Park and Ride-Anlagen

Zielsetzung
- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Attraktivitätssteigerung
- Emissionen reduzieren
- Reisezeit optimieren
- Verkehrsmittel verknüpfen

Zielgruppe
- Bürgerinnen und Bürger
- Pendler

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

Verkehrsmittel
- Bus (>9 Sitzplätze)
- Eisenbahn
- privater Pkw
- Regionalbahn
- Straßenbahn

Raumstruktur
- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich

Investitionskosten
- Fallen an

Quelle: Bildkraftwerk / Laurin Schmid

Was sind Park and Ride-Anlagen?

Park and Ride-Anlagen (P+R) sind PKW -Abstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs. Sie dienen der einfachen und sicheren Verknüpfung von Pkw und Bus oder Bahn für intermodale Reiseketten. P+R -Anlagen können unterschiedlich ausgestaltet sein; von unbefestigten Parkplätzen bis hin zu bewachten Parkhäusern mit Echtzeitinformationen zur Abfahrt der Busse und Bahnen.

In dünn besiedelten Räumen ist eine flächendeckende Feinerschließung mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsangebot häufig wirtschaftlich nicht möglich. P+R-Anlagen ermöglichen den Bürgerinnen und Bürgern, zumindest einen Teil ihrer Wegstrecke zu regionalen Zentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Die P+R-Anlagen sind daher vor allem an (End-)Haltestellen der städtischen ÖPNV -Linien sowie im ländlichen Raum in Klein- und Mittelzentren mit Bahnanbindung oder Anbindung an das ÖPNV-Hauptnetz zu finden. Grundsätzlich zielt das Konzept des Park and Ride darauf ab, dem innerstädtischen Zielverkehr bereits im Außenbereich von Ballungsräumen einen Umstieg auf den öffentlichen Personenverkehr zu ermöglichen und damit die Innenstadt von privaten Fahrzeugen zu entlasten.

Welche Vorteile bieten Park and Ride-Anlagen?

Nutzerinnen und Nutzer profitieren vor allem von der bequemen Verknüpfung des privaten Pkw-Verkehrs mit dem öffentlichen Verkehrsangebot. Durch die intermodale Reisekette können sie die Vorteile des jeweiligen Verkehrsmittels für den entsprechenden Streckenabschnitt nutzen. In ländlichen Regionen mit geringem öffentlichen Verkehrsangebot und gleichzeitig gut ausgebautem Straßennetz überwiegen aus Nutzersicht häufig die Vorteile des privaten Pkw.

Vor allem wenn Staus, Parkplatzknappheit oder Bewirtschaftungsmaßnahmen wie Gebühren oder Parkdauerbeschränkungen am Zielort die Nutzung eines Kraftfahrzeugs erschweren, was häufig in Ballungsräumen und Zentren der Fall ist, überwiegen hingegen die Vorteile des öffentlichen Verkehrs.

Durch P+R-Anlagen profitieren vor allem die Innenstädte aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung. Damit einher gehen weniger Emissionen sowie ein geringerer Flächenbedarf für den MIV . P+R-Anlagen können die Bürgerinnen und Bürger zudem an die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel heranführen und so zu einer verstärkten ÖPNV-Nutzung führen. Somit profitieren auch die Verkehrsunternehmen von einer Nachfrage- und Einnahmensteigerung.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Die Taktung und eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit des ÖPNV wirken sich wesentlich darauf aus, ob eine P+R-Anlage eine hohe Akzeptanz erfährt und angenommen wird. Von grundlegender Bedeutung für Pendlerinnen und Pendler ist zudem, dass es genug freie Parkmöglichkeiten gibt und die Anlage bequem und schnell erreichbar ist. Wichtig sind zudem saubere, befestigte und markierte Stellplätze sowie eine klare Beschilderung und hohe Sicherheit innerhalb der Anlage sowie beim Übergang vom Parkplatz zur Haltestelle. Hierzu gehören eine ausreichende Beleuchtung sowie eine digitale oder persönliche Überwachung der P+R-Anlage. Die Kosten für das Parken an der P+R-Anlage sollten nutzerfreundlich sein.

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

Ausgangspunkt für die Umsetzung ist eine Analyse zur Standortwahl. Besondere Eignung erfahren Anlagen an Endhaltestellen, Tarifgrenzen und Übergangsstellen zu höheren Takten bzw. allgemein mit besseren öffentlichen Verkehrsangeboten. Anschließend ist eine Bedarfsermittlung zur Abschätzung der erforderlichen Stellplatzkapazitäten und der konkreten Errichtungsform (Parkplatz, Parkpalette etc.) durchzuführen. Von Bedeutung für die Bedarfsfestlegung sind u. a. auch eine Analyse des P+R-Bestandes, der Parkraumauslastung einschließlich der im Umfeld der Anlage abgestellten vermeintlichen P+R-Fahrzeuge (aktueller Bedarf), die Berücksichtigung von Strukturdaten, die überörtliche Netzfunktion des Haltepunktes, Taktzeiten und ÖV -Vernetzungen sowie Ausbaupläne für den Haltepunkt und die beabsichtigte Siedlungsentwicklung.

Für die Konzeption der P+R-Anlage müssen die Vorgaben übergeordneter Planungen beachtet werden. Dies sind in der Regel der Regionalplan, der Flächennutzungsplan oder informelle Pläne wie die Orts- oder Stadtentwicklungspläne. Auch der Verkehrsentwicklungsplan und der Nahverkehrsplan müssen berücksichtigt werden. Gegebenenfalls muss zudem ein übergeordnetes Verkehrskonzept erstellt werden.

Die Investitionskosten für ebenerdige P+R-Anlagen belaufen sich auf ca. 160 Euro pro Quadratkilomter bzw. rund 3.200 Euro pro Stellplatz. Für Parkpaletten liegen die Kosten bei ca. 10.000 Euro je Stellplatz (Preisstand: 2018). Ein Großteil der Investition kann häufig über Fördermittel finanziert werden. Fördermöglichkeiten gibt es länderspezifisch z. B. über die ÖPNV-Förderungen nach den Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzen (GVFG) und den ÖPNV-Gesetzen oder ggf. auch über die Städtebauförderung. In jedem Fall sollte bereits zu Beginn der Überlegungen zum Bau oder Ausbau einer P+R-Anlage das Gespräch mit der entsprechenden Bewilligungsbehörde gesucht werden, um einen Überblick über die aktuelle und örtliche Fördersituation zu erhalten und um von Anfang an die Bedingungen des Zuwendungsgebers in Planung und Ausführung berücksichtigen zu können.

Auch wenn die Investitionskosten zu einem großen Teil förderfähig sind, sind folgende Kosten zu beachten, die meist nicht förderfähig sind:

- Planungs- und Baunebenkosten
- Marketingkosten

- Finanzierungskosten
- jährliche Betriebskosten für Reinigung, Winterdienst, Grünpflege, Entwässerung, Beleuchtung, Abfallbeseitigung, Inspektion und Wartung

Grundsätzlich sind bei der Errichtung einer P+R-Anlage die gesetzlichen Vorgaben zur Öffentlichkeitsbeteiligung einzuhalten. Darüber hinaus ist eine freiwillige Bürgerbeteiligung häufig sehr sinnvoll, damit eine breite Basis von Bürgerinnen und Bürgern das Projekt stützt und nach Realisierung entsprechend nutzt. Für eine möglichst große Identifikation mit dem Vorhaben sind persönliche Veranstaltungen wie z. B. eine Planungswerkstatt, Bürgerversammlungen oder Bürgerforen sinnvoll. Ergänzend sollte Informationsmaterial zur Verfügung gestellt werden, wie z. B. Flyer oder Broschüren.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Besonders attraktiv sind P+R-Anlagen, wenn das ÖPNV-Netz innerhalb der Ballungsräume sehr gut und in den umliegenden Regionen hingegen weniger gut ausgebaut ist. Allerdings kann sich durch eine breite Akzeptanz von P+R-Anlagen diese Diskrepanz in der Auslastung von städtischen und regionalen ÖPNV-Strecken weiter verstärken, da die Nutzerinnen und Nutzer mit ihrem Fahrzeug bis zum Stadtrand fahren und nicht die nächstgelegene Haltestelle in der Region nutzen. Dies kann schließlich dazu führen, dass das öffentliche Verkehrsangebot in ländlichen Regionen und insbesondere im Umland einer Anlage noch weiter reduziert wird. Um Konkurrenz zur bestehenden Erschließung zu vermeiden, sollten P+R-Angebote daher in ein Gesamtverkehrskonzept bzw. einen Verkehrsmanagementplan integriert werden und von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen (sowohl innerhalb der Anlage als auch in Bezug auf umliegende Areale) begleitet werden. Die Benutzung wohnungsnaher Anlagen lässt sich beispielsweise fördern, wenn auf den Anlagen Nutzungsentgelte erhoben werden, deren Höhe mit zunehmender Entfernung zum Stadtzentrum abfällt. Gegebenenfalls lässt sich die Nutzung auch tariflich über Kombinationen mit dem ÖPNV-Ticket steuern.

Weitere Maßnahmen

Bike and Ride-Anlagen (https://www.mobilikon.de/massnahme/bike-and-ride-anlagen)
Differenziertes Mobilitätssystem (https://www.mobilikon.de/massnahme/differenziertes-mobilitaetssystem)
Kiss and Ride-Anlagen (https://www.mobilikon.de/massnahme/kiss-and-ride-anlagen)
Mobilitätsstationen (https://www.mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsstationen)

Verwandte Instrumente

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) (https://www.mobilikon.de/instrument/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-gvfg)
Förderung für die Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen (https://www.mobilikon.de/instrument/foerderung-fuer-die-verbesserung-der-mobilitaet-laendlichen-raeumen)
Kommunaler Nahverkehrsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan)
Pendlerkonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/pendlerkonzept)
Planfeststellungsverfahren (https://www.mobilikon.de/instrument/planfeststellungsverfahren)
Regionaler Nahverkehrsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/regionaler-nahverkehrsplan)
Verkehrsentwicklungsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/verkehrsentwicklungsplan)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Bürgerbefragung (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/buergerbefragung)
Erreichbarkeitsanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/erreichbarkeitsanalyse)
Kosten-Nutzen-Analyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/kosten-nutzen-analyse)
Potenzialanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/potenzialanalyse)

Publikationen zum Thema

Bike + Ride (https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/bike-ride)
Vertiefende Analyse der Vor- und Nachteile von P+R (https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/vertiefende-analyse-der-vor-und-nachteile-von-pr)

Quellen

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC), 06.08.2019: P+R-Anlagen: Potenziale noch nicht voll ausgeschöpft. 60 Anlagen in 10 Städten mit hohem Pendleraufkommen getestet. Zugriff: www.adac.de, Meldungen, ADAC e. V., Tests [abgerufen am 28.12.2023].

Arbeitskreis Park & Ride regional c/o BMW Group Verkehrstechnik und Verkehrsmanagement, 2009: P+R Anlagen Planen, Bauen und Betreiben, Ein Praxis-Leitfaden der Inzell-Initiative. Zugriff: www.mvv-muenchen.de, Mobilität, Park & Ride [abgerufen am 28.12.2023].

Forschungsinformationssystem (FIS), 14.01.2019: Park+Ride als Bestandteil des Parkraummanagements. Zugriff: www.forschungsinformationssystem.de, Personenverkehr, Mobilität und Raum, Motorisierter Individualverkehr, Parken [abgerufen am 28.12.2023].

Stadt Leverkusen, 19.02.2018: Erweiterung von P+R-Anlagen im Stadtgebiet. Ratsvorlage Nr. 2017/2036. Zugriff: www.leverkusen.com [abgerufen am 28.12.2023].

Umweltbundesamt (UBA), 2018: Ökologische und ökonomische Potenziale von Mobilitätskonzepten in Klein- und Mittelzentren sowie dem ländlichen Raum vor dem Hintergrund des demographischen Wandels. Zugriff: www.umweltbundesamt.de, Publikationen [abgerufen am 28.12.2023].