

Zielsetzung

- Emissionen reduzieren
- Reisezeit optimieren
- Verkehrsmittel verknüpfen

Zielgruppe

- Erwachsene
- Jugendliche
- mobilitätseingeschränkte Personen
- Pendler
- Seniorinnen und Senioren
- Touristen

Fahrtzweck

- Arztbesuch
- Ausbildung/Studium
- Beruf
- Besuch
- Einkauf
- Erledigung
- Freizeit
- Geschäfts- und Dienstreise
- Urlaub

Verkehrsmittel

- Bus (>9 Sitzplätze)
- Eisenbahn
- Kleinbus (max. 9 Sitzplätze)
- privater Pkw
- Regionalbahn
- Straßenbahn

Raumstruktur

- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich
- überwiegend städtisch

Investitionskosten

- Fallen an

Kiss and Ride-Anlagen



Quelle: berlin-event-foto.de/Peter-Paul Weiler

Was sind Kiss and Ride-Anlagen?

Kiss and Ride-Anlagen sind angeordnete Parkstände für Kurzzeitparken zum Absetzen oder Abholen von Personen in unmittelbarer Nähe zu Bahn- und Bussteigen. Sie dienen der einfachen und sicheren Verknüpfung von PKW und Bus oder Bahn für intermodale Reiseketten. Beim Konzept Kiss and Ride wird eine Person als Mitfahrer bzw. Mitfahrerin in einem privaten Kraftfahrzeug zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs mitgenommen bzw. von dieser abgeholt. Kiss and Ride-Anlagen sind teilweise auch auf kostenpflichtigen Parkplätzen oder in Parkhäusern in unmittelbarer Haltestellennähe zu finden, wo die ersten Parkminuten für kurzzeitige Kiss and Ride-Parker gebührenfrei sind.

Der Begriff Kiss and Ride ist nicht geschützt und auch nicht in der Straßenverkehrsordnung aufgeführt, sodass beispielsweise die Beschilderung in den einzelnen Gemeinden nicht einheitlich ist.

Welchen Vorteil bieten Kiss and Ride-Anlagen?

Kiss and Ride ermöglicht den Nutzerinnen und Nutzern einen bequemen, schnellen und sicheren Umstieg vom privaten Pkw auf den öffentlichen Verkehr und anders herum. Kiss and Ride fördert insbesondere in ländlichen Regionen mit lückenhafter öffentlicher Verkehrserschließung die Mobilität für mitfahrende Menschen ohne Führerschein sowie für Haushalte mit geringer Fahrzeugverfügbarkeit, da das Auto in der übrigen Zeit von einer anderen Person genutzt und auf ein Zweitfahrzeug verzichtet werden kann. Vorteile bietet Kiss and Ride den Nutzerinnen und Nutzern auch, wenn längerfristiges Parken als Alternative aufgrund von hohen Parkgebühren oder unsicherer Abstellung des Fahrzeugs in Haltestellennähe sowie zur Abholung von Reisenden unattraktiv ist. Des Weiteren ermöglicht Kiss and Ride „One way“-Fahrten und kann auch unterstützen, wenn beispielsweise nur für die Hin- oder Rückfahrt eine Anschlussmöglichkeit mit dem öffentlichen Nahverkehr besteht. Dies gilt beispielsweise, wenn die Hinfahrt am Tag erfolgt, die

Rückfahrt aber zu nächtlicher Stunde, wenn das öffentliche Verkehrsangebot insbesondere in ländlichen Räumen bis auf die Haupttrouten stark ausgedünnt ist. Kiss and Ride bietet sich auch an, wenn Pendlerinnen und Pendler eine Teilstrecke gemeinsam mit dem Pkw zurücklegen können und sich ihre Wege anschließend trennen und umgekehrt.

Für Gemeinden bieten Kiss and Ride-Anlagen zum einen den Vorteil, dass ein überwiegender Teil der Wegstrecke von Nutzerinnen und Nutzern mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird und somit durch die Verringerung des Individualverkehrs weniger Stau und Emissionen entstehen. Zudem erfordert der Bring- und Abholvorgang meist nur ein kurzes Halten, sodass deutlich weniger Parkplätze notwendig sind, als wenn das Auto über mehrere Stunden geparkt und erst nach Rückkehr der fahrzeugführenden Person wieder abgeholt wird. Somit können die Kosten und der Flächenverbrauch für Parkplätze im Haltestellenumfeld reduziert werden. Verkehrsunternehmen können von einer Nachfrage- und Einnahmensteigerung profitieren, die indirekt durch einen geringeren Zuschussbedarf auch den Gemeinden bei der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs zugutekommt.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Sinnvoll ist die Einbettung der Maßnahme in ein Gesamtverkehrskonzept. Zudem bietet sich die Überlegung zum Bau von Kiss and Ride-Parkplätzen insbesondere dann an, wenn bauliche Veränderungen im Haltestellenumfeld vorgenommen oder ein Park and Ride-Parkplatz gebaut wird. In diesem Zuge können einige Parkplätze für Kurzzeitparken vorgesehen werden. Besondere Eignung erfahren Anlagen an Endhaltestellen, Tarifgrenzen und Übergangsstellen zu höheren Takten bzw. allgemein zu besseren öffentlichen Verkehrsangeboten.

Als Richtgröße für die erforderliche Anzahl an Stellplätzen gelten drei Kiss and Ride-Stellplätze bei bis zu 100 Reisenden pro Tag und zehn Kiss and Ride-Stellplätze bei bis zu 1.000 Einsteigenden pro Tag. Die Zwischenwerte sind zu interpolieren bzw. unter Berücksichtigung der örtlichen Situation in die Planungskonzeption einzupassen.

Vorab sollte sich die Gemeinde über bestehende Fördermöglichkeiten informieren, über die häufig ein Großteil der Investitionskosten finanziert werden kann. Zu den Fördermöglichkeiten gehören länderspezifische Mittel nach den Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzen (GVFG), den ÖPNV-Gesetzen oder ggf. auch die Städtebauförderung.

Grundsätzlich ist eine gute Zusammenarbeit der unterschiedlichen Akteure (unter anderem verschiedene Verwaltungsbereiche wie das Stadtplanungsamt und die Kämmerei, Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger) wichtig. Diese kann beispielsweise durch Arbeitsgruppen gefördert werden.

Zudem sollte auf eine gute Öffentlichkeitsarbeit Wert gelegt werden, damit die Bürgerinnen und Bürger das Angebot kennenlernen und es entsprechend nutzen. Im Rahmen von Informationsveranstaltungen, einer Einweihungsfeier, Berichten in der Lokalpresse und auf der Homepage einer Kommune kann das Angebot bekannt gemacht und erläutert werden.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Da Kiss and Ride kein feststehender Begriff ist, sollte zunächst ein gemeinsames Verständnis aller Akteure seitens der angestrebten Maßnahme hergestellt werden, damit alle gemeinsam auf ein einheitliches Ziel hinarbeiten. Beispielsweise kann in dem Zusammenhang diskutiert werden, welche Regelungen zur Haltedauer angestrebt werden. Die Ergebnisse sollten festgehalten und kommuniziert werden.

Zudem kann die Maßnahme bei Bürgerinnen und Bürgern auf Unverständnis stoßen, da diese ggf. bereits vorher in Bahnhofsnähe auf der Straße angehalten haben und nicht verstehen, weshalb finanzielle Mittel für den Bau von Kiss and Ride-Parkplätzen aufgewendet werden sollen. Hier ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit wichtig, damit Bürgerinnen und Bürger die Vorteile von Kiss and Ride-Parkplätzen verstehen. Je nach Kapazität und Standort der Kiss and Ride-Anlagen ist zu beachten, dass sich dort zu Stoßzeiten Staus bilden können, die andere Verkehrsmittel (z. B. Busse) behindern und Wartezeiten sowie Emissionen verursachen.

Weitere Maßnahmen

Bike and Ride-Anlagen (<https://www.mobilikon.de/massnahme/bike-and-ride-anlagen>)
Differenziertes Mobilitätssystem (<https://www.mobilikon.de/massnahme/differenziertes-mobilitaetssystem>)
Förderung von Fahrgemeinschaften (<https://www.mobilikon.de/massnahme/foerderung-von-fahrgemeinschaften>)
Mobilitätsstationen (<https://www.mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsstationen>)
Park and Ride-Anlagen (<https://www.mobilikon.de/massnahme/park-and-ride-anlagen>)
Pendlerportal (<https://www.mobilikon.de/massnahme/pendlerportal>)
Stadt-Umland-Bahn (<https://www.mobilikon.de/massnahme/stadt-umland-bahn>)

Verwandte Instrumente

Bebauungsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/bebauungsplan>)
Förderung für die Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen (<https://www.mobilikon.de/instrument/foerderung-fuer-die-verbesserung-der-mobilitaet-laendlichen-raeumen>)
Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) (<https://www.mobilikon.de/instrument/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-gvfg>)
Integriertes ländliches Entwicklungskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/integriertes-laendliches-entwicklungskonzept>)
Integriertes Stadtentwicklungskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/integriertes-stadtentwicklungskonzept>)
Kommunaler Nahverkehrsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan>)
Pendlerkonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/pendlerkonzept>)
Schulverkehrskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/schulverkehrskonzept>)
Verkehrsentwicklungsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/verkehrsentwicklungsplan>)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Berichterstattung in Lokalmedien (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/berichterstattung-lokalmedien>)
Bürgerbefragung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/buergerbefragung>)
Festlegung einer Marketing- und Kommunikationsstrategie (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/festlegung-einer-marketing-und-kommunikationsstrategie>)
Kundenbefragung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/kundenbefragung>)
Potenzialanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/potenzialanalyse>)
Vorher-Nachher-Befragung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/vorher-nachher-befragung>)

Quellen

Forschungsinformationssystem (FIS), 24.06.2019: Kiss + Ride. Zugriff:
<https://www.forschungsinformationssystem.de/>, Suche [abgerufen am 07.12.2023].

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, 2001: Leitfaden zur Planung und Bedarfsermittlung von P+R- und B+R-Anlagen. Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 46. Wiesbaden.

Wuppertaler Stadtwerke, o. J.: Kiss and Ride, 10 Minuten kostenlos parken. Zugriff:
<http://www.wsw.info/>, Suche [abgerufen am 07.12.2023].