

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
18/1325**

A11



**Landesverband
Nordrhein-Westfalen e.V.**

Schützenstraße 45
40211 Düsseldorf
E-Mail: info@vcd-nrw.de
Web: www.vcd-nrw.de

An den Verkehrsausschuss des Landtags NRW

Per Email

Düsseldorf, den 03.03.2024

**Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland, Landesverband NRW (VCD NRW)
zur Frage „Welche Rolle spielen Park&Ride-Plätze für die Verkehrswende?“**

Der VCD möchte die Gelegenheit nutzen, als Fahrgastverband und als ökologisch orientierter Verkehrsclub initiativ zur Frage der Bedeutung von Park&Ride Stellung zu nehmen.

Beiliegend übermitteln wir einige konkrete kritische und konstruktive Überlegungen.

Für Nachfragen und Erläuterungen stehen wir gerne zur Verfügung.

Vielen Dank für Ihr Interesse.

Mit freundlichen Grüßen

Sprecher des VCD NRW

Park & Ride – kritisch betrachtet

Zur Anhörung des Verkehrsausschusses im Landtag NRW:

„Welche Rolle spielen Park&Ride-Plätze für die Verkehrswende?““

Der VCD NRW dankt für die wichtige Frage nach der Bedeutung von Park&Ride für die Verkehrswende. In der Politik wird häufig P&R von vorneherein als positives und sogar als wesentliches Instrument für nachhaltige Verkehrspolitik angesehen, d.h. diese Frage wird meist gar nicht gestellt. Ein kritischer Blick ist aber notwendig, um verkehrspolitische Instrumente und Ressourcen effizient einzusetzen. Deswegen nimmt der VCD hierzu kurzfristig initiativ Stellung. Unsere Ausführungen sollen einige wichtige Aspekte darstellen, die sonst wenig genannt werden.

Was sind die Ziele, die mit P+R-Projekten verfolgt werden sollen?

- Mehr Umsteiger vom Pkw-Verkehr auf den öffentlichen Verkehr, Umweltentlastung
- Entlastung der Straßen und Parkplätze in verdichteten Zentren, Flächeneinsparung dort
- Zusätzliches Angebot für Fahrgäste insbesondere im ländlichen Raum,
- Die Nutzer/innen haben bzw. hatten zudem häufig die Absicht, ÖPNV-Ausgaben zu reduzieren, indem sie Tarifgrenzen mit dem Pkw überspringen.

Werden die Ziele erreicht? Welche Probleme können P+R-Projekte schaffen?

Die reale Wirkung von P+R hängt stark von der regionalen Situation ab: der Parkplatz-Situation am Zielort (Kapazitäten, Gebühren), der Straßensituation in Richtung Zielort (Netzqualität, Staurisiko), dem ÖPNV-Angebot am P+R-Standort in Richtung der Zielorte (Bahn oder Bus) und im Zubringerverkehr, der Aufenthalts- und Mobilitäts-Qualität an der Station.

In Metropolen mit dünn besiedeltem Umland und dünnen ÖPNV-Angebot in der Region können auch P+R-Großanlagen in der Peripherie der Stadt sinnvoll sein (s. etwa Boston), in dichter besiedelten Regionen mit gutem ÖPNV-Potenzial ist P+R kritisch zu prüfen (Niederlande, NRW).

P+R kann sich auf unterschiedliche Verkehrssegmente beziehen: regionale Berufs- und Ausbildungs-Pendler, Reisende des Fernverkehrs, regionaler Einkaufs- und Besucherverkehr (insbes. an Wochenenden), Shuttle-Verkehre zwischen Parkplätzen und Verkehrs-Großzielen (z.B. große Sport- u. Freizeitanlagen, ausgedehnte Gewerbegebiete).

Zu beachten ist, dass P+R-Angebote häufig auf Großstadt-Zentren ausgerichtet sein, während die Ziele vieler Verkehre, gerade auch Berufsverkehre, heute stärker im ganzen Stadtgebiet verteilt sind. Das macht die ÖPNV-Verbindung schwierig.

Einige Thesen:

- Viel P+R ist ein Indiz für einen **unzureichenden ÖPNV** in der Fläche. Es ersetzt den ÖPNV aber nicht, da es nicht wenige Fahrgäste ohne Auto gibt und nicht alle mit dem Pkw Platz am Bahnhof finden können.
- P+R kann strukturell nur einen **kleinen Beitrag** zur Verkehrswende leisten.
Schätzung für den VRR: ca. 30.000 P+R-Stellplätze, d.h. bis zu 100.000 Fahrgäste am Tag, im Vergleich dazu bis zu 4.000.000 heutige werktägliche Fahrgäste insgesamt. (Diese Zahl enthält zwar auch viele für P+R ungeeignete Kurzstrecken, dafür aber nicht die großen, für die Verkehrswende zu erschließenden Potenziale.)
Schätzung für Düsseldorf: ca. 200.000 einpendelnde Pkw pro Werktag, d.h. selbst 5 zusätzliche Parkhäuser mit je 2.000 Plätzen (für insgesamt ca. 300 Mio.€ Investitionskosten plus Betriebskosten) würden nur max. 5% der Pkw-Pendler aufnehmen können. Da hätte eine Mitfahroffensive wesentlich mehr Potenzial.
- Der tarifliche Aspekt, durch P+R mit dem Auto bis hinter eine Tarifgrenze mit großen Preissprung zu fahren, ist mit der Einführung des Deutschland-Tickets weitgehend weggefallen. Das verändert die Nutzung insgesamt. Die ÖPNV-Einnahmenvermeidung war auch kein politisch erwünschter Effekt.
- P+R führt per Saldo, insbesondere bei P+R-Standorten am Rand der Großstädte, nur zu einer geringen Erhöhung der ÖPNV-Nutzung (in Personen-km) und zu einer geringen Abnahme der Pkw-km, manchmal sogar zu einer **Verlagerung von km** (nicht Personen) vom ÖPNV zum Pkw. Ähnliches gilt für Shuttleverkehre von entfernteren Parkgelegenheiten zu großen Verkehrszielen. In diesen Fällen wird die Parkplatzkapazität des Zielorts merklich erhöht, die Parkkosten in der Regel gesenkt, d.h. Parken und damit Autofahren wird attraktiver (sofern die ÖPNV-Fahrt ab dem P+R-Platz ausreichende Qualität hat).
 - Die gestiegene Pkw-Verkehrsleistung derjenigen, die vorher die gesamte Strecke mit dem ÖPNV gefahren sind und jetzt „bequemer“ bis zu einem zielnahen P+R-Platz fahren und erst dort umsteigen, kann größer sein als der Gewinn durch neue ÖPNV-Kunden. Untersuchungen aus den mit NRW-Ballungsräumen vergleichbaren Niederlanden (s. Randelhoff /Zukunft Mobilität und Heinitz /UBA, dort insbes. S. 15/16) haben festgestellt, dass P+R-Anlagen in Ballungsräumen sehr begrenzten Einfluss auf die ÖPNV-Nutzung haben, tatsächlich sogar in einigen Fällen zu einer Erhöhung statt Reduzierung der Pkw-Fahrleistung führen können.) Es macht wenig Sinn, dass Pkw dort parallel zum regionalen Bahnverkehr fahren, wo dieser noch freie Kapazitäten hat, und dann erst dort umzusteigen, wo er schon stark ausgelastet ist. P+R muss möglichst wohnortnah angeboten werden, gerade in NRW mit einem dichten Bahnnetz und hoffentlich einem wachsenden Schnellbus-Ergänzungsnetz.
 - Es macht auch wenig Sinn und hat wenig Wirkung, P+R an der Peripherie von Zielorten anzubieten, wenn die Weiterfahrt ins Zentrum leicht möglich ist und am Zielort kostenlose bzw. sehr günstige Parkplätze im Straßenraum, in Parkeinrichtungen oder in Firmen zur Verfügung stehen. Die Wirkung hängt wesentlich vom Parkraum- und Mobilitäts-Management sowie der Steuerung des Straßenverkehrs am Zielort ab.
 - Rebound-Effekt: Zusätzliche Parkplatzkapazitäten durch P+R fördern Pkw-Nutzung zumindest bis zum Bahnhof.
- P+R kann also die Nutzung von ÖPNV, Fahrrad und ggfs. eigenen Füßen auf dem Weg zur Bahnstation reduzieren und so eine negative Dynamik erzeugen. P+R benachteiligt damit

faktisch diejenigen, die **nicht mit dem Auto** fahren können oder wollen bzw. fördert den Autobesitz, das ÖPNV-Potenzial wird geschwächt, damit das Angebot gefährdet.

- Politik hält P+R teilweise für eine ausreichende Alternative und/oder sie hält gute ÖPNV-Anbindungen in der Fläche für nicht machbar. Das ist nicht richtig, wie gute Beispiele zum ÖPNV im ländlichen Raum auch aus Deutschland zeigen: gut organisierte Bedarfsverkehre mit stündlicher Anbindung aller Siedlungen sind realisierbar, die alle Menschen nutzen können und die keine zusätzlichen Park-Flächen rund um den Bahnhof in Anspruch nehmen.
- Durch P+R wird **viel Geld für wenige Fahrgäste** ausgegeben (um die 10.000€ je ebenerdigen Stellplatz, bei Zusatzeinrichtungen wie Belegungsmessung mehr, bei mehrgeschossigen Anlagen ein Vielfaches), die Mitteleffizienz ist zweifelhaft.
- Vorrangig sind die Stationen für die klassischen und mehrheitlichen Modi „**Walk&Ride**“ (also zu Fuß zur Station) und „**Ride&Ride**“ (also mit Bus oder Bedarfsverkehr kommen) und damit letztlich für alle Fahrgäste infrastrukturell zu verbessern und an heutige Kundenanforderungen anzupassen, z.B. guter Wetterschutz für alle Wartenden (konkreter s.u. Lösungselemente). Wir sehen dort in der Regel die größeren Potenziale und die größere Wirkung je Euro. Wer die Fahrgäste buchstäblich im Regen stehen lässt, wird keine Verkehrswende erreichen. Nicht selten wird leider erst im Zusammenhang mit P+R und Multimodalität über eine Aufwertung der Station nachgedacht, weil angeblich die Autofahrenden höhere Komfortansprüche haben, bzw. einfach, weil Förderprogramme es eher in diesem Zusammenhang ermöglichen. Verbesserungspotenzial gibt es auch in der **Kommunikation**, denn häufig wird vor Ort mehr über P+R gesagt und informiert als über den örtlichen ÖPNV-Zubringer. (Z.B. DB: die nennt unter bahnhof.de Parkplätze am Bahnhof (DB BahnPark) und in der Umgebung detailliert mit Öffnungszeiten und Gebühren, der Haupt- Partner (?) ÖPNV wird nicht erwähnt.)
- Neben P+R sind **weitere modale Verknüpfungen** integriert zu planen: Bike+Ride (inkl. E-Bikes, die den Einzugsbereich des Radverkehrs erheblich vergrößern, aber höhere Anforderungen an die Abstellplätze stellen), Taxi, Bike-Sharing (für Alltags- und touristische Zwecke, auch mit E), Fahrgemeinschaften bzw. digitales Trampen (zum/vom Bahnhof bzw. auch weiter). Carsharing ist in der Fläche allerdings schwierig: in kleineren Kommunen wird es keinen kommerziellen Betreiber geben (aber möglicherweise gemeinwirtschaftliche „Dorfautos“ o.ä.), klassische Sharing-Tarife sind bei längeren Standzeiten am Zielpunkt bzw. auch über Nacht, wie sie am Bahnhofsstandort häufig benötigt werden, im Zeittarif meist teuer.
- P+R kann **Verkehrs- und Flächenprobleme** rund um die Standorte schaffen, wenn die Stationen mitten im Ort liegen (was sie idealerweise sollen) und es sich um größere Anlagen handelt. (Zusätzliche ÖPNV-Stationen für P+R-Anlagen am Ortsrand bzw. zwischen Orten lohnen sich wegen geringer Fahrgaszahl kaum.) Es gibt dann zusätzlichen Pkw-Verkehr, der angezogen wird und das Umfeld belastet, bei Vollausslastung des P+R-Platzes auch in benachbarte Bereiche überläuft. Die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität für Zufußgehende und Radfahrende und ggfs. Busse kann beeinträchtigt werden, wertvolle innerörtliche Flächen werden durch Parken belegt und städtebaulich entwertet. Andererseits kann P+R helfen, den vorhandenen Parkdruck durch Pendlerverkehr in der Umgebung der Station zu reduzieren.
- An **kleineren Standorten** in der Fläche mit unproblematischer Zufahrts-Situation ist P+R häufig sinnvoll, insbesondere wenn der Bahnhof peripher liegt. Die subjektive Sicherheit der Anlagen, insbesondere für Frauen, und ausreichende Barrierefreiheit müssen gewährleistet sein. Über besondere Anreize für Fahrgemeinschaften und E-Fahrzeuge sollte nachgedacht werden,

allerdings ist es mit E-Laden schwierig, da abwesende Berufspendler das Auto nach Ende des Ladevorgangs nicht umparken können.

- Der P+R-Bedarf ist eine **dynamische Frage**, d.h. heute bei dünnem ÖPNV-Angebot ist P+R relevant, wenn künftig durch verpflichtende Bedienungsstandards im Rahmen der Verkehrswende der ÖPNV in der Fläche besser wird, kann die Bedeutung abnehmen, ebenso durch HomeOffice, CoWorking und andere technisch-soziale Entwicklungen.
- **Wer bezahlt?** Die Kommune des P+R-Standorts hat häufig wenig davon, die Zielstädte wären bei kommunaler Finanzierung deshalb wesentlich zu beteiligen.
P+R ist eine **Maßnahme des Straßenverkehrs**, nicht des öffentlichen Verkehrs und sollte deshalb (auch bei Förderprogrammen) nicht aus dem ÖPNV-Budget bezahlt werden. Aus dem ÖPNV-Topf sollte originäre ÖPNV-Infrastruktur finanziert werden, da sind die Mittel knapp. Eine **Nutzerfinanzierung** ist anzustreben, die Zahlungsbereitschaft der potenziellen Nutzer für einen gesicherten Platz ist durchaus vorhanden.

Fazit: die positive Wirkung von P+R ist unsicher, jedenfalls im Rahmen der Verkehrswende insgesamt klein. Dezentrale Anlagen in der Region sind sinnvoll, Großanlagen an der Peripherie der Großstadt im gut ÖPNV-erschlossenen NRW eher nicht. Die Wirkung ist im Einzelfall genau zu prüfen, unkritische P+R-Euphorie ist fehl am Platze.

Lösungselemente konkret:

- Situation und Wirkung sowie Bedarf sind am jeweiligen Standort genau zu prüfen, andere Maßnahmen sind mitzudenken bzw. vorzuziehen. Eine regionale Gesamtplanung für die vollständigen Wegeketten ist nötig, um die verkehrlichen Instrumente richtig zu nutzen. Menschen ohne eigenes Auto sind besonders im Blick zu behalten.
- Von hoher Bedeutung für das Gesamtangebot sind eine gute flächendeckende örtliche ÖPNV-Erschließung (inkl. Bedarfsverkehr) und gute Angebote im regionalen ÖPNV zu allen relevanten Zielorten (u.a. direkte Schnellbusse, mit (Zwischen-)Zielen in Nebenzentren ergänzend zum zentralen Bahnhof).
- Vorrangig sind die Stationen für alle aufzuwerten bevor bzw. wenn teure Parkplätze gebaut werden, d.h.: gutes Erscheinungsbild der Station und subjektiv sichere Ausgestaltung, guter Wetter- und Windschutz für alle Wartenden auch in der Spitze (auch an den Bushaltes, beheizter / klimatisierter zentraler Warteraum), ausreichend Sitzplätze, gute Beleuchtung, Informations- und Sicherheits-Einrichtungen, kurze und barrierefreie Zugangs- und Umstiegswege, Service (WLAN, WC,..), gute Einbindung ins Rad- und Gehweg-Netz u.a.m.
- Intermodale Verknüpfungen ohne großen Flächenbedarf sind besonders zu fördern: Fahrrad inkl. Pedelecs mit sicherem Abstellen und Lademöglichkeiten (B+R, Bike-Sharing), Mitfahren, Taxi (zumindest Information über örtliche Taxiunternehmen)
- Die subjektive Sicherheit der P+R-Anlagen, insbesondere für Frauen, und ausreichende Barrierefreiheit müssen gewährleistet sein.
- Parkraum-Management am Zielort ist mitzudenken, um verkehrliche Ziele zu erreichen und Gebührenpflicht für P+R zu ermöglichen.
- Keinesfalls soll es günstigere ÖPNV-Sondertarife als für „Normal-Fahrgäste“ geben (seit D-Ticket weniger relevant), P+R-Stellplätze bzw. Reservierung sollten gebührenpflichtig sein, aber günstiger für Zeitkarteninhaber und ggfs. Mitfahr-Anbieter(innen) und E-Fahrzeuge.

(Gebührenpflicht des P+R erfordert ggfs. Bewirtschaftung und Überwachung des Parkens im Umkreis der Station, um Gebührenvermeidung zu verhindern.)

- P+R-Förderprogramme sind in öffentlichen Haushalten beim Straßenbau und nicht beim ÖPNV zu veranschlagen.

Quellen:

Florian Heinitz /UBA: Vertiefende Analyse der Vor- und Nachteile von P+R, Teilbericht 3 des Forschungsprojekts RechtSinnMobil (Umweltbundesamt, Texte 214/2020),

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/analyse-park-and-ride>

Martin Randelhoff /Zukunft Mobilität: Wie Park+Ride-Anlagen die Nutzung des Pkw fördern können, <https://www.zukunft-mobilitaet.net/15011/analyse/wirkung-park-and-ride-verkehr-openv-nutzung/>

Jürgen Klöckner: Wieso Park and Ride oft nicht funktioniert, Wirtschaftswoche,

<https://www.wiwo.de/technologie/green/mehr-verkehr-wieso-park-and-ride-oft-nicht-funktioniert/13545772.html>

Steve Przybilla: Park and Ride ist nicht mehr zeitgemäß, Süddeutsche Zeitung,

<https://www.sueddeutsche.de/auto/parkplatzmangel-warum-park-and-ride-nicht-mehr-zeitgemaess-ist-1.2858451>

VCD Düsseldorf: VCD zum P+R-Parkhaus am Südpark,

<https://nrw.vcd.org/themen/mobilitaetsmanagement/vcd-zum-p-r-parkhaus-am-suedpark>