



Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0012/2020		Datum: 14.01.2020	
Verfasser: Dezernat 4		Az.: 61/Dö	
Betreff: P+R- Konzept in Verbindung mit reduziertem Busticket			
Gremienweg:			
04.02.2020	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. Kenntnis <input type="checkbox"/> vertagt <input type="checkbox"/> Enthaltungen
	TOP öffentlich		<input type="checkbox"/> ohne BE abgesetzt <input type="checkbox"/> geändert <input type="checkbox"/> Gegenstimmen

Unterrichtung:

Das Konzept wird im Rahmen eines Vortrages durch die koveb vorgestellt.

Der Stadtrat hat am 21.02.2019 den Nahverkehrsplan der Stadt Koblenz (NVP) beschlossen. In diesem werden auch Aussagen zur Förderung von Park&Ride-Verkehren (P&R) gemacht.

Aufgrund mangelnder Bereiche im Stadtgebiet Koblenz, ist die Errichtung von großen P&R-Flächen an der Stadtgrenze auf mittlere Sicht vermutlich nicht zu realisieren.

Im Sinne eines interkommunalen Verkehrskonzeptes sind für eine integrierte Verkehrsplanung die „richtigen“ P&R-Standorte außerhalb des Stadtgebietes an den Haupteinfallachsen des Individualverkehrs (z.B. an SPNV-Haltepunkten) zu realisieren. Aber auch dort stehen keine ausreichend großen Flächen zur Verfügung.

Mit den drei großen Parkplätzen im Bereich

- der Universität (Metternich),
- der Kurt-Schumacher-Brücke/B49 (Moselweiß),
- der Hochschule (Karthause/B327) und weiteren Parkplatzangeboten in
- Ehrenbreitstein, Parkdeck B42 und
- Oberwerth/CGM-Arena (B9)

stehen im Koblenzer Stadtgebiet grundsätzlich Parkplatzflächen zur Verfügung, die für P&R-Verkehre zur Verfügung stehen und intensiver als bisher genutzt werden könnten.

Fast alle vorhanden P&R-Standorte leiden aber auch darunter, dass es einen erheblichen Stellplatzbedarf bzw. „Parkdruck“ aus der unmittelbar angrenzenden Nachbarschaft gibt:

Universität Koblenz	Studierende und Beschäftigte aus Technologiezentrum, Freizeitverkehre (z.B. im Sommer Stattstrand)
Kurt-Schumacher-Brücke	MitarbeiterInnen aus Verwaltungszentrum II und Klinikum Kemperhof
Hochschule Koblenz	Studierende, Schulzentrum Karthause, Anwohner
Oberwerth/CGM-Arena	Sportler, Freizeitgäste

Somit werden die eigentlich als P&R-Flächen ausgewiesenen Parkplätze letztendlich vielfach für das Parken von Berufspendlern oder Besuchern von Einrichtungen im direkten Umfeld genutzt. P&R-Verkehre in die Innenstadt kommen nicht oder nur in geringem Umfang zu Stande, weil Dauerparker die P&R-Flächen bereits früh morgens regelmäßig längerfristig belegen.

Nachfolgend wird ein Konzept beschrieben, das u.a. bereits in Amsterdam/Zeeburg (NL) in sehr ähnlicher Funktionsweise umgesetzt ist.

Konzept

Die Stadt Amsterdam betreibt vor den Toren der Stadt (Zeeburg) einen P&R-Parkplatz. Das Umfeld dort ist durch Hochhäuser und Büroneubauten (Wohnen, Gewerbe, Büroflächen) geprägt. Unmittelbar vom P&R-Parkplatz verkehrt die Straßenbahn mit nur wenigen Haltepunkten bis in die Stadtmitte und Hauptbahnhof.

Die Verantwortlichen in Amsterdam haben eine Lösung entwickelt, um jene Parkplatznutzer finanziell zu belohnen, die den P&R-Parkplatz für eben diese Nutzung aufsuchen und auch tatsächlich mit der Straßenbahn in die Innenstadt von Amsterdam fahren.

Im Folgenden wird der Ablauf am Beispiel des P&R-Parkplatzes Kurt-Schumacher-Brücke/B49 beschrieben. Die im Text eingefügten Ziffern entsprechen den Ablaufstationen gemäß der als Anlage beigefügten Funktionsskizze.

Der/Die Pkw-Fahrer/in fährt auf den bewirtschafteten P&R-Parkplatz und zieht an der Schranke (1) ein normales Parkticket (2).

Mittels entsprechender Hinweisschilder wird darauf hingewiesen, dass am Parkscheinautomat ein Busticket für die Innenstadt gelöst werden kann.

Es gibt einen Parkscheinautomaten für die Berechnung der Parkgebühren und eine weitere technische Einheit für die Ausgabe von ÖPNV-Tickets. Beide Geräte stehen direkt nebeneinander (oder bilden eine technische Einheit – so in Zeeburg/Amsterdam).

Diejenigen, die mit dem Bus in die Innenstadt fahren möchte, gehen zum Fahrscheinautomaten (3), um ein ÖPNV-Ticket zu lösen. Der koveb-Fahrscheinautomat gibt koveb-Fahrscheine mit einem Barcode (QR) oder mit einem integriertem RFID-Chip aus (letzteres erfolgt in Amsterdam).

Am Fahrscheinautomat wird der/die Pkw-Fahrer/in gefragt, ob die Nutzung des ÖPNV beabsichtigt ist.

Sofern dies der Fall ist, wird die „JA-Taste“ (4) gedrückt und die Anzahl (5) der gewünschten Fahrscheine angegeben; [Busfahrscheine für bis zu fünf Personen können in einem geschlossenen Bezahlvorgang gelöst werden, d. h., keine fünf einzelnen Bezahlvorgänge]. Im Anschluss erfolgt der Bezahlvorgang (6) für die Bus-Tickets (7). Die Fahrscheindaten werden vom koveb-Fahrscheinautomaten an das Hintergrundsystem (ITCS - Intermodal Transport Control System) der koveb übermittelt.

Die Fahrgäste (bis zu 5 Personen, siehe oben) sind bei diesem Systemansatz gehalten, das Check-In-System (8) durch Vorhalten des Fahrscheins am Entwerter/Barcode-Leser im Bus beim koveb-Fahrpersonal (9) zu nutzen. Die Fahrscheindaten werden im koveb-Bus an das ITCS übermittelt.

Auf der Rückfahrt nutzen die Fahrgäste dasselbe Bus-Ticket und führen wiederum den Check-In-Vorgang beim koveb-Fahrpersonal am Barcodelesegerät (9) durch. Auch bei diesem Vorgang werden die Fahrscheindaten an das ITCS übermittelt.

Nach Erreichen des P&R-Parkplatzes bzw. der zugeordneten Bushaltestelle ist nun am Ticketautomat (10) auch die Parkgebühr zu bezahlen. Dazu wird zunächst das Parkticket in den Automaten eingeführt. Das System zur Errechnung der Parkgebühr fragt zunächst, ob der koveb-Bus genutzt wurde.

Der Fahrgast drückt die Taste „JA“ (11). Der Ticketautomat bittet um das Vorhalten (berührungslos) des koveb-Bus-Tickets (7) an den im Ticketautomaten integrierten Barcode-leser (12).

Das koveb-Hintergrundsystem gleicht das am Barcodeleser vorgehaltenen Bus-Ticket (das eTicket der koveb funktioniert auch) mit dem an diesem Fahrscheinautomaten ausgegebenen Bus-Ticket (7) ab. Das System bestätigt intern die korrekte Ausgabe und Nutzung des Bus-Tickets (siehe Check-In-Vorgang).

Nunmehr reduziert (13A) sich die Parkgebühr von beispielsweise **zwölf** Euro (für 6 Stunden Parkzeit) auf nur noch **einen** Euro. (Das war in 2018 die Größenordnung in Zeeburg/Amsterdam). Der „nicht-ÖPNV-Fahrer“ zahlt die volle Parkgebühr (13B).

Es werden nur vergünstigte Fahrscheine für die Relation P&R-Parkplatz bis Innenstadt (VRM-Wabe 101) angeboten. Wer kürzer oder darüber hinaus fährt, profitiert nicht von der Vergünstigung des Park-Tickets.

Es ist beabsichtigt, nur einen Parkscheinautomaten aufzustellen. An der Kurt-Schumacher-Brücke bestehen mehrere Fußwegebeziehungen zu mindestens drei geeigneten Bushaltestellen mit zwei koveb-Busverbindungen (Linien 6 und 20) in Richtung Innenstadt.

Realisierungsmöglichkeit

Seitens der koveb könnte solch ein System realisiert werden. Das heutige ITCS der koveb lässt eine entsprechende Systemkonfiguration zu. Auch wenn die koveb bisher keine Fahrkarten mit integriertem RFID-Chip einsetzt, bietet sich sowohl das bei koveb bereits im Einsatz befindliche eTicket als auch der normale Papierfahrschein (dann mit aufgedrucktem Barcode) für eine technische Umsetzung an. So ist eine Lösung für „jedermann“ gewährleistet.

Fahrpreisgestaltung für diesen „besonderen“ Fahrschein

Zum Projekt haben auch bereits erste Gespräche zwischen VRM GmbH und koveb stattgefunden.

Die detaillierte rabattierte Fahrpreisgestaltung müsste bei einer Umsetzung des Projektes noch final abgestimmt werden. Ziel muss es sein, dass sich die Nutzung des Busses auch für den Fahrgast in der Summe finanziell lohnt.

Anmerkung: In Amsterdam beträgt der Preis für 1 Stunde Parken im öffentlichen Raum rd. 5,00 €.

Fördermöglichkeiten:

Im Rahmen des Förderprogramms „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des BMVI hatte die evm Verkehrs GmbH im August 2019 einen sprechenden Förderantrag eingereicht.

Die koveb geht aktuell davon aus, dass in Kürze der formale Förderbescheid vom BMVI zugestellt wird (700.000 € Gesamtkosten, davon 350.000 € Förderung durch BMVI).

Bewirtschaftung und Zuständigkeiten

Die koveb müsste gemäß Förderbescheid als „Bauherr“ auftreten (Ticketautomat, Schrankenanlage).

Da das Grundstück der Stadt Koblenz gehört, müsste bei Umsetzung des Projekts ein Gestattungsvertrag zwischen koveb und Stadt geschlossen werden. Für die Bewirtschaftung wäre ebenfalls ein entsprechender Vertrag zu schließen (Parkgebühren gehen an die Stadt, dafür Übernahme der Wartung von Schrankenanlage, Parkplatzfläche, Ticketautomaten etc.).

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Die verstärkte Nutzung des ÖPNV hat positive Auswirkungen auf den Klimaschutz. Durch die Reduktion des Individualverkehrs, ist mit geringeren CO² Emissionen zu rechnen.

Anlagen:

- Systemskizze
- Luftbild – Parkplatz Kurt-Schumacher-Brücke/B49 mit Verkehrsführung
- Zwischenbescheid des TÜV (i.A. des BMVI)