



## Beschlussvorlage

Vorlage: <b>BV/0124/2020</b>		Datum: 14.02.2020			
<b>Baudezernent</b>					
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung			Az.: 61/Dö	
<b>Betreff:</b> <b>P+R-Konzept in Verbindung mit vergünstigtem Busticket</b>					
Gremienweg:					
19.03.2020	Stadtrat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen
09.03.2020	Haupt- und Finanzausschuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen
03.03.2020	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen

### Beschlussentwurf:

Der Stadtrat beschließt:

1. Das „Park&Ride-Konzept Kurt-Schumacher-Brücke/B49 mit vergünstigtem Busticket“ wird gemäß der beigelegten Anlagen zum nächstmöglichen Zeitpunkt umgesetzt.
2. Das vergünstigte Busticket gilt nur auf der Relation P&R-Parkplatz bis in die Innenstadt (VRM-Wabe 101).
3. Die kostenpflichtige Bewirtschaftung der rund 350 Parkstände. Die Umsetzung der baulichen Maßnahmen erfolgt durch die Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH (koveb).
4. Die Höhe der Parkgebühren sowie des reduzierten Busticket-Preises wird dem Stadtrat noch gesondert zur Beschlussfassung vorgelegt.

### Begründung:

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 vorhandenen 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/B49	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 Büro Neubauten (Wohnen, Gewerbe, Büroflächen) geprägt. Unmittelbar vom P&R-Parkplatz verkehrt die Straßenbahn mit nur wenigen Haltepunkten bis in die Stadtmitte und zum 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 Projektskizze.

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 Barcode-Leser 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 (koveb-Linien 3/13, 6/16 und 20) in Richtung Innenstadt.

Es muss für diesen Standort kein zusätzliches Busangebot seitens der koveb bereitgestellt werden. Die Bushaltestellen sind alle fußläufig erreichbar. Es wird eine entsprechende Ausschilderung der Fußwege, einen Übersichtsplan und eine digitale DFI-Anzeigetafel (dynamische Fahrgastinformation

mit Echtzeitdaten) geben. Der Fahrgast kann auch über die VRM-App (VRM-Fahrplanauskunft) die Busabfahrzeiten abrufen.

### **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 Papierfahrchein (dann mit aufgedrucktem Barcode) für eine technische Umsetzung an. So ist eine Lösung für „jedermann“ gewährleistet.

Seitens der koveb wird noch geprüft, ob ggf. das an der Einfahrtschranke an den Pkw-Fahrer ausgegebene Parkplatzticket bereits als Fahrtberechtigung genutzt werden kann.

Eine Reservierungsfunktion für die Parkplätze ist theoretisch darstellbar. Die daraus resultierenden technischen und organisatorischen Anforderungen sowie Mehrkosten sind weder überschaubar noch im derzeitigen Budget abgebildet.

Eine Zweiteilung der Parkplatzfläche wird nicht umsetzbar sein, weil die Zu- und Ausfahrten jeweils ein Teil der Rampe von der B49 zur Kurt-Schumacher-Brücke darstellen (siehe Anlage Luftbild). Zudem würde mit einer Verkleinerung der P&R-Fläche die Grundlage der Förderzusage entzogen (inhaltliche Änderung des Konzeptes).

Aus Sicht der mit dem Pkw anreisenden Pendler wird es zu einer Veränderung ggü. heute kommen. Mit dem seit dem 01.01.2020 verfügbaren neuen JobTicket des VRM steht allerdings eine äußerst attraktive Alternative zur Verfügung. Als verbundweit gültiges Jahresticket bringt es Arbeitnehmer für 66 Euro/Monat weiter. Die Inhaber des JobTickets können von Montag bis Freitag ab 19:00 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen kostenlos einen Erwachsenen und drei Kinder (von 6 bis 14 Jahren) mitnehmen.

Die Stadt Koblenz stellt an anderer Stelle im Stadtgebiet auch keine Großparkplatzfläche kostenfrei den Pendlern zur Verfügung. Die Parkplätze sind vor weit mehr als 20 Jahren als P&R-Parkplatzflächen mit öffentlicher Förderung gebaut worden. Der Standort liegt zentral im Straßennetz von Koblenz, so dass ein ausreichend großes Nutzerpotential vorhanden ist.

Mit dem Projekt muss aus förderungstechnischen Vorgaben im Jahr 2020 begonnen werden.

### **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. Hierzu wird es in einer der nächsten Stadtratssitzungen eine weitere Beschlussvorlage geben (Fahrpreis für den Bus, Preisstruktur für das Parken). Ziel muss es sein, dass sich die Nutzung des Busses auch für den Fahrgast in der Summe finanziell lohnt. Es wird geprüft, ob und wie ggf. auch Wochen- und Monatskarten in das System einbezogen werden können.

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

### **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). Nach der Sitzung wurde die in der Anlage beigefügte E-Mail des BMVI vom xx.02.2020 an die koveb übermittelt. Auch wenn der letztendlich formale Förderbescheid des BMVI bei Redaktionsschluss dieser Vorlage der koveb noch nicht vorlag, geht die koveb von einer Förderung aus.

### **Bewirtschaftung und Zuständigkeiten**

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

Da die Stadt Koblenz Eigentümerin des Grundstücks ist, wird bei Umsetzung des Projekts ein Gestattungsvertrag zwischen koveb und Stadt geschlossen. Die Parkgebühren gehen an die Stadt.

### **Auswirkungen auf den Klimaschutz:**

Die verstärkte Nutzung des ÖPNV hat positive Auswirkungen auf den Klimaschutz. Durch die Reduktion des Individualverkehrs, ist mit geringeren CO<sup>2</sup> und NO<sub>x</sub>-Emissionen zu rechnen.

### **Anlage/n:**

- Projektskizze
- Luftbild – Parkplatz Kurt-Schumacher-Brücke/B49 mit Verkehrsführung
- E-Mail BMVI an koveb --Mittelinplanung für das Vorhaben