



**Öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung
zur geplanten Bewirtschaftung des ICE-Parkplatzes Nord**
07. Dezember 2016

**Vorstellung der Konzeptvarianten
zur Bewirtschaftung des ICE-Parkplatzes Nord**

Dipl.-Ing. Jutta Schmidt-Eversheim

B.Eng. Svenja Gest

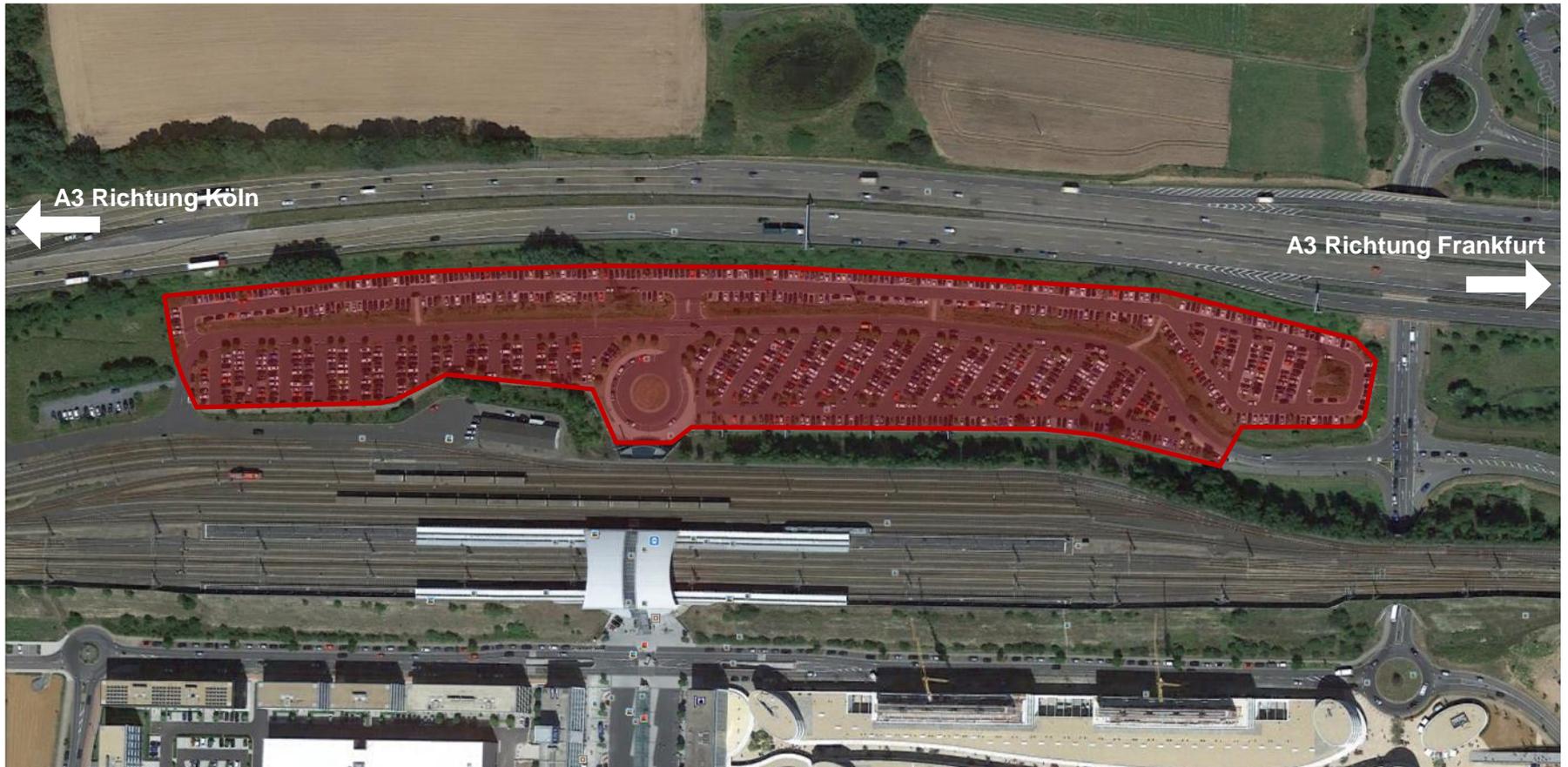
- **2002** Eröffnung ICE-Bahnhof mit rund **800 Parkplätzen**
 - Entscheidung in Abstimmung mit kommunaler Gebietskörperschaften
-> Bahnparkplatz soll **kostenlos** sein!

 - **2009** Erweiterung des Parkplatzes auf insgesamt **913 Parkplätze**

 - Nutzung durch Fahrgemeinschaften und Fremdnutzer sowie aktuell Wechselwirkungen mit FOC-Verkehren führen zu **Überlastungen** des ohnehin permanent **stark frequentierten** Parkplatzes

 - **2015** Erwerb des Parkplatzes durch die Stadt Montabaur
 - Entscheidung: **Parkdruck nehmen** und **Verkehre sortieren** (Wer gehört wohin?)
- ➔ **Bewirtschaftungskonzepte** sollen Überblick über Möglichkeiten geben

- *unbewirtschafteter Parkplatz*
- *913 Stellplätze*
- *keine Führung der Verkehre auf dem Parkplatz*
- *hoher Anteil Fremdnutzer*



- ➔ ***ausreichend Parkraum für Bahnkunden / Dauerparker, Verbesserung der Parksituation***
- ➔ ***effizientes und bequemes Parken, schnelle und einfache Abwicklung (Ein- und Ausfahrt, Bezahlvorgang)***
- ➔ ***Reduzierung Park-Such-Verkehre (freie Parkplätze)***

- Variante 1 / 2
konventionelle Parkscheinautomaten (mit Zusatz Handyparken)
- Variante 3
***Parkscheinautomaten mit Kennzeicheneingabe und Handyparken,
Kontrolle durch Kennzeichenerfassung im Ein- und Ausfahrbereich***
- Variante 4
konventionelle Schrankenanlage mit 3 Parkbereichen

Variante 1

Konventioneller Parkscheinautomat

- 29 Parkscheinautomaten (1 Parkscheinautomat für max. 20-30 Parkstände, fußl. Erreichbarkeit max. 75m)
- Detektionsquerschnitt im Zufahrtsbereich
- Personelle Kontrolle vor Ort

Variante 2

mit Zusatz Handyparken

- 29 Parkscheinautomaten
- Möglichkeit Parkschein im Zug oder unterwegs zu ziehen oder zu verlängern
- Detektionsquerschnitt im Zufahrtsbereich
- Personelle Kontrolle vor Ort

Variante 3

mit Kennzeicheneingabe und sep. Kennzeichenerfassung mit Zusatz Handyparken

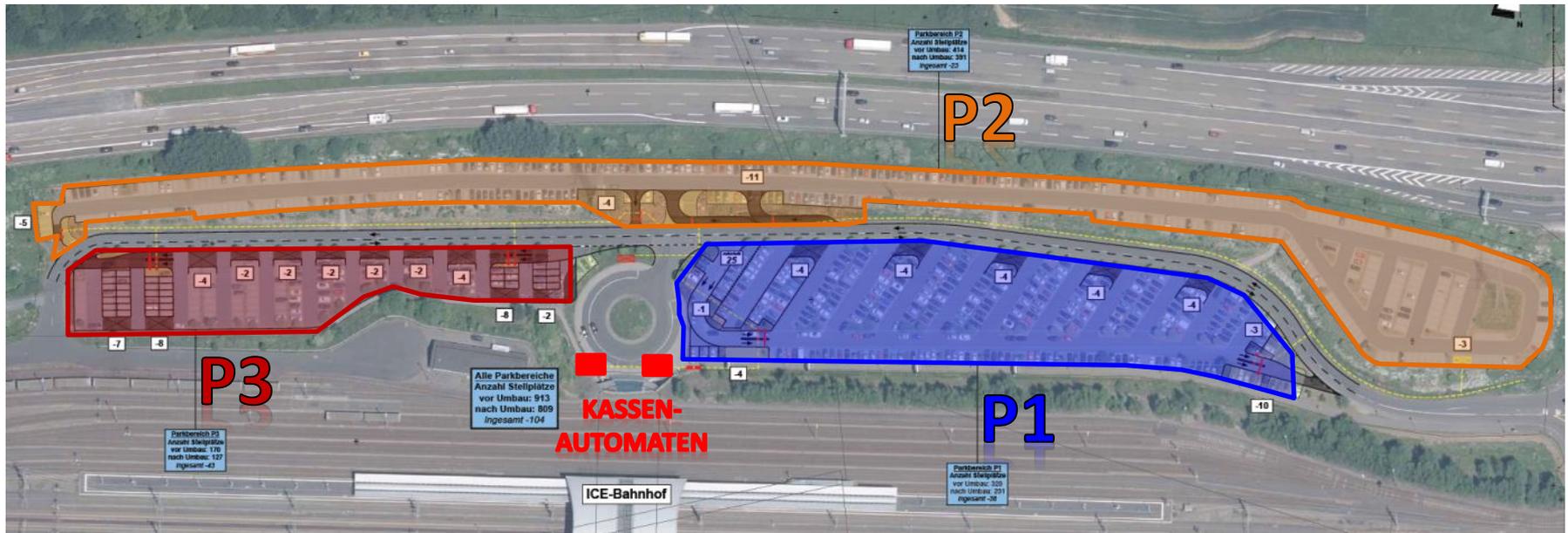
- 29 Parkscheinautomaten
- Möglichkeit Parkschein im Zug oder unterwegs zu ziehen oder zu verlängern
- Kein Detektionsquerschnitt notwendig
- Keine Personelle Kontrolle notwendig -> Abgleich Kennzeicheneingabe und Kennzeichenerfassung



Variante 4

Konventionelle Schrankenanlagen

- 3 separate Parkplätze mit jeweils 2 Ein- und Ausfahrbereichen
- 4 Kassenautomaten am rückwärtigen Eingangsbereich des ICE-Bahnhofes



– Dauerparker ca. **65 %**

Bahnkunden mit Dauer- / Monatskarte (rabattiert),
Privatpersonen die die Bahn häufiger nutzen

– Kurzzeitparker ca. **25 %**

– Beschäftigte ca. **10 %**

Klassischer Parkscheinautomat (mit Zusatz Handyparken)

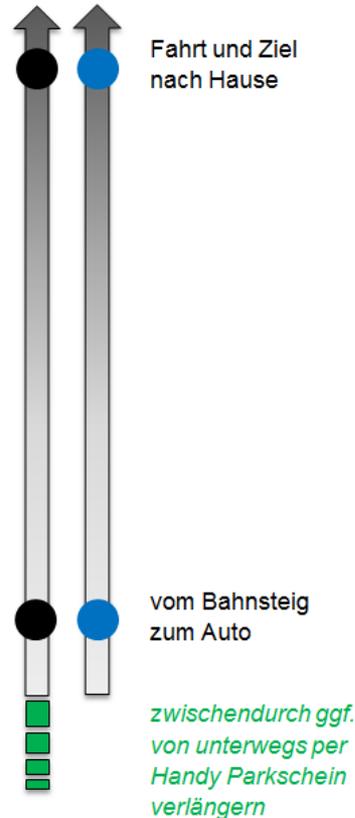
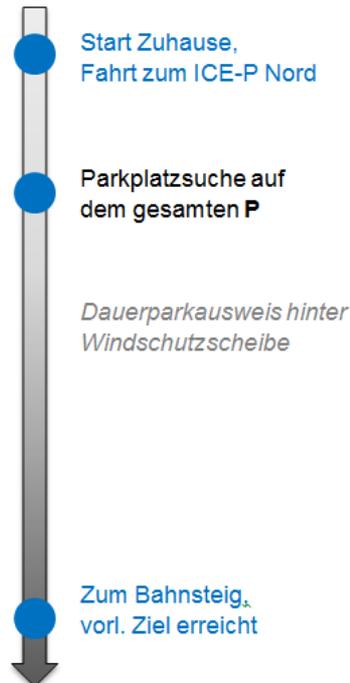
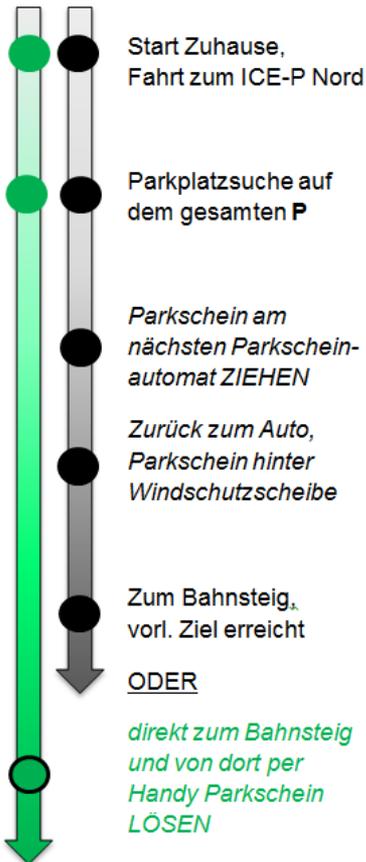
...morgens

...abends

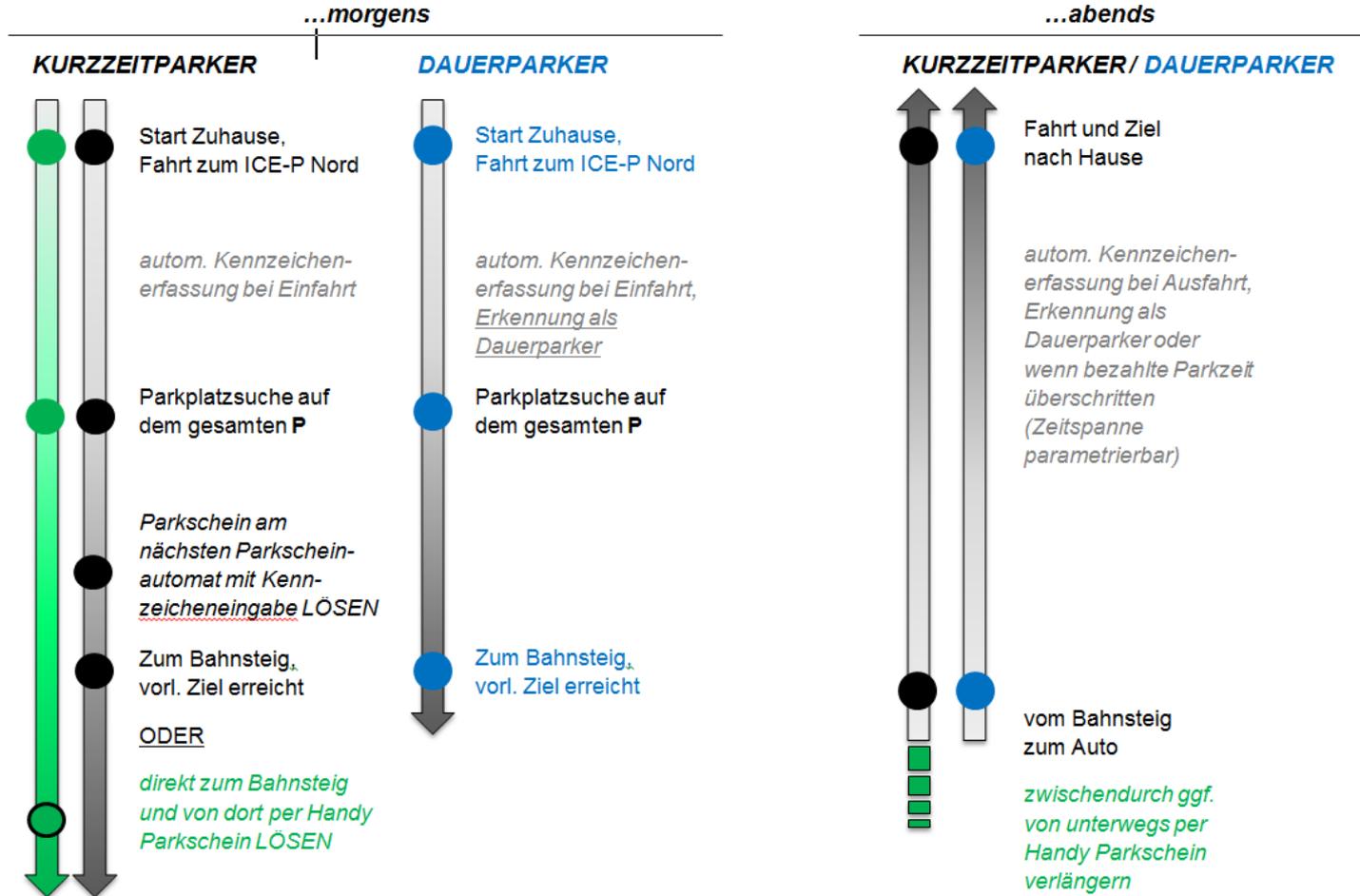
KURZZEITPARKER

DAUERPARKER

KURZZEITPARKER/ DAUERPARKER



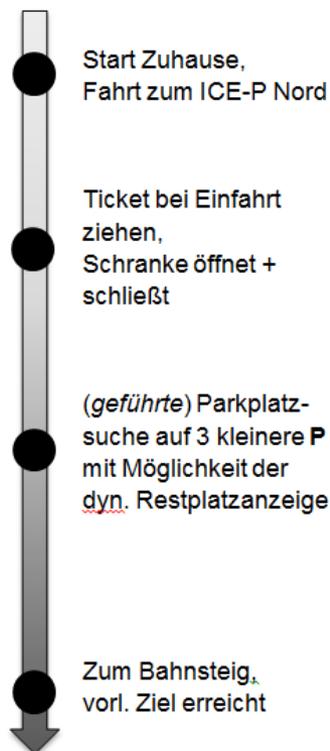
Parkscheinautomat mit Kennzeicheneingabe, *Handyparken* und Kennzeichenerfassung (TICKETLESS)



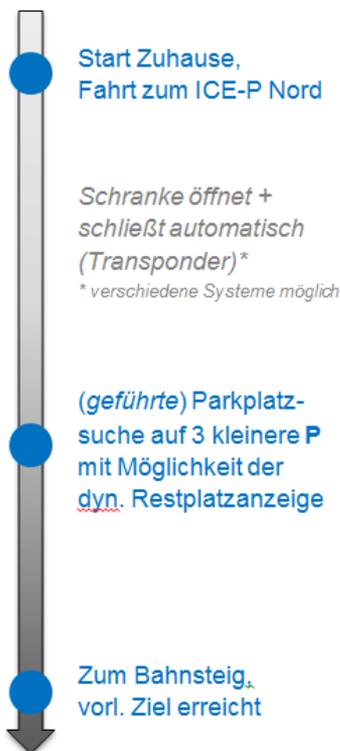
Konventionelle Schrankenanlage

...morgens

KURZZEITPARKER

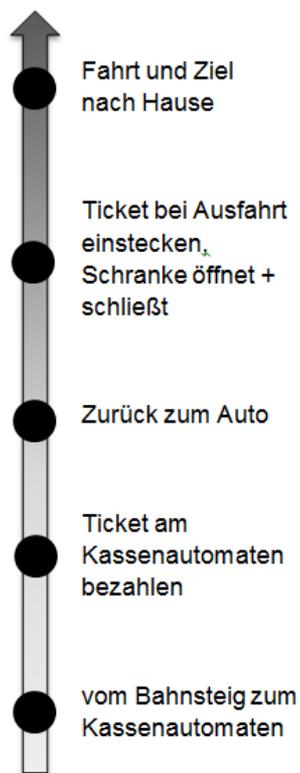


DAUERPARKER



...abends

KURZZEITPARKER



DAUERPARKER



Variante 1

Konventioneller Parkscheinautomat

- Bewährtes und bekanntes System
-> keine Bedienprobleme zu erwarten
- Personelle Kontrolle, hoher Aufwand, hohe Kosten
-> keine 100%-ige Erfassung der Parksünder möglich
- Keine Gefahr des Rückstaus, keine Behinderung des Verkehrs zu erwarten

Variante 2

Konventioneller Parkscheinautomat mit Zusatz Handyparken

- Bewährtes und bekanntes System + innovativer Ansatz
-> Handyparken
-> keine Bedienprobleme zu erwarten
- Personelle Kontrolle, hoher Aufwand, hohe Kosten
-> keine 100%-ige Erfassung der Parksünder möglich
- Keine Gefahr des Rückstaus, keine Behinderung des Verkehrs zu erwarten

Variante 3

Parkscheinautomat mit Kennzeicheneingabe mit Zusatz Handyparken + sep. Kennzeichenerfassung

- Neues System durch Kennzeicheneingabe am Automaten + innovativer Ansatz
-> Handyparken
-> aus technischer Sicht bedenkenlos einsetzbar
-> aus Sicht der Anwender Probleme nicht auszuschließen
- Keine personelle Kontrolle notwendig
-> aus technischer Sicht bedenkenlos einsetzbar
-> problemlose Erfassung von ~ 95% der Parksünder
- Keine Gefahr des Rückstaus, keine Behinderung des Verkehrs zu erwarten

Variante 4

Konventionelle Schrankenanlage

- Bewährtes und bekanntes System
-> keine Bedienprobleme zu erwarten
- Keine personelle Kontrolle notwendig
- Geringe Gefahr des Rückstaus durch 3 getrennt Parkbereiche, jedoch kurze Aufstelllängen im jeweiligen Einfahrtsbereich

Variante 1

Konventioneller Parkscheinautomat

- Keine zielgerichtete Führung zu den Stellplätzen
→ Park-Such-Verkehr
- Bahn-Kunden / Dauerparker können priorisiert werden, Auslage Dauerparkausweis hinter Windschutzscheibe
- Parkplatzkapazität bleibt erhalten
→ 910 Parkstände
- Detektionsquerschnitt im Ein- und Ausfahrbereich für die Anzeige im dyn. Verkehrs- und Parkleitsystem notwendig

Variante 2

Konventioneller Parkscheinautomat mit Zusatz Handyparken

- Keine zielgerichtete Führung zu den Stellplätzen
→ Park-Such-Verkehr
- Bahn-Kunden / Dauerparker können priorisiert werden, Auslage Dauerparkausweis hinter Windschutzscheibe
- Parkplatzkapazität bleibt erhalten
→ 910 Parkstände
- Detektionsquerschnitt im Ein- und Ausfahrbereich für die Anzeige im dyn. Verkehrs- und Parkleitsystem notwendig

Variante 3

Parkscheinautomat mit Kennzeicheneingabe mit Zusatz Handyparken + sep. Kennzeichenerfassung

- Keine zielgerichtete Führung zu den Stellplätzen
→ Park-Such-Verkehr
- Bahn-Kunden / Dauerparker können priorisiert werden, Kennzeichen wird systemintern hinterlegt und automatisch durch ANPR identifiziert
- Parkplatzkapazität bleibt erhalten
→ 910 Parkstände
- Kein Detektionsquerschnitt notwendig, die vorhandene ANPR zur Kontrolle der Bezahlvorgänge ermöglicht Angabe freier Restplätze

Variante 4

Konventionelle Schrankenanlage

- Die Fortführung des dynamischen Verkehrs- und Parkleitsystems führt den Verkehr zielgerichtet bis zu den 3 Parkbereichen (nicht in den Kosten berücksichtigt)
- Bahn-Kunden / Dauerparker können priorisiert werden, Plastikkarte zur beschleunigten Einfahrt und Ausfahrt ohne tägl. Bezahlung
- Reduzierung der Parkplatzkapazität
→ 809 Parkstände
- Kein Detektionsquerschnitt notwendig, systeminterne Belegungszahlen werden an das dyn. Verkehrs- und Parkleitsystem gesendet

Danke für Ihre Aufmerksamkeit



Gauff Consultants
German Expertise in Infrastructure and Mobility

MANN'S Ingenieure GmbH

Südstraße 14

56422 Wirges

Tel. +49 2602 93 63-0

Fax +49 2602 93 63-30

info@manns-ingenieure.de

