



FAQs zur Erneuerung des Parkleitsystems Innenstadt (PLS I)

(Stand: November 2022)

Wann wird das neue System in Betrieb genommen?

Das Gesamtsystem soll spätestens Ende des Jahres komplett sein. Zunächst erfolgt Ende August 2022 die Inbetriebnahme des Parkleitsystems mit nach und nach wachsendem Informationsgehalt. In Stufe 2 (spätestens am Jahresende) werden die Kassen-Schranken-Systeme an den vier P+R-Anlagen Hafen, Hauptfriedhof, Schulte-Rödding und Westfalenpark in Betrieb genommen.

Wie teuer wird P+R-Parken beim Umstieg in den ÖPNV?

Wer den ÖPNV nutzt, kann für 24 Stunden auf den P+R-Plätzen kostenfrei parken.

Wie teuer wird P+R-Parken ohne ÖPNV?

Dafür gilt die Parkgebührenordnung der Stadt Dortmund. Demnach betragen die Gebühren 0,50 € je Stunde. Ein Tagessatz ist auf 6 € festgelegt. Wer dort beispielsweise 25 Stunden parkt, ohne den ÖPNV zu nutzen, zahlt 6,50 €.

Welche Tickets können genutzt werden? Und wie funktioniert die Rabattierung?

Alle digitalen Tickets des VRR sind eingebunden. Hinzu kommen Papiertickets vom Einzel- und 4er-Ticket bis hin zu Monatskarten. Auf fast allen gibt es künftig QR-Codes, die der Kassenautomat erkennt. Der Automat setzt dann das Parkticket für die Ausfahrt auf null. BVB-Dauerkarten sollen spätestens zum Start der Fußballbundesliga-Rückrunde mit in das System einbezogen werden. Abo-Karten mit integriertem Chip (z.B. Barenticket oder Ticket 2000) können direkt bei Ein- und Ausfahrt an den Schranken gescannt werden. Die Kunden ersparen sich damit das Ziehen eines Parktickets. Menschen mit Schwerbehinderung können den QR-Code beim Tiefbauamt beantragen.

Die Stadt Dortmund und DSW21 werden vor dem Start des Kassen-Schranken-Systems noch umfassend über das nutzbare Ticket-Sortiment informieren.



Wie ist die Regelung bei Kombitickets?

DSW21 ist dazu mit vielen Partner*innen in Dortmund in konkreten Gesprächen. Grundsätzliches Ziel ist es, immer mehr Kombi-Tickets mit in das System einzubeziehen. Bei der Online-Ausgabe in Kooperation mit DSW21 können die Tickets zum kostenlosen Parken auf den P+R-Standorten genutzt werden.

Wie ist es bei besonderen Freifahrtregelungen (freie Fahrt im ÖPNV zu besonderen Anlässen)?

Das muss im Einzelfall entschieden werden.

Was müssen Inhaber*innen eines Schwerbehindertenausweises beachten?

Selbstverständlich können auch schwerbehinderte Menschen, die über das persönliche Beiblatt mit ÖPNV-Wertmarke zum grün-orangefarbenen Schwerbehindertenausweis verfügen, die beschränkten P+R-Anlagen bis zu 24 Stunden kostenfrei nutzen. Dafür ist eine Anmeldung über folgendes Formular auf der Internetseite der Stadt Dortmund erforderlich:

www.dortmund.de/qrcode-parkandride

Bei der Anmeldung sollten Nutzer*innen ihre Adressdaten, das Geschäftszeichen des Schwerbehindertenausweises sowie die Angabe zum Gültigkeitszeitraum auf der Wertmarke bereithalten. Zudem muss ein Scan bzw. ein Foto der Wertmarke hochgeladen werden.

Nach Prüfung bekommen die Nutzer*innen einen QR-Code – dieser kann z.B. auf dem Handy am Kassensystem präsentiert werden; alternativ können Personen mit Schwerbehindertenausweis über das Online-Formular einfach ihr Kfz-Kennzeichen hinterlegen, dann erkennt das System das Fahrzeug bei Ein- und Ausfahrt – und öffnet die Schranke automatisch.



Besteht die Möglichkeit des Missbrauchs der Parkmöglichkeit (z.B. Parken - 4er Ticket Kurzstrecke entwerten und den ÖPNV gar nicht nutzen)?

Alle Beteiligten gehen davon aus, dass der Anreiz, das System zu missbrauchen, nicht außerordentlich groß ist. Dennoch werden stichprobenartig Kontrollen durchgeführt.

Was ist mit Fahrgemeinschaften, die sich auf dem P+R-Platz Richtung City oder zu anderen Zielen sammeln?

Die vier P+R-Standorte direkt an den Stadtbahn-Haltestellen Hauptfriedhof, Westfalenpark, Hafen und Schulte-Rödding sind vorrangig für den Umstieg vom Auto in den ÖPNV gedacht und werden bewusst für diesen Zweck bereitgehalten. Für Fahrgemeinschaften mit dem Auto bieten sich demnach die 32 anderen, schrankenlosen P+R-Anlagen und Mitfahrerparkplätze im Dortmunder Stadtgebiet an. Siehe hier: <https://www.umsteigern.de/so-gehts-p-r-richtig-nutzen.html>

Wäre es nicht sinnvoller, statt kostenlosen P+R-Parkens die Bahnfahrt in die Stadtmitte kostenlos zu machen? Denn das rechnet sich für ein vollbesetztes Familienauto ja nicht.

Der Ansatz einer P+R-Anlage ist es, Autoverkehr und ÖPNV in einer attraktiven Art und Weise miteinander zu verknüpfen. Daher sind die Standorte bewusst an größeren Einfallstraßen gelegen und durch eine gute Erreichbarkeit mit dem Auto gekennzeichnet. Damit wird ganz bewusst eine Zielgruppe adressiert, die aus dem weiteren, verkehrlich nicht ganz so eng angebundenen Umland kommt und den ersten Teil der Wegeketten mit dem Auto zurücklegen will. Diese Zielgruppe würde man mit einer kostenlosen Bahnfahrt in die Stadtmitte nicht ansprechen.

Was ist, wenn ich die P+R-Anlage mehrere Tage hintereinander nutze - z.B. bei einer mehrtägigen Reise per DB?

Die P+R-Anlagen an den vier genannten Standorten sind grundsätzlich für Umsteigende auf den Nahverkehr gedacht, daher gibt es eine kostenfreie Nutzung von 24 Stunden für Parkende mit einem gültigen ÖPNV-Ticket. Nach Ablauf der 24 Stunden betragen die Gebühren 0,50 € je Stunde.



Kein Park & Ride mit dem Bike mehr möglich bzw. nur mit Parkkosten verbunden.

Die P+R-Anlagen sind für den Umstieg vom Auto in den Nahverkehr vorgesehen. Für das Abstellen eines Rades vor dem Umstieg in die Stadtbahn gibt es dezentral an vielen Haltestellen selbst Möglichkeiten.

Die an den aktuell in das PLS einzubindenden P+R-Anlagen bestehenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bleiben unverändert und sind weiterhin kostenfrei. Alternativen können auch die Stationen von Metropolrad Ruhr sein, für die es interessante Rabatte für DSW21-Abonnenten gibt (<https://www.metropolradruhr.de/de/dortmund/standorte>). Die vier betrachteten Standorte sind auch von ihrer Lage her sicherlich nicht primär für den Umstieg vom Rad in den ÖPNV gedacht und für diesen besonders attraktiv.

Die Bewirtschaftung führt zur Verdrängung der Non-User des ÖPNV in die Wohngebiete und verursacht mehr Parksuchverkehr. Auf welche Veränderungen müssen sich die Anwohner*innen einstellen?

Die P+R-Anlagen werden wieder ihrem ursprünglich gedachten Zweck zugeführt: den bequemen Umstieg in den ÖPNV. Das war seit einiger Zeit nicht mehr garantiert, weil abgestellte Anhänger oder Reisebusse Plätze blockierten. Mit der Bewirtschaftung werden also Fehlentwicklungen korrigiert. Dies sollte grundsätzlich auch im Sinne der Anwohner*innen sein. In den ersten Tagen nach Inbetriebnahme der Schranken ist mit Anpassungsbewegungen zu rechnen.

Wo parke ich demnächst als Anwohner*in / Mitarbeiter*in (z.B. P+R-Anlage Hafen -> EDG bzw. Betriebshöfe)?

P+R-Anlagen sind zu nicht als inoffizieller Parkplatz für Mitarbeiter*innen oder für Anwohner*innen gedacht. Sie sollen für Nutzende des ÖPNV, die klimafreundlich in die Stadt fahren wollen, bereitgehalten werden. Die Stadt wird die Situation genau beobachten und ggf. gegensteuern (evtl. Anwohnerparkzonen einrichten).

Für das Parken von Mitarbeitenden sind grundsätzlich die Unternehmen selbst verantwortlich. Mit Firmentickets gibt es kostengünstige Möglichkeiten, Mitarbeiter*innen die Nutzung des ÖPNV und der P+R-Plätze zu ermöglichen. Die Stadt Dortmund bietet außerdem auch Mobilitätsberatungen für Firmen an.



Ist der ÖPNV-Umstieg zu Spitzenzeiten verkraftbar?

In Teilen werden die Standorte bereits für den eigentlichen Zweck (Umstieg vom PKW in den ÖPNV) genutzt. DSW21 wird die Kapazitäten im Rahmen der Verkehrswende weiter ausbauen. Derzeit werden im Rahmen des B-Wagen-Projektes für ein Investitionsvolumen von rund 200 Millionen Euro neue Fahrzeuge beschafft und ältere Bestandsfahrzeuge baugleich modernisiert. Somit wird auch das Fahrgastaufkommen in Spitzenzeiten zu handhaben sein.

Die Regelung verursacht zusätzliche Wege (Parkscheinautomat) und kostet Zeit.

Die Wege zu den Automaten und zur Stadtbahnhaltestelle sind nicht weit. Der Zeitaufwand ist überschaubar und kann leicht bei der individuellen Wegeplanung berücksichtigt werden. Entscheidend ist für die Nutzenden die Planbarkeit die durch das neue System verlässlicher wird.

Durch die bisherige Fehlnutzung der P+R-Standorte war dies bislang hingegen nicht gewährleistet. Wenn die Kapazitäten des Standorts durch Fremdparkende ausgelastet waren, mussten die Umsteigenden erst außerhalb einen Parkplatz suchen und weitere Wege zur Stadtbahn zurücklegen.

Staus bei Ein- und Ausfahrten zur morgendlichen / abendlichen Nachfragespitze - zusätzliche Zeit - ggf. wird der Anschluss verpasst.

Die Verkehrssituation zu den Spitzenzeiten wird von den Beteiligten genau beobachtet werden. Die Ein- und Ausfahrt an den Kassenschrankensystemen nimmt pro Fahrzeug idealerweise nur Sekunden in Anspruch. Hier wird mit keinen nennenswerten Stauereignissen gerechnet.

Grundsätzlich ist das neue Parkleitsystem gerade darauf ausgelegt, den städtischen Autoverkehr intelligent zu steuern und Staus nach Möglichkeit zu vermeiden.

Warum wird der P+R-Parkplatz vom Remydamm zum Westfalenpark verlegt?

Neben den P+R-Anlagen Hauptfriedhof, Hafen und Schulte-Rödding war es ursprünglich angedacht einen Teil des Stellplatzes Remydamm D2 umzurüsten um diesen als P+R nutzen zu können. In Rücksprache mit DSW 21 wurde davon abgeraten und auf den südlichen Teil der Stellplatzanlage Westfalenpark (D1)



verwiesen.

Diese Fläche befindet sich räumlich näher zur Stadtbahnhaltestelle Westfalenpark, die durch ihren Charakter als Stadtbahn-Haltestelle (bessere Schutzmöglichkeiten etc.) der Haltestelle Remydamm vorzuziehen ist.

Von der Haltestelle Westfalenpark ist es zudem möglich, die Dortmunder Innenstadt mit einem Kurzstreckenticket zu erreichen, was zu einer weiteren Priorisierung der Nutzung dieser Haltestelle durch die ÖPNV-Nutzer*innen führt. Sowohl die Fördergeber*in VRR und BMVI, als auch die DOPARK GmbH und das Tiefbauamt der Stadt Dortmund konnten dieser Argumentation folgen.

Der Stellplatz Remydamm (D2) kann natürlich ohne das neue Schranken-System auch weiterhin genutzt werden.

Wie funktioniert eigentlich die Technik hinter dem System und was ist der Sinn?

Die Anzeigetafeln sind tatsächlich nur das sichtbare Zeichen des neuen Systems. Die Technik dahinter eröffnet neue Möglichkeiten der Verkehrslenkung.

Parkplatzsuchverkehre oder Staus verursachen viele Probleme (Abgase wie NO₂ und Feinstaub, Lärmbelastung usw.), die durch intelligente Steuerung zum Teil vermieden oder reduziert werden können. Alle LED-Anzeigen stehen mithilfe sogenannter Lichtwellenleiter-Kommunikationsstrecken (LWL) oder LTE-Anbindungen mit der neuen Parkleitsystem-Zentrale in Verbindung. Dies ermöglicht eine schnelle Reaktionszeit im Schadensfall und sorgt auf Grund hoher Bandbreiten für eine sichere und schnelle Datenverbindung zwischen der PLS-Zentrale und den LED-Anzeigen.

An den Haupteinfallsrouten in die Innenstadt werden zudem Bluetooth-Scanner installiert. Sie erkennen sich nähernde Bluetooth-Geräte und übermitteln an die Parkleitsystem-Zentrale anonymisierte Werte, aus denen die Software die aktuell benötigten Reisezeiten zwischen den verschiedenen Scannern ableiten kann. Das System vergleicht diese Werte mit den Fahrzeiten des ÖPNV. Der ermittelte Reisezeitvorteil wird in Echtzeit den Verkehrsteilnehmenden auf den LED-Anzeigen an den P+R-Anlagen angezeigt. Diese Info soll die PKW-Fahrenden zum Umstieg in den ÖPNV motivieren.



Das System kann schnell reagieren: Auf Verkehrsstörungen (zum Beispiel bedingt durch Veranstaltungen), Straßensperrungen oder große Baustellen kann es somit frühzeitig aufmerksam machen und auf Ausweichrouten hinweisen. Das Ziel ist eine umfassende Lenkung der Verkehrsströme.

Kostet das neue Parkleitsystem nicht unheimlich viel Strom?

Das alte Parkleitsystem hatte noch keine LED-Anzeigen, sondern war mit Leuchtstoffröhrentechnik dauerbeleuchtet. Das neue System arbeitet mit den effizientesten LED-Anzeigen, die derzeit am Markt zu bekommen sind und wird somit zu Einspareffekten führen. Zudem können die neuen LED-Schilder ihre Lichtstärke in Abhängigkeit von der Umgebungshelligkeit regulieren. Bezogen auf ein einziges Schild verbrauchte das alte PLS 2718,5 kWh/a. Das neue hingegen liegt bei einem Verbrauch von 1463 kWh/a lediglich bei etwas mehr als der Hälfte des Verbrauchs. Verglichen mit dem durchschnittlichen Stromverbrauch einer 4-köpfigen Familie (3.800 kWh/a), verbraucht das neue System im Jahr etwa so viel Strom wie 24-25 Haushalte (ebenfalls pro Jahr).

Ein hocheffizientes PLS ist ein geeignetes Instrument, unerwünschte und stadtunverträgliche Parksuchverkehre zu verringern. Das Parkleitsystem verteilt die in seinem Einflussgebiet befindlichen Verkehrsströme in Bezug auf die räumliche Ausdehnung gleichmäßiger über die Zeit, ohne dabei die Anzahl des ruhenden Verkehrs negativ zu erhöhen. Das bedeutet: das Parkleitsystem sorgt selbst für Einsparungen ganz anderer Art, nämlich von CO₂, NO₂ und von Benzin in den Autos. Das PLS der Stadt Dortmund verbindet neben der Energieeffizienz, zahlreiche weitere Vorteile, um die Schadstoff- und Lärmemissionen im Innenstadtbereich zu verringern. Darüber hinaus ist es ein weiterer bedeutender Schritt zur fortschreitenden Digitalisierung von Verkehrsmanagementsystemen.

Sind die LED-Anzeigen nicht abends und nachts eine Lichtverschmutzung?

Aufgrund der von Swarco entwickelten und eingesetzten Linsentechnologie wird das Licht fokussiert und nur dahin abgestrahlt, wo es gebraucht wird - auf die Straße. Es erfolgt keine seitliche Abstrahlung $> \pm 30^\circ$ und so gut wie keine Abstrahlung nach oben. Zusätzlich wird die Helligkeit der Anzeigen automatisch durch Sensoren



geregelt. Dadurch wird sichergestellt, dass Anwohner*innen durch das Licht der Anzeigen in der Nacht nicht gestört werden. Durch die Linsentechnologie und das Bündeln des Lichtes kann der Ansteuerungsstrom der LED minimiert werden ($< 10\%$ vom höchstzulässigen Nominalstrom). Dadurch wird der Stromverbrauch der Anzeige minimiert, die thermische Belastung der elektrischen Komponenten reduziert und die Lebensdauer der Anzeige erhöht. Dies wirkt sich sehr positiv auf die Lebenszykluskostenrechnung der Anzeigen aus.