

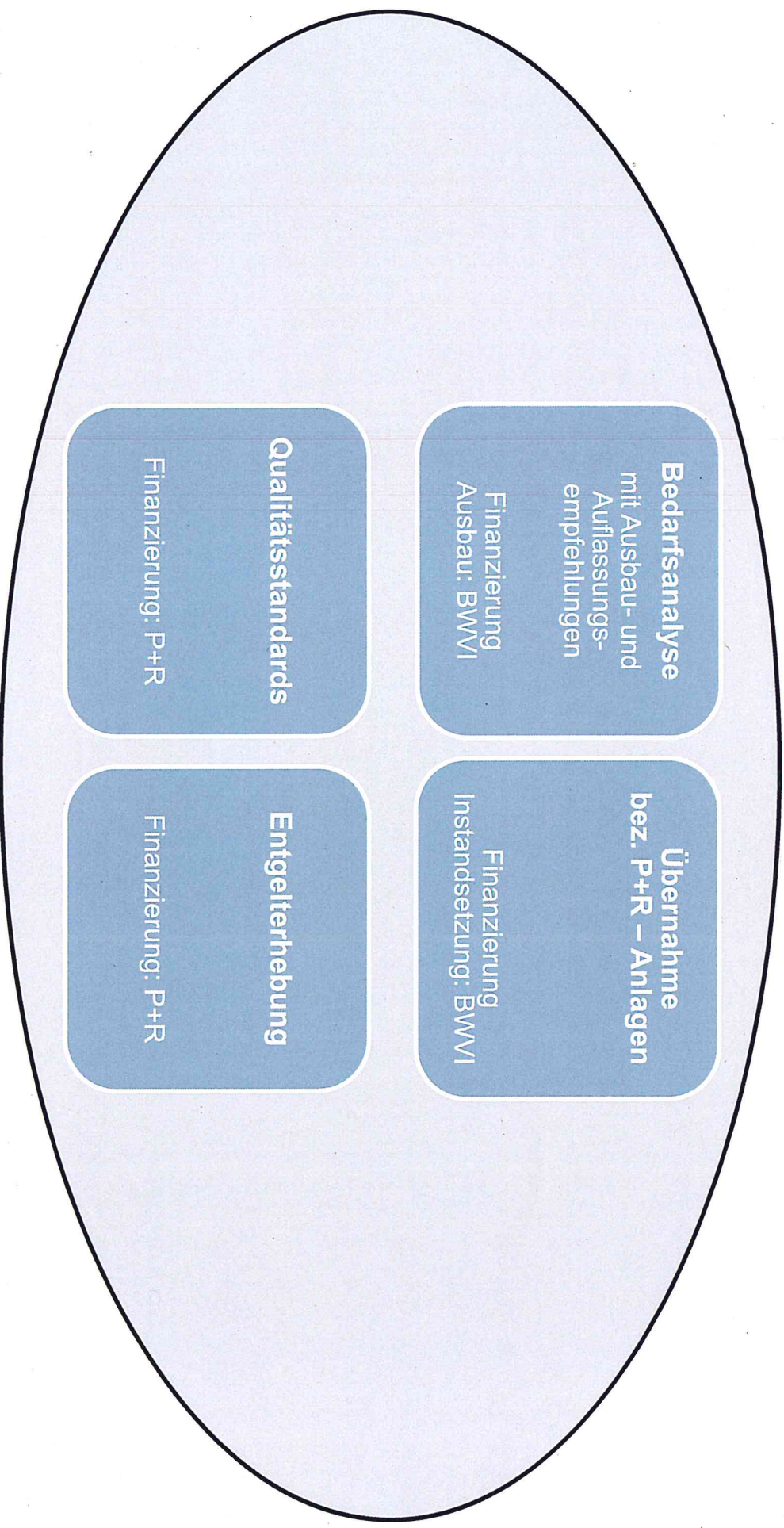
**Vorstellung P+R-Entwicklungskonzept
Landespresskonferenz am 22.10.2013**

22.10.2013

P+R Betriebsgesellschaft mbH

Folie 1





- P+R Bedarfe bestehen insbesondere in den Außenbezirken mit sehr guter Schnellbahnanbindung sowie an Haltestellen mit direktem Bezug zum BAB-Netz
- P+R ist unabhängig von B+R. B+R wird durch P+R weder erschwert noch verdrängt. B+R weist andere Einsatzkriterien auf, ein gemeinsames Konzept ist nicht sinnvoll.
- Mit zunehmender Zentrumsdichte nimmt die P+R-Relevanz deutlich ab. Dies zeigt sich schon heute an den festgestellten P+R-Anlagenauslastungen
- P+R-Angebote in der Inneren Stadt (= innerhalb Ring 2) sollten entfallen
- Ein flächendeckendes P+R-Angebot an allen Schnellbahnhaltestellen ist nicht erforderlich.
- Neubau / Erweiterung von P+R-Anlagen nur in den Außenbereichen entlang der Hauptverkehrsachsen

Untersuchungsschwerpunkte

- Auswertung aller bisherigen Untersuchungen (jeweils nach Bedarfsanalyse und Handlungsempfehlung) zum Thema P+R
- Prüfung aller bestehenden P+R-Anlagen auf Erweiterungspotentiale
- Stadtteil bzw. überörtliche verkehrsachsenbezogene Analyse von P+R-Defiziten
- Untersuchung aller Schnellbahnhaltestellen im Hinblick auf verfügbare Flächenpotentiale für P+R-Neubauten

Kurzfristig (Inbetriebnahme innerhalb von 4 Jahren):

- Neubau / Erweiterung von drei P+R-Anlagen (+ ca. 700 Stellplätze) (Ochsenzoll, Poppenbüttel, Rissen oder Harburg)
- Optimierung der Wegweisung (ggf. dynamisch) zur Auslastungssteuerung

Mittelfristig (Inbetriebnahme innerhalb von 4 - 8 Jahre)

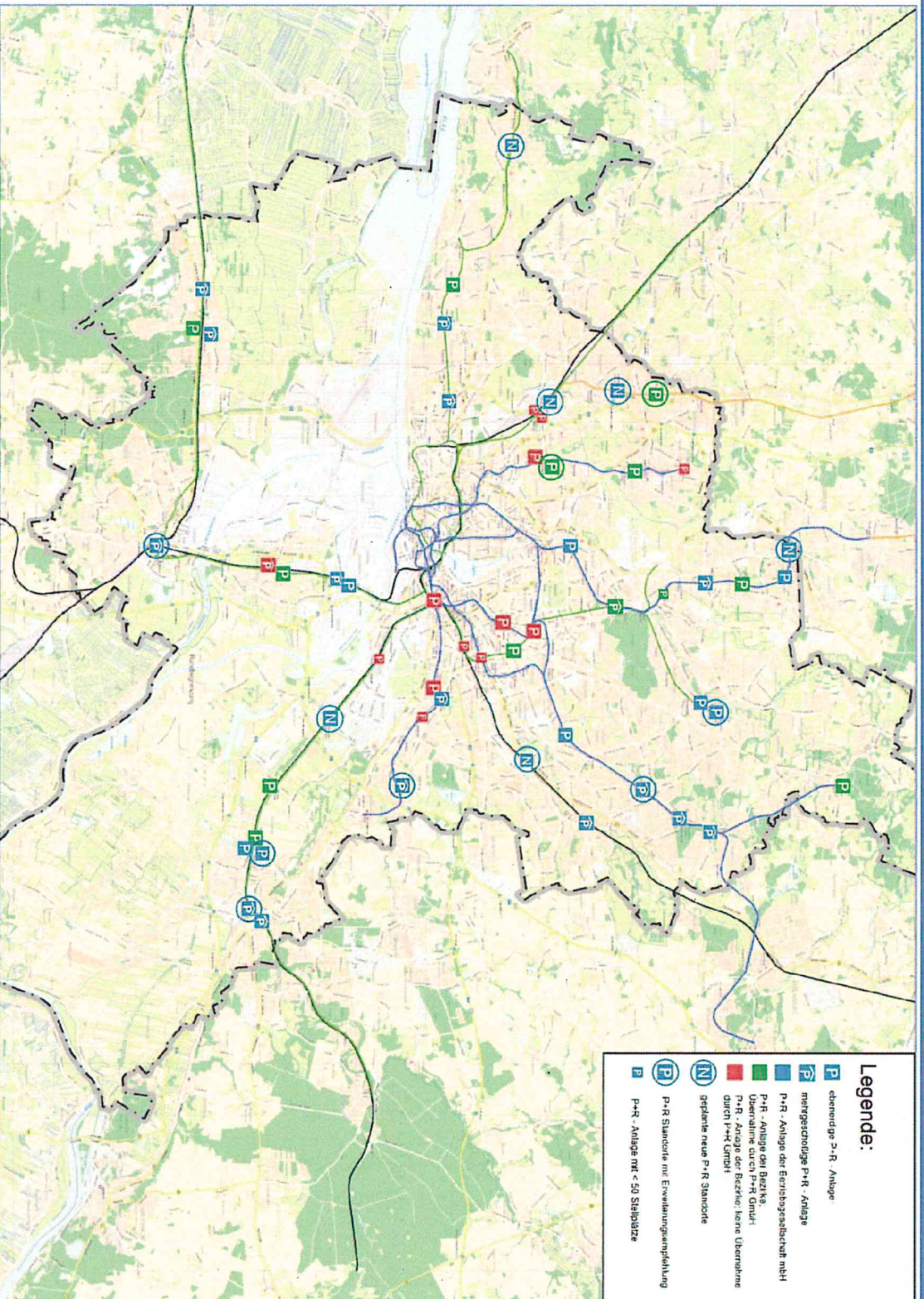
- Neubau / Erweiterungen von bis zu acht P+R-Anlagen
Untersucht werden konkrete Flächen in Bergedorf, Berne, Billwerder-Moorfleet, Hagenbecks Tierpark, Harburg, Nettelmburg, Rissen, Steinfuhrter Allee und Tonndorf (1.000 - 1.500 neue P+R-Stellplätze)

Langfristig (Inbetriebnahme innerhalb von 12 Jahre)

- Neubau von 1.000 - 1.500 P+R-Stellplätzen

Abhängig von neuen Schnellbahnlinien (Inbetriebnahme S4, Umwandlung A1 in S21)

- Neubau von ca. 1.000 neuen P+R-Stellplätzen



Ausgangslage:

- 20% der P+R-Stellplätze werden durch die Bezirke bewirtschaftet. Die Anlagen befinden oft in einem schlechten Zustand.

Empfehlung:

- Bauliche Ertüchtigung (Finanzierung durch BMWI)
- Neuer einheitlicher Betreiber realisiert + finanziert wiedererkennbaren Qualitätsstandard („One face to the customer“)
- Für P+R ungeeignete Standorte verbleiben bei den Bezirken und werden zukünftig nicht mehr als P+R-Anlage geführt

ADAC P+R-Test 2009				
1	Volkstorf		P+R	++ (98,0)
1	Bergedorf		P+R	++ (98,0)
2	Neuwiedenthal		P+R	++ (93,0)
53	Langenhorn Nord		(Bezirk)	-- (34,0)
54	Darliner Tor		Bezirk	-- (32,0)
56	Mittlerer Landweg		Bezirk	-- (28,5)
57	Hochkamp		Bezirk	-- (19,0)

- Kunden erwarten Transparenz, Sicherheit und Übersichtlichkeit
- P+R-Anlagen sollen wiedererkennbaren P+R-Qualitätsstandard aufweisen, u. a. mit
 - Videoüberwachung
 - Notrufanlage
 - wahrnehmbarer Präsenz von Servicepersonal

- Finanzierung durch P+R Betriebsgesellschaft mit Mitteln aus der P+R Entgelterhebung (Finanzierungsvolumen Invest: 2,9 Mio. €)



- Durch die Kommunen in der Metropolregion werden ca. 17.000 weitere P+R-Stellplätze betrieben
- P+R wird auch innerhalb der Metropolregion regelmäßig erweitert
- Es erfolgt eine enge Abstimmung mit der FHH, die Maßnahmen im Umland werden über gemeinsame Förderfonds HH/NDS bzw. HH/SH gefördert
- Der Ausbau von P+R im Umland hat bisher nicht zu signifikanten Auslastungsrückgängen auf P+R-Anlagen in der FHH geführt
- Abstimmungen mit dem Umland werden regelmäßig in Fachgremien geführt

Verkehrspolitische Zielsetzung einer Entgelterhebung

- Verlagerung von heutigen P+R-Nutzern auf Anlagen mit geringerer MIV-Fahrt-Entfernung oder – bei kurzen Strecken – auch auf Fahrrad oder Buszubringer. Dadurch Vergrößerung des Angebotes für Nutzer, die auf P+R angewiesen sind.

- Reduzierung von Fremdparkern. Hierdurch Bereitstellung von P+R-Kapazitäten für weitere Pendler.

- Gerechtigkeit zum entgeltpflichtigen B+R-Angebot.

→ **Aufwertung des Produktes P+R**

→ **Stärkung des Umweltverbundes**



Vorteile für den Nutzer durch eine Entgeltterhebung

- Verstärkte Überwachung gewährleistet Verbesserung von Sicherheit und Erscheinungsbild.
- Einnahmen aus Entgeltterhebung ermöglichen P+R Qualitätsstandard
- Durch Reduzierung von Fremdparkern auch vormittags P+R-Stellplätze verfügbar.

Parkplatz Neuperlach Süd



Carl-Wery-Strasse
81739 München

Längengrad: 11° 38' 44" E
Breitengrad: 48° 5' 21" N
Parkdauer: Höchstparkdauer 24h
Stellplätze: 484
Anzahl der Einfahrten: 1

Verfügbarkeit

Zeitpunkt Datum

Zeitpunkt Uhrzeit

Beladung (Prognose)

2013-10-21

11 33 Uhr

Aktualisieren



Betriebskonzept für eine P+R-Entgeltenerhebung in der FHH

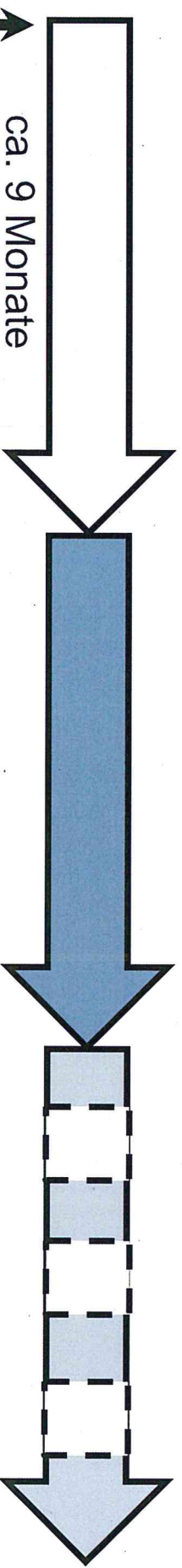
- offenes System (Parkscheinlösung)
- Kontrolle der Entgeltzahlung durch Sichtkontrolle von Parkscheinen
- Entgelthöhe
 - 2 EUR Tageskarte
 - 20 EUR Monatskarte
 - 200 EUR Jahreskarte
- Vorrangiger Vertrieb über Automaten
 - Auf jeder Anlage mind. ein Automat mit Bargeldannahme und Kartenzahlungsfunktion



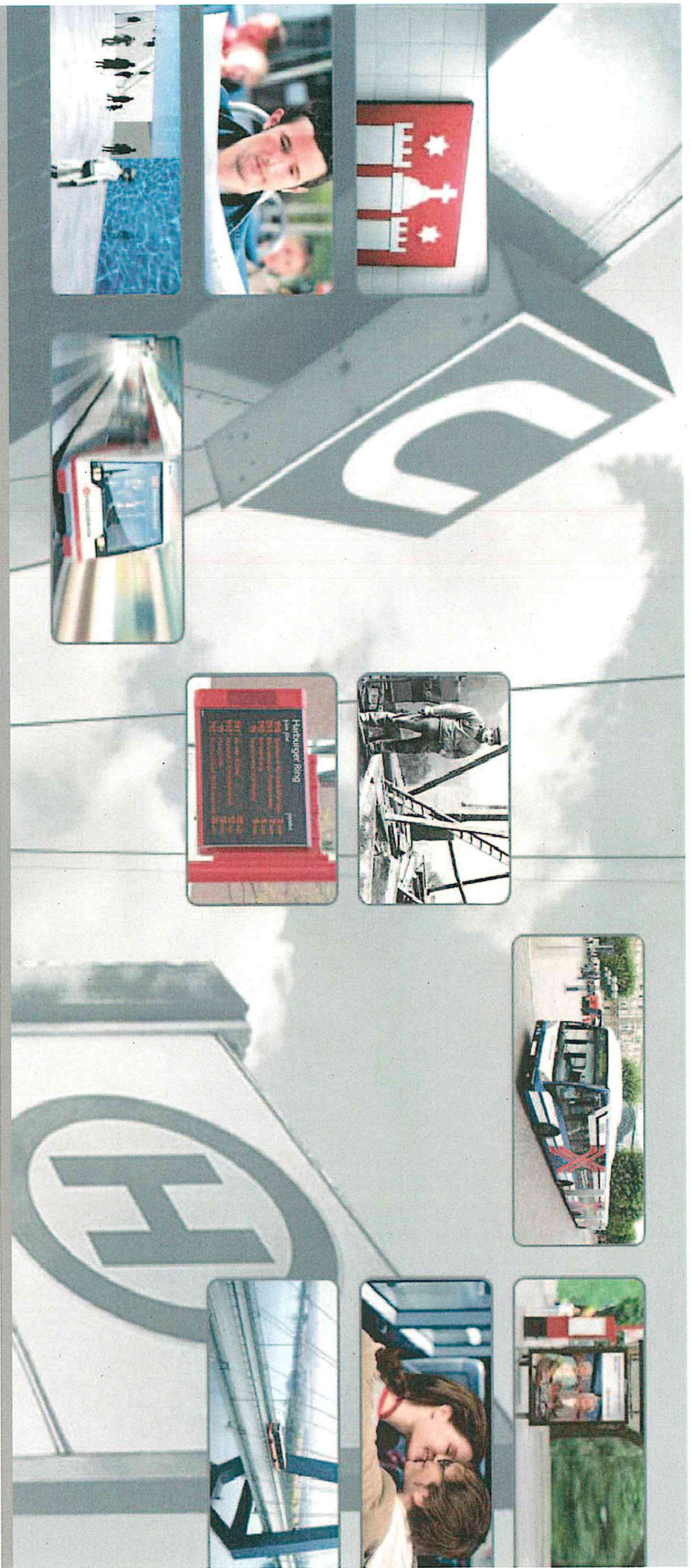
- Beschaffung Automaten
- Bereitstellung Systeme
- Einführungsmarketing

Einführung P+R
Entgelterhebung in
einer ersten Stufe
(ca. 5.000 STP)

Ausweitung auf weitere
Anlagen (ggf. gestaffelt,
abh. von Anlagenzustand)



Entscheidung über
Einführung
P+R Entgelt



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

