

IMPULS - ENTWICKLUNG VON MASSNAHMEN FÜR PARK & DRIVE-ANLAGEN HINSICHTLICH DER ASPEKTE RAUMPLANUNG, ÖKOLOGIE, SICHERHEIT UND KOSTEN

Durch die Schaffung von Park & Drive-Anlagen an hochrangigen Verkehrsknotenpunkten kann die Bildung von Fahrgemeinschaften erleichtert werden. Das Projekt iMPuLS verfolgte das Ziel, hierfür eine ausreichende Datengrundlage zu Bestand, Bedarf und Ausstattung zu schaffen.

Beim Projekt iMPuLS wurde als Erstes der aktuelle Bestand an Park & Drive-Anlagen in vier definierten Autobahnkorridoren ermittelt. Als Ergebnisse lagen für diese Korridore die Anzahl der Anlagen und Stellplätze sowie deren Zustand und Ausstattung vor. Im Rahmen eines internationalen Systemvergleiches wurde in weiterer Folge die anzustrebende Ausstattung von Park & Drive-Anlagen ermittelt. Mit Hilfe einer SWOT-Analyse wurden die unterschiedlichen Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken betrachtet.

wurde eine Sicherheitsbegehung an acht ASFiNAG-Park & Drive-Standorten durchgeführt.

Zur Abschätzung des zukünftigen Bedarfs an Park & Drive wurde ein Modell erstellt, das basierend auf statistischen und qualitativen Daten sowie Ergebnissen der Erhebungen Potenziale für weitere Standorte ermittelt. Im Zuge des Projekts wurde ein Kriterienkatalog für die Ausgestaltung von Park & Drive-Anlagen erstellt und eine Checkliste zur Beurteilung der Sicherheit.

In einem abschließenden Arbeitsschritt wurden beispielhaft die volkswirtschaftlichen Nutzen und Kosten von vorgeschlagenen neuen Park & Drive-Standorten ermittelt und anschließend eine Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) durchgeführt.



Um den derzeitigen Bedarf an Park & Drive-Anlagen zu eruieren, wurden eine quantitative Befragung sowie eine Erhebung der Auslastung einzelner Anlagen durchgeführt. Fokusgruppendifkussionen lieferten ergänzende qualitative Aussagen bezüglich der Nutzungsanforderungen und gaben Aufschluss über die Motive der Nutzung (bzw. Nichtnutzung) von Park & Drive-Anlagen.

Mittels der o. g. Befragung konnte das subjektive Sicherheitsgefühl der NutzerInnen an Park & Drive-Anlagen ermittelt und ein Katalog mit erforderlichen Sicherheitsstandards erstellt werden. In Folge

Facts:

- Laufzeit: 07/2013-11/2014
- Forschungskonsortium: Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH
Kuratorium für Verkehrssicherheit
TU Wien – Fachbereich Verkehrssystemplanung



Park & Drive-Anlage A 1 St. Valentin
Quelle: Snizek + Partner

Kurzzusammenfassung

Problem

Ein anhaltend hohes Verkehrsaufkommen, gestiegenes Umweltbewusstsein und die finanzielle Belastung des Einzelnen haben in den letzten Jahren zu einem Paradigmenwechsel im Mobilitätsverhalten und zur Suche nach Alternativen zum Motorisierten Individualverkehr geführt. Eine Alternative zu Einzelfahrten mit dem Privat-Pkw entlang von Strecken gebündelter Nachfrage stellt das Bilden von Fahrgemeinschaften dar. Park & Drive-Anlagen helfen diesen Vorgang für FahrerInnen und MitfahrerInnen zu erleichtern. Das Konzept „Park & Drive“ ist bislang weitgehend unbekannt und das Wissen über die Zielgruppe lückenhaft.

Das Forschungsprojekt iMPuS setzte sich zum Ziel, den Bestand an Park & Drive-Anlagen zu ermitteln, den Bedarf und Anforderungen seitens der NutzerInnen zu bestimmen sowie ein Tool zur Festlegung von Größe, Ausstattung und Sicherheitsstandards von Park & Drive-Anlagen zu entwickeln.

Gewählte Methodik

Im Rahmen einer Erhebung an 102 Anschlussstellen wurde der aktuelle Bestand an Park & Drive-Anlagen ermittelt. Als erste Ergebnisse lagen die Anzahl der Anlagen und Stellplätze sowie deren Zustand, Ausstattung und Nachfrage in definierten Korridoren vor.

Im Rahmen eines internationalen Systemvergleiches wurde der aktuelle Stand zum Thema Park & Drive abgeklärt.

Eine SWOT-Analyse zeigte die unterschiedlichen Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken zur Thematik.

Im Zuge einer quantitativen Befragung von NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen (Fragebogen) und Fokusgruppen wurden Anforderungen, Nutzungsgewohnheiten, Nutzungsmotive und Sicherheitsempfinden erfasst. Des Weiteren wurden auf ausgewählten Anlagen Zählungen durchgeführt, um die Auslastungsentwicklung im Tagesverlauf festzuhalten.

An acht ASFiNAG-Park & Drive-Anlagen wurde bei weiteren Begehungen jeweils der Sicherheitsstandard beurteilt. Die Ergebnisse wurden zur Erstellung einer Checkliste für PlanerInnen herangezogen.

Zur Abschätzung des zukünftigen Bedarfs an Park & Drive wurde ein Modell erstellt, welches auf statistischen und qualitativen Angaben sowie Ergebnissen der Erhebungen beruht.

Die Ergebnisse der Literaturrecherche, der Erhebungen und Befragungen waren Grundlage für die Erstellung eines Kriterienkatalogs zur Ausgestaltung von Park & Drive-Anlagen.

In einem abschließenden Arbeitsschritt wurden beispielhaft die volkswirtschaftlichen Nutzen und Kosten von vorgeschlagenen neuen Park & Drive-Standorte ermittelt und eine Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) nach RVS 02.01.22 durchgeführt.

Ergebnisse

Der internationale Systemvergleich ergab folgende „must haves“ für Park & Drive-Anlagen:

- Nähe zur Autobahnanschlussstelle
- Nähe zum Wohnstandort
- Optimale Auslastung max. 80 %
- Kostenlose Benützung
- Mindeststandards (Sauberkeit, Beleuchtung, Winterdienst, befestigter Untergrund)

Bei der Erhebung von Park & Drive-Anlagen und inoffiziellen Park & Drive-Flächen in vier Autobahnkorridoren konnten in Summe 15 Anlagen und 31 Flächen identifiziert werden. Das Angebot ist regional sehr unterschiedlich, ebenso die Nachfrage

und die Auslastung der Anlagen. Entlang der A 1 im Korridor Linz wurden das größte Angebot und die höchste Nachfrage festgestellt.

Die Befragungen und Fokusgruppen haben gezeigt, dass der Bekanntheitsgrad des Begriffs „Park & Drive“ gering ist, stattdessen wird im Sprachgebrauch Park & Ride verwendet.

Das mit Abstand wichtigste Motiv zur Bildung von Fahrgemeinschaften ist die Kostenersparnis. Aber auch Umweltschutz stellt für ein Großteil der Befragten einen wichtigen Grund dar.

Ein besonderes Ärgernis für die NutzerInnen stellt die Parkplatzknappheit dar, insbesondere wenn diese als Folge von Fremdnutzung (Lkw, Ablagerungen, Schrottautos etc.) entsteht.

Ein günstiger Standort und eine umfassende Beleuchtung bilden die wichtigsten Ausstattungsmerkmale. Darüber hinaus werden ein befestigter Untergrund, Abfalleimer sowie ausreichende Beschilderung und Markierungen von den NutzerInnen als sehr wichtig empfunden. Einen Anschluss an den Öffentlichen Verkehr würden viele NutzerInnen begrüßen. Seitens der NutzerInnen wurde der Wunsch nach mehr Transparenz bezüglich der Zuständigkeit für Park & Drive-Anlagen geäußert. Serviceeinrichtungen wie Wartehäuschen, Toilettenanlagen, Getränkeautomaten oder WLAN werden hingegen weniger nachgefragt.

Die subjektive Sicherheit wurde auf Park & Drive-Anlagen generell hoch eingestuft, wobei sich Frauen und Männer gleichermaßen sicher fühlen. Gegen die potenzielle Bedrohung durch Diebstahl und Vandalismus wird eine gute Beleuchtung und Videoüberwachung als geeignete Mittel angesehen.

Die Nachfrage nach Park & Drive kann nicht ausschließlich über statistische Daten wie die Einwohneranzahl oder das Arbeitsplatzangebot vor Ort abgebildet werden. Vielmehr sind auch qualitative Merkmale für den Erfolg einer Anlage verantwortlich. Hierzu gehören etwa räumliche und strukturelle Merkmale. Aufbauend darauf, wurde eine Entscheidungshilfe zur Errichtung und Dimensionierung von Park & Drive-Anlagen entwickelt.

Die Anforderungen an Park & Drive-Anlagen, die aus Sicht der NutzerInnen gestellt werden, umfassen Ausstattungsmerkmale und den Betrieb bzw. die Betreuung der Anlage. Die definierten Ausstattungsmerkmale sind modular, entsprechend der Anlagengröße, aufgebaut und in einem Kriterienkatalog zusammengefasst.

Die Fremdnutzung auf Park & Drive-Anlagen stellt ein besonderes Ärgernis für die NutzerInnen dar. In Folge dessen wurden der Begriff sowie Zwecke und Tätigkeiten zur Fremdnutzung definiert.

Die Sicherheitsstandards der acht begutachteten Park & Drive-Anlagen wurden als hoch eingestuft. Für Sicherheitsempfinden sind auch Faktoren wie Zustand und Gepflegtheit der Anlage zu berücksichtigen. Demgemäß besteht Verbesserungspotenzial vor allem hinsichtlich der Müllentsorgung und der fehlenden Hinweise auf die Zuständigkeit für die Anlagen. Für eine normierte Begutachtung wurde ein Katalog mit sicherheitsrelevanten Faktoren erstellt.

Zu besseren Darstellung der Ergebnisse von iMPuS wurden Standorte für Park & Drive-Anlagen entlang des österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetzes exemplarisch ausgewählt. Ausstattung und Dimensionierung erfolgte entsprechend den neu gewonnen Erkenntnissen. Mit Hilfe einer Nutzen-Kosten-Analyse wurde die volkswirtschaftliche Effizienz festgestellt, welche zwischen 3,0 und 26,0 liegt.

Schlussfolgerungen

Der Bekanntheitsgrad von Park & Drive – im Gegensatz zu Park & Ride – ist gering. Der Begriff und das System müssen daher mit geeigneten Mitteln deutlich gemacht werden.

Der Erfolg einer Park & Drive-Anlage ist hauptsächlich von deren räumlichen Lage sowie einem ausreichenden Stellplatzangebot abhängig. Diese Aspekte müssen daher in der Planungsphase berücksichtigt werden.

NutzerInnen reagieren sensibel auf Parkplatzknappheit. Ausreichend Stellplätze müssen angeboten und eine Fremdnutzung möglichst unterbunden werden.

NutzerInnen setzen einen Mindeststandard hinsichtlich der Ausstattung voraus (v. a. gute Beleuchtung und befestigter Untergrund), die selbst bei kleinen Anlagen umgesetzt werden müssen.

English Abstract

By providing Park & Drive sites at appropriate traffic junctions car-pooling can be facilitated. This leads to a reduction of traffic volume, has a positive impact on the environment as well as leads to a monetary benefit for car drivers. So far, an efficient implementation is impeded by lacking knowledge of Park & Drive facilities in terms of existence, demand and configurations. Therefore, the project iMPuLS aimed at providing an adequate database and at suggesting future location of Park & Drive facilities. Furthermore, a tool was developed in order to standardise size and design of future sites.

The success of Park & Drive sites is not solely dependent on statistical data like the number of inhabitants. Spatial and structural factors are to be considered as well during the planning stage.

Data analysis indicates a low degree of familiarity with the term as well as with the concept „Park & Drive“. Users demand at least sufficient lighting and get easily frustrated by crowded parking lots, especially due to inappropriate use such as parking of broken cars.

The consideration of the project's findings can contribute to the success of Park & Drive sites in a wide range.

Impressum:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

DI Dr. Johann Horvatits,
Abt. IV/ST 2 Technik und
Verkehrssicherheit
johann.horvatits@bmvit.gv.at,

DI (FH) Andreas Blust,
Abt. III/14 Mobilitäts- und
Verkehrstechnologien
andreas.blust@bmvit.gv.at,
www.bmvit.gv.at

ÖBB-Infrastruktur AG

Ing. Wolfgang Zottl, ISM;
Leitung Forschung & Entwicklung
wolfgang.zottl@oebb.at,
www.oebb.at

ASFINAG

DI Eva Hackl,
Manager International Relations
und Innovation
eva.hackl@asfinag.at,

DI (FH) René Moser, Leiter Strategie, In-
ternationales und Innovation
rene.moser@asfinag.at,
www.asfinag.at

Österreichische Forschungsförde- rungsgesellschaft mbH

DI Dr. Christian Pecharda,
Programmleitung Mobilität
Sensengasse 1, 1090 Wien
christian.pecharda@ffg.at,
www.ffg.at

November, 2014