgang mit der Überwachung erforderlich, wie er im Ausland – bei deutlich höheren Bußgeldern – selbstverständlich ist. So wird in Großbritannien auf vielen städtischen Internetseiten auf die Überwachung und die Konsequenzen bei Parkverstößen hingewiesen. Überwachung sollte als ein positiver Beitrag – Gewährleistung von ausreichend Parkraum für Kurzzeitparker und Anwohner – dargestellt werden. In der Regel erfolgen in weiten Bereichen von Aachen nur einmalige Kontrollen am Tag, so dass es bei einem „Knöllchen“ von 5 € (Überschreiten der zul. Parkdauer und oder Parken ohne Parkschein bis zu 30 min) bleibt. Dieses (kalkulierbare) Risiko wird häufig billigend in Kauf genommen. Durch die Erhöhung der Anzahl der Rundgänge des Überwachungspersonals in einem Bereich pro Tag würde das Risiko für teureres „Knöllchen“ (25 € bei einer Überschreitung der Höchstparkdauer oder Parken ohne Parkschein von mehr als 3 h) ansteigen. Damit entstünden einem in der Innenstadt im Straßenraum parkenden Berufstätigen schon bei einem „Knöllchen“ im Monat die gleichen Kosten, wie mit einem P+R-Abo (und einmal im Monat „erwischt“ zu werden ist mehr als wahrscheinlich).

8 Zusammenfassung

Die Befragung hat ein erhebliches Potential und Interesse für P+R gezeigt, das es gilt durch entsprechende Anstrengungen zu mobilisieren.

Das neue P+R-Konzept soll keine Konkurrenz zum bestehenden ÖV darstellen, sondern eine Ergänzung zu dessen Angebot für die Relationen, für die es kein attraktives ÖPNV gibt und auch wirtschaftlich nicht sinnvoll ist, bieten.

Mit vier P+R-Plätzen können in Aachen die Relationen auf denen P+R sinnvoll ist, abgedeckt werden. Zentrale Bedeutung hat der Standort Tivoli, der den Verkehr von der Autobahnen A4, A44 und aus den Niederlanden aufnehmen soll. Ein Standort an der Monschauer Straße – im Einstiegskonzept der Parkplatz am Waldfriedhof, bei Erfolg langfristig ein neuer großer Parkplatz an der Autobahnabfahrt Lichtenbusch - nimmt die Verkehre aus der Eifel und von der Autobahn aus Richtung Belgien auf. Standorte an der Lütticher Straße – Einstiegskonzept Parkplatz am Mülleklenges, langfristig ein neuer Parkplatz gegenüber Preuswald - für den Verkehr aus dem Nahbereich Belgien und an der Vaalser Straße (Westfriedhof) für den Nahbereich Dreiländereck ergänzen das System.

Die bestehenden Plätze Westfriedhof und Waldfriedhof bedürfen vor allem Verbesserungen hinsichtlich der sozialen Sicherheit: Ergänzende Beleuchtung, Rückschnitt der Begrünung und damit bessere Einsehbarkeit von der Straße sowie Videoüberwachung und Gegensprechanlagen sollen für ein besseres Sicherheitsgefühl sorgen.

Die heutige Auslastung der Busse in den Stoßzeiten an der Krefelder Straße und auf der Monschauer Straße verlangt zusätzliche Fahrten für P+R. Die Verlängerung die Linie 21 zum Waldfriedhof sowie die Einrichtung einer P+R-Linie zwischen Tivoli und Innenstadt können hier Abhilfe schaffen. Langfristig kann eine P+R-Linie die beiden großen Standorte Tivoli und Lichtenbusch mit der Innenstadt verbinden.

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-Besatzung - 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 weg kommen von seinem negativen Image.

Durch die Nutzung vorhandener Ressourcen im Einstiegskonzept können die Investitionskosten in Infrastruktur auf rd. 230.0000 € beschränkt werden. Die jährlichen Betriebskosten im Linienbetrieb sind mit etwa 560.000 € 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 eröffnet.