



## Stellungnahme zum Antrag Nr. AT/0187/2020

Vorlage: <b>ST/0020/2021</b>		Datum: 23.02.2021	
<b>Dezernat 4</b>			
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Az.: 61.1/VP	
<b>Betreff:</b>			
<b>Gemeinsamer Antrag der Ratsfraktion von SPD und DIE LINKE: Flächen für P &amp; R-Plätze im Stadtgebiet</b>			
Gremienweg:			
16.03.2021	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP		öffentlich
			ohne BE abgesetzt geändert

### Stellungnahme:

*Veranstaltungsbezogenes Park & Ride (P & R)* wird normalerweise nur selten benötigt und *erfordert keine dauerhafte Herstellung und Vorhaltung eigener Parkplatzflächen*. In Koblenz werden bei dafür üblicherweise bestehende Parkplätze mitgenutzt und i.d.R. mit Sonderbuslinien angebunden (Roter-Punkt-System). Bei der kommenden Bundesgartenschau wird man ähnlich wie bei der vorausgegangenem verfahren und mit möglichst geringem Aufwand kostengünstige Sonderlösungen entwickeln. Optimalerweise sind die Eintrittskarten als Kombitickets ausgestaltet, so dass von außen kommende Besucher/innen idealerweise bereits mit dem regionalen Zug- oder Busverkehr nach Koblenz anreisen können, hier also keine zusätzlichen Pkw auftreten. Hinsichtlich solcher Kombitickets hat Koblenz noch unausgeschöpftes Entwicklungs- bzw. Umsetzungspotential.

*Park & Ride im Alltagsverkehr* für einpendelnden Berufs- und Ausbildungsverkehr hat gänzlich andere Ansprüche. Es ist zu unterscheiden, ob der Umstieg

- a) in der Region erfolgt, an Umland-Bahnstationen, oder
- b) am Stadtrand.

Der Verkehrsentwicklungsplan stellt klar, dass im Koblenzer Raum bis auf weiteres im Grundsatz nur Modell a) erfolgsversprechend ist. Hier genügt es, wenn der Zug oder Bus nur im Stundentakt fährt, wobei dichtere Angebote natürlich förderlich sind.

Die Nutzung wird umso interessanter, je direkter das gewünschte Ziel erreichbar ist. Der Stadt Koblenz kommt also die Aufgabe zu, neue Bahnstationen zu entwickeln sowie die Flächenerschließung durch Anschlussangebote an den Bahnstationen in der Stadt zu optimieren (Busanschlüsse, Rad- und ggf. E-Scooterleih). Weitere Erfolgsbedingungen sind ausreichende Kapazitäten zum Pkw-Parken an den Umland-Stationen sowie im Zug zur Weiter- und Rückfahrt. Ersteres liegt außerhalb der Koblenzer Handlungsspielräume und limitiert das Potential.

Modell b), der Umstieg am Stadtrand in Bus oder Bahn, wird nur dann angenommen, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind:

- Direkte Nähe bzw. kurze Hin-/Rückfahrtstrecke zwischen Einfallstraße und Parkplatz,
- Attraktives Shuttle-Angebot:
  - o kurze Wartezeiten (Bus mindestens im 10-Min.-Takt, Zug mind. im 30-min-Takt),
  - o schnelle Fahrtstrecke, beim Bus möglichst ohne Zwischenhalte,
  - o direkte Fahrt zum jeweiligen Zielgebiet ohne ein weiteres Umsteigen (also Bereitstellung

- verschiedener Direktverbindungen nicht nur zur Innenstadt, sondern z.B. auch zu den Industriegebieten, zum Verwaltungszentrum und der Uni sowie zur Hochschule),
- Keine oder geringe Nutzungsentgelte (d.h. starke Subventionierung durch die Stadt),
  - Fehlende Pkw-Parkmöglichkeiten am Ziel (Arbeits-/Ausbildungsplatz) oder
  - Hohe Kosten für das Pkw-Parken am Ziel.

Solange die letzten beiden Bedingungen nicht erfüllt sind, wie dies in Koblenz der Fall ist, wird ein noch so tolles Angebot nicht akzeptiert werden, weil der Druck zum Umsteigen fehlt.

Jede/r möge sich selbst fragen: Würde ich selbst, wenn ich im Umland wohnen würde, ein Auto hätte und im Nahbereich meines Koblenzer Arbeitsplatzes kostenlos oder kostengünstig parken könnte, tatsächlich P & R praktizieren? Also: Mehr Zeit aufwenden, um zum Parkplatz zu fahren, dort zum Shuttle zu gehen, auf diesen zu warten, erst dann weiterzufahren und mich schließlich noch von dessen Ausstiegshaltstelle zusätzlichen Transferaufwand zum eigentlichen Ziel betreiben (zu Fuß, per Rad oder mit einem Bus und ggf. zusätzlicher Wartezeit)? Und dafür auch noch etwas zahlen?

Auch die Stadt Koblenz müsste für ein P & R-System Ausgaben tätigen, die nicht kostendeckend refinanziert würden: Flächen- und Infrastrukturherstellung zum Parken, Bestellung mehrerer Shuttlebuslinien, die tagsüber permanent in dichter Taktfolge verkehren usw. Zur Innenstadterschließung genügt ggf. die Bereitstellung einer nahegelegenen Bahnstation, doch befinden sich viele Arbeits- und Ausbildungsplätze in anderen Stadtteilen. Je attraktiver das Angebot für die Nutzer/innen sein soll, desto mehr muss aus Steuermitteln aufgewendet werden. Der hohe Kostenaufwand für die freiwillige Leistung „P & R-System“ steht in keinem angemessenem Verhältnis zur geringen Nachfrageerwartung und den folglich auch geringen bis fehlenden Entlastungswirkungen.

Insofern ist die im Antrag geforderte Ausfindigmachung geeigneter P & R-Flächen aktuell nur als Zukunftsoption zu verstehen - für den hypothetischen Fall, dass Koblenz eines Tages merkliche Restriktionen zum Fahren und Parken von Pkw einführen sollte (z.B. Rückbau bzw. erheblicher Verteuerung von Straßenraumparkmöglichkeiten, Straßenrückbauten/-sperrungen, großflächige Einführung einer Citymaut um auch die Nutzung von Betriebsparkplätzen zumindest indirekt zu verteuern).

Die Verwaltung hat dennoch die gewünschte Flächenbetrachtung durchgeführt. Den theoretisch größten P & R-Bedarf gibt es bei der B 9 aus Norden, dem stärksten Einfallkorridor nach Koblenz. Aus diesem und den eingangs genannten Gründen beschränkt sich die Flächenpotentialermittlung auf diesen Bereich (s. Anlage). Eine Ausweitung auf andere Stadteingangszonen ist erst sinnvoll, wenn eine grundlegende Änderung der oben genannten Rahmenbedingungen absehbar ist.

In Frage kommen nur Flächen, die max. 1 bis 2 Autominuten von der Einfallstraße, hier der B9, entfernt liegen.

Die detaillierten Analyse-Ergebnisse sind ebenfalls in Anlage zu finden. Die meisten eventuell in Frage kommenden Flächen weisen Restriktionen auf, die die Realisierung eines P&R-Platzes erheblich erschweren und ggf. ausschließen würden (s. Anlage). Aus verkehrlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Gründen wäre lediglich Fläche „B9N-4“ relativ günstig zu bewerten, die vorhandene Infrastruktur zum Pkw-Parken beim Kinocenter. Der Parkplatz und das Parkhaus, in privatem Eigentum, werden i.d.R. nur abends sowie an Wochenenden belegt, so dass in der berufsverkehrsrelevanten Zeit große freie Kapazitäten bestehen. Die Fläche liegt optimal zum geplanten Bahnhalt Industriegebiet (vgl. VEP und FNP-Entwurf), wo bereits heute 5 stündlich verkehrende Regionalzuglinien verkehren und eine rasche Innenstadtanbindung ermöglichen würden. Das Busliniennetz wäre anzupassen bzw. zu ergänzen, um die Anbindung an weitere Arbeitsplatzschwerpunkte anzubieten.

Ohne die zusätzliche Bahnstation und ohne eine Verknappung und Verteuerung der Pkw-Parkmög-

lichkeiten bei Arbeits- und Ausbildungsstätten sieht die Verwaltung keine Veranlassung, weitere Untersuchungen oder gar Planungen für ein Alltags-P&R-System in Koblenz durchzuführen.

Bei Bedarf kann in der Sitzung über die P&R-Potentiale an Bahnstationen in der Region unterrichtet werden, die Direktanbindungen nach Koblenz aufweisen.

### **Historie:**

Stadtrat, Sitzung am 30.09.2020, TOP 25 (Ö):

Verweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität zur abschließenden Beratung

### **Beschlussempfehlung:**

Die Verwaltung empfiehlt,  
gemäß der oben aufgeführten Sachstanddarstellung weiter vorzugehen und  
bis auf weiteres wird auf Zwischenberichte im Rahmen des Berichtswesens zu verzichten.