



ACE Auto Club Europa e.V. | Schmidener Str. 227 | 70374 Stuttgart

Landtag Nordrhein-Westfalen
Referat I.A.2/A11



Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
18/1299

A11

ACE Auto Club Europa e.V.
Zentrale

Club-Service – Region NRW

Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 01512 0009790
E-Mail: jael.raeker@ace.de
Internet: www.ace.de

26.02.2024

Per Email: anhoerung@landtag.nrw.de

Stichwort: „A11 – Park & Ride-Plätze - 06.03.2024“.

Schriftliche Stellungnahme des ACE Auto Club Europa:

Bericht der Landesregierung: „Rolle von Park & Ride Plätzen für die Verkehrswende“ Vorlage 18/1832

Der ACE Auto Club Europa e.V. bedankt sich für die Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme. Auch für den ACE stellen die P+R-Plätze einen wichtigen infrastrukturellen Baustein zur Gestaltung der Verkehrswende dar, da sie mobilen Menschen ein wichtiges Angebot bieten, vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen und so maßgeblich das Verkehrsaufkommen reduzieren und damit einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leisten.

Der ACE Auto Club Europa hat im Jahr 2023 mit seiner Clubinitiative „Kann Deutschland P+R?“ mit seinen ca. 700 ehrenamtlich organisierten Mitgliedern bundesweit insgesamt 643 P+R-Plätze besichtigt und bewertet. Von den 643 bewerteten P+R-Plätzen schnitten 42 mit „Exzellente“ (7 %), 440 mit „Bestanden“ (68 %) ab und 161 Plätze fielen durch die Bewertung (25 %). Es wurden pro Check 27 Kriterien geprüft. Damit sind 65 % der P+R-Anlagen sicher, 64 % barrierefrei und 80 % kostenfrei.

In Nordrhein-Westfalen wurden 144 Park-and-Ride-Plätze bewertet, die im Vergleich etwas besser abschnitten als bundesweit. Elf der getesteten Anlagen erhielten das Prädikat „Exzellente“ (8 %), 105 wurden als „bestanden“ bewertet (73 %) und nur 28 P+R fielen beim Test durch (19 %). Die beste Bewertung in NRW erhielt der P+R am Bahnhof Detmold mit 15,75 Punkten. Als schlechteste P+R-Anlage ging die Von-der-Tann-Straße in Dortmund aus dem Test hervor.

Aus den bundesweiten Ergebnissen wurden Schlussfolgerungen und Forderungen erarbeitet, die wir im Folgenden vorstellen. Zum einen heben wir die Bedeutung von P+R-Plätzen für die Verkehrswende hervor. Zum anderen stellen wir die Herausforderungen hinsichtlich der Ausstattung, Sicherheit, Barrierefreiheit sowie zusätzlichen Mobilitätsangeboten dar.

Wir würden uns freuen, wenn diese Vorschläge und Hinweise im weiteren Verfahren Berücksichtigung fänden und stehen allen demokratischen Kräften für einen konstruktiven Austausch sehr gerne zur Verfügung.

1. Die Ausgangslage: Pendelverkehr in Deutschland

In Deutschland pendeln 40 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten¹ zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort. Das sind etwa 13,3 Millionen Bürgerinnen und Bürger. Pendelhauptstadt Nummer Eins ist Frankfurt², dicht gefolgt von München und Hamburg. Gleichzeitig werden 63 Prozent³ der Berufswege mit dem Auto zurückgelegt – häufig allein. 2022 wurde ein neuer Höchststand der Pkw-Dichte ermittelt: 583 Pkw kommen auf 1.000 Einwohner⁴. Damit besitzt mehr als jeder zweite Einwohner – vom Baby bis zum Greis – statistisch ein Auto.

Dies verdeutlicht eine hohe Abhängigkeit der Deutschen vom Motorisierten Individualverkehr (MIV). Gleichzeitig zeigen diese Zahlen auf, vor welchen Herausforderungen pendelnde Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Deutschland täglich stehen. Doch nicht nur die Anzahl der Pendlerinnen und Pendler nimmt zu. Auch die zurückgelegten Entfernungen steigen. Im Jahr 1976 betrug die durchschnittliche Pendel-Distanz noch etwa acht Kilometer.⁵ Bis 2017 hatte sie sich auf 16 Kilometer verdoppelt. 2021 lag sie bei 16,91 Kilometern.⁶

1.1. Pendeln als Belastung für Menschen, Umwelt und Infrastruktur

Diese Situation stellt sowohl die Menschen als auch die Infrastruktur auf eine erhebliche Belastungsprobe. Die AOK-Gesundheitskasse etwa gibt an, dass ab einer Pendeldauer von über 90 Minuten der Stress rapide steigt⁷, was wiederum zu psychischen Beeinträchtigungen sowie zu Herz-Kreislaufproblemen führen kann.

Ein Großteil dieser Berufswege wird nach wie vor mit dem Auto zurückgelegt. Das führt zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens und zu Staus während der Hauptverkehrszeiten führt. Dies wiederum verursacht zusätzliche Zeitverluste für die Pendlerinnen und Pendler und erhöht deren Energieverbrauch. Denkbare Alternativen sind der Umstieg auf den ÖPNV oder die Bildung von Fahrgemeinschaften.

1.2. P+R Parkplätze: Die Lösung für Pendlerinnen und Pendler

Die Lösung für viele Pendlerinnen und Pendler könnten Park and Ride-Parkplätze (P+R) sein. Davon gibt es in ganz Deutschland mehrere Tausend. Sie dienen an der Schnittstelle zwischen Umland und städtischem Gebiet als Umstiegsort. Hier kann der eigene Pkw abgestellt und für die Weiterfahrt zum Zielort der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) genutzt werden. Das Konzept P+R hat das Hauptziel, dass Autofahrerinnen und Autofahrer sicher, stressfrei und zügig an ihren Zielort gelangen. Gleichzeitig trägt P+R zur Reduzierung des Autoverkehrs in den Innenstädten bei. Dies reduziert vor allem die Umweltbelastung durch Emissionen.

¹ Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2022): Pendleratlas, <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>. Dabei unberücksichtigt sind Selbstständige und Beamte.

² Vgl. Statistisches Bundesamt (2023): Frankfurt hat den größten Pendlerzufluss, <https://de.statista.com/infografik/29330/berufspendlersaldo-in-ausgewaehlten-deutschen-grossstaedten/>.

³ Vgl. Agora Verkehrswende (2021): Pendlerverkehr in Deutschland. Zahlen und Fakten zu den Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsort, S. 2.

⁴ Vgl. Statistisches Bundesamt (2023): Pkw-Dichte im Jahr 2022 erneut auf Rekordhoch, Pressemitteilung Nr. N048 vom 5. September 2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/09/PD23_N048_46.html.

⁵ Vgl. Ilg, Peter (2022): Die neue Welt der Pendler, <https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-05/pendlerstrecken-homeoffice-spritpreise-hybrides-arbeiten>.

⁶ Vgl. Deutschlandatlas (2021): Pendeldistanzen und Pendlerverflechtungen, https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/100-Pendlerdistanzen-Pendlerverflechtungen.html#_drp2doaxa.

⁷ Für das Folgende vgl. AOK Baden-Württemberg (2020): Stressfaktor Pendeln: Wie komme ich entspannter zur Arbeit? <https://www.aok.de/bw-gesundnah/arbeit-und-freizeit/langer-arbeitsweg-gefaehrdet-pendeln-die-gesundheit>.

2. P+R – Gut gestaltet ein multimobiler Mehrwert

Damit ein Park-and-Ride-Platz als Umsteigepunkt genutzt werden kann, ist die Anbindung an den ÖPNV eine Grundvoraussetzung. Ebenso wichtig ist eine angemessene Größe des Platzes. Diese sollte vor dem Bau ermittelt werden und den Erfordernissen vor Ort entsprechen.

Nach Ansicht des ACE machen einen guten P+R Platz vier wesentliche Gestaltungskategorien aus: Die Ausstattung, die Sicherheit, die Barrierefreiheit und die erweiterte Mobilität.

2.1. P+R – gut ausgestattet

Grundvoraussetzung eines guten Angebots an einen P+R Platz ist eine möglichst breite Auswahl an Verkehrsmitteln zur Weiterfahrt. Ein gut angebundener P+R Platz bietet neben einem ÖPNV-Anschluss mindestens einen weiteren Anschluss im unmittelbaren Umfeld. Nebst der S-Bahn ist dann beispielsweise die Weiterfahrt mit dem Bus oder der Straßenbahn möglich.

Auch eine kostenfreie Nutzung des P+R Platzes steigert die Attraktivität.⁸ Denn wer nicht noch zusätzliche Mehrkosten für Parkgebühren in Kauf nehmen muss, ist eher bereit, das eigene Mobilitätsverhalten anzupassen und auf den ÖPNV umzusteigen. Im Zuge der ACE-Clubinitiative 2023 konnten wir vielfach feststellen, dass mit dem käuflichen Erwerb des Park-Tickets an einigen P+R Plätzen eine damit verbundene kostenfreie Nutzung des ÖPNV möglich ist. Auch dieser Ansatz bietet einen positiven Anreiz.

Zur guten Ausstattung gehört aus Sicht des ACE zudem eine ausreichende Anzahl an E-Ladesäulen. Der Anteil der Elektrofahrzeuge im Straßenverkehr wird in den nächsten Jahren zunehmen.⁹ Platz-Betreibende sollten daher keine Blockiergebühren¹⁰ erheben. Diese werden vom Anbieter dann erhoben, wenn eine durch Schilder angezeigte Höchstparkdauer zum Zweck des Ladens überschritten wird. Wer sein E-Fahrzeug auf dem P+R Platz an einer Ladesäule parkt, wird später den Arbeitsplatz zwischenzeitig nicht wieder verlassen, um das E-Auto auf dem P+R-Platz dann vollgeladen umzuparken.

Neben dem Pkw suchen auch Radfahrende regelmäßig P+R Plätze zum Umstieg auf.¹¹ Sichere, wettergeschützte Fahrrad-Stellplätze mit einer ausreichenden Anzahl an Bügeln sind als Voraussetzung für die gesunde und emissionsfreie ‚erste‘ oder letzte Meile unverzichtbar. Ist dann noch eine stationäre Reparatur-Station samt Luftpumpe und gängigen Fahrrad-Werkzeugen installiert, so zahlt dies auf die Nutzerfreundlichkeit ein.

Viele Pendlerinnen und Pendler sind länger unterwegs.¹² Daher können WC-Anlagen auf P+R Plätzen das Reiseempfinden positiv beeinflussen – insbesondere, wenn der Weg lang ist, oder Wartezeiten an der Haltestelle in Kauf zu nehmen sind. Um Vandalismus vorzubeugen, sollte nach Ansicht des ACE die Nutzung nur gegen eine Gebühr ermöglicht werden.¹³ Durch das

⁸ Vgl. Umweltbundesamt (2020): Vertiefende Analyse der Vor- und Nachteile von P+R. Teilbericht, Texte 2014/2020., S. 17.

⁹ Vgl. Statistisches Bundesamt (2023): Anteil der Elektroautos am Bestand der Personenkraftwagen in Deutschland von 2018 bis 2020 und Prognose bis 2030, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1202904/umfrage/anteil-der-elektroautos-am-pkw-bestand-in-deutschland/>.

¹⁰ Weitere Informationen zu Blockiergebühren unter <https://www.elvah.de/glossary/was-ist-eine-blockiergebuehr>.

¹¹ Vgl. Umweltbundesamt (2020), S. 13.

¹² Vgl. ACE Auto Club Europa (2023): „Kann Deutschland P+R? Deutschlands größter Park + Ride Check“, S. 9., vgl. ebenso Statistisches Bundesamt (2023): So viel Pendelzeit spart das Homeoffice, https://de.statista.com/infografik/24377/pendelzeit-von-arbeitnehmer_innen-im-dach-raum/.

¹³ Vgl. etwa Middeke, Elsa (2023): Vandalismus, Graffiti, Verschleiß: Streit um öffentliche Toiletten in Zwickau, <https://www.freiepresse.de/zwickau/zwickau/vandalismus-graffiti-verschleiss-streit-um-oeffentliche-toiletten-in-zwickau-artikel13001204>.

Nutzungsentgelt wird der Zugang beschränkt und so können auch anfallende Reinigungskosten halbwegs gedeckt werden.

Zudem zeichnet der ACE P+R Plätze mit dem Prädikat ‚Gute Ausstattung‘ aus, wenn im umliegenden Verkehrsumfeld eine angemessene Beschilderung auf den Platz hinweist. Im besten Falle wird diese durch echtzeitliche Auslastungsanzeigen ergänzt. Eine solche Anzeige erhöht das Bewusstsein und die Orientierung der Pendlerinnen und Pendler für diesen Umsteigepunkt. Moderne Anlagen verfügen darüber hinaus immer häufiger über online einsehbare Echtzeit-Auslastungszahlen. Sie können in vielen Fällen über die Websites der Betreiber abgerufen werden. Dies kann dazu beitragen, die Anreise im Vorfeld sinnvoll zu planen und Parksuchverkehr zu vermeiden.¹⁴

2.2. P+R – sicher gestaltet

Durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen im Sinne der Verkehrssicherheit sowie die Schaffung eines subjektiven Sicherheitsgefühls der Pendlerinnen und Pendler lässt sich die Gesamtsicherheit eines P+R Platzes steigern.

Unfälle geschehen regelmäßig, wenn unterschiedliche Verkehrsteilnehmende im gleichen Verkehrsraum ungeschützt aufeinandertreffen. Besonders gefährdet sind Fußgängerinnen und Fußgänger.¹⁵ Ein P+R Platz und das Umfeld zeichnen sich dann als sicher aus, wenn der Fußweg vom Parkplatz zum ÖPNV-Zustieg vom Fahrbahnbereich baulich getrennt ist.

Weitere sicherheitserhöhende Faktoren sind eine sinnvolle und wegweisende Beschilderung sowie flächendeckende und gut erkennbare Stellplatz-Markierungen. Eine klare Orientierung vermindert den Parksuchverkehr. Gut sichtbare Stellplatz-Markierungen sorgen für Ordnung und tragen zu freien Verkehrsflächen bei. Etwaiges ‚Wildparken‘ sollte durch den Betreiber kontrolliert werden. Vielfach wird zweckfremd auf den P+R Plätzen geparkt. Darunter fallen beispielsweise zwischengeparkte Wohnwägen, Wohnmobile oder Anhänger. Ungefähr sechs Prozent der Flächen werden fremd genutzt. Im Einzelfall werden bis zu 80 Prozent der Stellflächen fremd genutzt.¹⁶ Hier sollten Betreiber der P+R Anlagen Gegenmaßnahmen ergreifen.

Weiter sorgt eine flächendeckende Beleuchtung für ein verbessertes Sicherheitsempfinden. So lassen sich sogenannte ‚Angsträume‘ bei Dunkelheit vermeiden.¹⁷ Ergänzend kann eine Video-Überwachung auf dem Gelände das subjektive Sicherheitsempfinden aller Pendlerinnen und Pendler steigern.¹⁸

¹⁴ Vgl. Umweltbundesamt (2023): Abschlussbericht Flüssiger Verkehr für Klimaschutz und Luft-reinhaltung, Texte 14/2023, S. 173ff. Einen exemplarischen Einblick für eine online einsehbare Echtzeitauslastungs-Anzeige liefert die Website des Verkehrsverbundes Oberelbe unter <https://www.vvo-online.de/de/service/park-ride/index.cshml>.

¹⁵ Vgl. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (2023): Schutz von zu Fuß Gehenden, <https://www.udv.de/udv/themen/fahrzeug/schutz-von-zu-fuss-gehenden>, vgl. ebenso Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2020): Sichere Gehwege planen. Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land, 1. Auflage, Juni 2020, S. 4.

¹⁶ Vgl. Umweltbundesamt (2020), S. 15.

¹⁷ Vgl. Pizzato, Lucca (2023): Angsträume. Wenn sich der Heimweg nicht mehr sicher anfühlt, <https://www.deutschlandfunkkultur.de/angstraume-gefuehlte-unsicherheit-oeffentlichkeit-100.html>.

¹⁸ Vgl. Bundesministerium des Innern und für Heimat (2022): BKA-Studie: Sicherheit und Kriminalität in Deutschland, <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/kurzmeldungen/DE/2022/11/sicherheit-kriminalitaet-in-deutschland.html>.

2.3. P+R – besser barrierearm

Barrierefreiheit bezeichnet die Gestaltung der Umwelt, die es allen Menschen ermöglicht, ohne Hindernisse mit ihrer Umgebung zu interagieren. Auch die Nutzung von P+R Plätzen muss nach Ansicht des ACE barrierefrei möglich sein. Wir fokussieren uns hier auf Gehbehinderungen.

Wesentlich für eine barrierefreie Mobilität ist ein ebener und stolperfreier Untergrund. Insbesondere für Menschen mit Gehbehinderungen.¹⁹ Glatter Asphalt, eine ebene Betonfläche oder eine Bepflasterung ohne tiefe Fugen sind positiv. Negativ hingegen ist ein reiner Schotteruntergrund. Schlaglöcher, Rillen oder andere Schäden am Bodenbelag sind im Unterhalt der Anlagen durch den Betreiber zu vermeiden oder auszubessern.

Die Ausweisung von zwei barrierefreien Parkplätzen ist als Mindestmaß anzusehen.²⁰ Die Quote von barrierefreien im Verhältnis zu allen Parkplätzen sollte mindestens bei einem Prozent, besser bei zwei Prozent liegen. Die Parkbuchten müssen eine Mindestbreite von 3,50 Metern und 5,00 Metern in der Stellplatz-Tiefe aufweisen. Eine Kennzeichnung durch Beschilderung ist obligatorisch. Alternativ können Piktogramme auf dem Bodenbelag der Parkbucht die ausschließliche Nutzung verdeutlichen. Auch die Platzierung ist relevant: Barrierefreie Parkplätze sollten die kürzeste Distanz zum ÖPNV-Zustiegspunkt haben.

Selbstverständlich nutzen auch Menschen mit eingeschränkter Gehfähigkeit und auch Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer E-Fahrzeuge.²¹ Barrierefreie E-Ladesäulen fristen indes noch ein Schattendasein. Barrierefreies Stromtanken verlangt eine vor allem für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer hindernisfreie Zugänglichkeit der Ladesäule. Außerdem sind Bedien- und Bezahlinstrumente sowie Ladedosen in leicht erreichbarer Höhe anzubringen; noch besser ist es, wenn das Bedienelement der Ladesäule bzw. die Ladesäule selbst unterfahrbar ist.

Abgesenkte Bordsteine, ausreichend breite und ebene Gehwege und Höhenunterschied-nivellierende Bauelemente – Rampen oder funktionstüchtige Fahrstühle – sind für den Weg vom Parkplatz zu den ÖPNV-Zustiegspunkten unabdingbar für einen barrierearmen P+R Platz. Dann wird dieser gern und häufig genutzt.²²

2.4. P+R – erweitert mobil

Auch wenn der eigene Pkw immer noch das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist,²³ sollten moderne P+R Plätze den sich ändernden Mobilitätsbedürfnissen Rechnung tragen. Eine breite Angebotspalette an Verkehrsmitteln macht einen P+R Platz attraktiv. Leihräder und E-Scooter sowie Taxi-Stände in der Nähe des P+R Platzes erweitern die eigene Verkehrsmittelwahl.²⁴

Der Absatz von Pedelecs ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Wer sein Pedelec teuer erworben hat, will es sicher am P+R Platz untergebracht wissen. Jenseits der oben geschilderten Fahrrad-Abstellgelegenheiten am Bügel, sind dann sichere und

¹⁹ Vgl. Nullbarriere.de (2023): DIN 18040-3 Behindertenparkplatz, <https://nullbarriere.de/din18040-3-parkplatz.htm>, vgl. ebenso Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2023): Einfach Laden ohne Hindernisse. Anforderungen an barrierefreie Ladeinfrastruktur, Stand: 03/2023, S. 31.

²⁰ Für das Folgende vgl. Nullbarriere (2023).

²¹ Vgl. für das Folgende Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2023), S. 20ff.

²² Für eine detaillierte Übersicht vgl. Nullbarriere (2023).

²³ Vgl. Statistisches Bundesamt (2022): Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern, <https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Verkehr/Mobilitaet-Frauen-Maenner.html>.

²⁴ Vgl. Umweltbundesamt (2020), S. 13.

witterungsbeständige Abstellmöglichkeiten, wie Fahrradboxen oder Fahrrad-Garagen „ein Muss“.²⁵ Dies stellt einen weiteren Kostenfaktor für den Betreiber dar. Daher sollte es diesem ermöglicht sein, für die Nutzung von Fahrradboxen oder -Parkhäusern Gebühren zu verlangen. Bei der Planung neuer P+R Plätze sollten Fahrradboxen oder -parkhäuser in jedem Falle künftig berücksichtigt werden.

2.5. Forderung 1

P+R Anlagen müssen so ausgestaltet sein, dass sie den Erfordernissen an gute Anbindung und Ausstattung, Sicherheit, Barrierefreiheit und erweiterte Mobilität gerecht werden.

3. Handlungsfelder – Mehr Systematik, weniger Flickwerk

Nach der Erläuterung der Kriterien, die einen guten P+R Platz ausmachen, ist zu klären, wo gegenwärtig dringender Handlungsbedarf besteht.

3.1. Mehr System: Bedarfsanalyse, Kooperation und Kofinanzierung

„P+R (Park & Ride) ist eine angebotsseitige verkehrsplanerische Maßnahme, durch die Umsteigern [...] vom MIV auf den ÖPNV an den peripheren Umsteigepunkten zielgerichtet – zumeist kostenlose – Parkplatzkapazitäten bereitgestellt und zugewiesen werden sollen.“²⁶

P+R Anlagen dienen zunächst der Entlastung der Verkehrsinfrastruktur. Ihr Zweck ist es, den motorisierten Individualverkehr von der Straße auf den ÖPNV zu bewegen, um die Belastung von Verkehrsflächen, Menschen und Umwelt zu verringern.²⁷ Dabei soll Mobilität nicht reduziert, sondern verlagert werden. Ein weiteres Ziel ist es, die Anbindung von Menschen im ländlichen Raum an Großstädte und Ballungsgebiete zu verbessern. Um beidem gerecht zu werden, bedarf es eines ganzheitlichen Ansatzes bei der Einrichtung von P+R Systemen. P+R Systeme funktionieren nur im übergreifenden kommunalen Verbund.

Die ACE-Clubinitiative 2023 „Kann Deutschland P+R?“ hat indes gezeigt, dass die Platzierung von P+R Plätzen im überwiegenden Fall der 643 überprüften Anlagen nur bedingt systematisch erfolgt. Diesen Befund teilt auch eine Studie des Umweltbundesamtes: „Zu den P+R-Standorten ist festzustellen, dass diese tatsächlich sehr uneinheitlich und wenig standardisiert sind.“²⁸ Für (Groß) Städte gilt die Maßgabe, P+R Anlagen fokussiert am Stadtrand so zu platzieren, damit sie mit den ÖPNV-Zustiege-Punkten zusammenfallen. Parksuchverkehre, die weiter ins Stadtgebiet vordringen, sind so vermeidbar. Dabei ist es wichtig, Machbarkeit und Bedarfe mit allen relevanten Akteuren im Vorfeld zu definieren und im Nutzungsverlauf immer wieder nutzerfreundlich zu optimieren. Die Einbeziehung von Arbeitgebern durch Kommunen und Verkehrsverbünde ist Voraussetzung, damit pendelnde Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das System auch annehmen.

In kleineren Kommunen, insbesondere im ländlichen Raum, sind P+R Anlagen im Zentrum oder am Bahnhof gelegen sinnvoll und zielführend: Denn die Bewohnerinnen und Bewohner des ländlichen Raums pendeln vornehmlich in die Ballungsräume. Daher fahren sie zentrale P+R Plätze an und nutzen von dort den Bus oder die Bahn in die Stadt.

²⁵ Vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2021): Digitale Fahrradboxen zur Stärkung des Radverkehrs – B-R_Strategie, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/DKV/dkv-b-r-strategie.html>.

²⁶ Umweltbundesamt (2020), S. 12.

²⁷ Vgl. Umweltbundesamt (2020), S. 12.

²⁸ Umweltbundesamt (2020), S. 19.

Die Zweckbestimmung von P+R Systemen sowie die Richtungsbestimmung (Ein- vs. Auspendeln) machen deutlich, dass sich ein nachhaltiger Erfolg nur dann einstellt, wenn die Kommunikation stimmt: Innerhalb der Kommune mit allen relevanten Akteuren. Regional zwischen (Groß-) Stadt und Anrainer-Gemeinden. Der Befund der ACE-Clubinitiative zeigt: Dies geschieht zu selten. P+R Plätze werden noch zu häufig unsystematisch im ‚Flickwerk-Verfahren‘ errichtet und betrieben.

3.2. Maßstab für ein P+R System: P+R des Verkehrsverbund Oberelbe

Der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) kooperiert mit 12 Verkehrsunternehmen und bietet in seinem Verbundgebiet mit einer Fläche von rund 4.800 km² den dort lebenden Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Gästen der Region Nahverkehrslösungen an. Neben der sächsischen Landeshauptstadt Dresden erstreckt sich der örtliche Zuständigkeitsbereich auf die Landkreise Meißen, Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und den westlichen Teil des Landkreises Bautzen.²⁹

Im VVO gibt es an 41 Bahnhöfen und an vier sonstigen (End-)Haltestellen des Dresdner Straßenbahnnetzes insgesamt 45 P+R Plätze. In Summe werden dadurch gegenwärtig 3.106 Stellplätze angeboten. Davon sind 26 P+R Plätze mit Parksensoren ausgestattet, insgesamt 2.038 Stellplätze. Das entspricht einer Quote von rund 66 Prozent an Stellplätzen, deren Belegungsstatus online in Echtzeit eingesehen werden kann. Diese Zahlen sind dynamisch, da laut VVO permanent Erweiterungen stattfinden.

Das flächendeckende ÖPNV- und P+R Angebot im Verbundgebiet verdeutlicht den systematischen Ansatz, den die beteiligten Kommunen und der Betreiber in Zusammenarbeit verfolgen. Bei entsprechender Taktung von Bahn und Bus kann so die Verkehrsdichte im Ballungsgebiet bei gleichzeitig guter Anbindung der Bewohnerinnen und Bewohner der kleineren Kommunen in der Peripherie der Landeshauptstadt reduziert werden. Mit der stetigen Erweiterung des Parksensoren-Systems wird das Pendeln zudem erleichtert, da durch die Auslastungsanzeige Parksuchverkehre vermieden werden können. Aus Sicht des ACE hat das P+R System des VVO Vorbildcharakter für andere Kommunen.

3.3. Der Bund in der Verantwortung

Die Gestaltung von Mobilität kostet Geld. Selbstredend betrifft das auch Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung wie die Errichtung guter P+R Anlagen. Kommunen sehen sich dem Handlungsdruck zur Reduktion der Verkehrsdichte schon allein aus Eigeninteresse verpflichtet: Volle Straßen, zähfließender Verkehr und Staus belasten die kommunale Verkehrsinfrastruktur. Hohe Werte für Schadstoff- und Lärmemissionen vermindern die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner. Dabei gelten in Deutschland 2.500 Kommunen als überschuldet.³⁰ Kommunale Mittel stehen häufig nur in begrenztem Maße zur Verfügung. Hinzu kommt das Ziel des Bundes, bis 2030 massiv Treibhausgas-Emissionen im Verkehrs-Sektor zu reduzieren, um das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2045 zu erreichen:

„Mit dem geänderten Klimaschutzgesetz werden die Zielvorgaben für weniger CO₂-Emissionen angehoben. Das Minderungsziel für 2030 steigt um 10 Prozentpunkte auf mindestens 65 Prozent. Das heißt, Deutschland soll bis zum Ende des Jahrzehnts seinen Treibhausgas-Ausstoß um 65 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 verringern. Die höheren Ambitionen wirken sich auch auf die

²⁹ Vgl. Verkehrsverbund Oberelbe (2023): Über den VVO, <https://www.vvo-online.de/de/vvo/portrait/index.cshmtl>.

³⁰ Vgl. Vgl. Hans Böckler Stiftung (2012): Kommunen chronisch unterfinanziert, <https://www.boeckler.de/de/boeckler-impuls-kommunen-chronisch-unterfinanziert-7882.htm>, vgl. ebenso Geers, Theo/ Küppers Moritz (2020): Klamme Kommunen. Wer die Schulden der Städte bezahlen soll, <https://www.deutschlandfunk.de/klamme-kommunen-wer-die-schulden-der-staedte-bezahlen-soll-100.html>.

CO₂-Minderungsziele bis zum Jahr 2030 in den einzelnen Sektoren aus: in der Energiewirtschaft, der Industrie, im Verkehr, im Gebäudebereich und in der Landwirtschaft.³¹

Kommunale P+R Systeme sollen die Verkehrsdichte durch eine Verkehrsverlagerung reduzieren. Mit der Reduktion der Verkehrsdichte im Bereich des motorisierten Individualverkehrs geht eine Emissions-Minderung einher. P+R Systeme sind damit als infrastruktureller Bestandteil der Verkehrswende und mittelbar als Maßnahme für den Klimaschutz zu bewerten. Ihre systematische Errichtung hilft, den kommunalen Anforderungen an die Verkehrswende und des Klimaschutzes³² gerecht zu werden.

Die für die Umsetzung der Klimaschutzziele in die Verantwortung genommenen Kommunen müssen daher bei der systematischen Errichtung und Unterhaltung von P+R Systemen in hinreichendem Maß vom Bund finanziell unterstützt werden. Andernfalls drohen bestehende P+R Anlagen ihren übergeordneten Zweck zu verfehlen. Dies aber entbindet benachbarte Kommunen nicht von ihrer Pflicht, zuvor eine gemeinsame Kofinanzierung ihres P+R Systems in konstruktiver Weise auszuhandeln. Parteipolitische oder taktische Erwägungen der handelnden Akteurinnen und Akteure sollten bei der Gestaltung und Förderung von nachhaltiger Mobilität keine Rolle spielen.

3.4. Forderung 2

Wir fordern P+R Systeme so aufzubauen oder anzupassen, dass sie

- **die Richtung der Pendler-Ströme berücksichtigen,**
- **auf der Grundlage konstruktiver Kommunikation zwischen Anrainer-Kommunen geplant werden,**
- **auf Grundlage einer Bedarfsanalyse zwischen Kommunen, Verkehrsverbänden und Arbeitgebern gestaltet werden,**
- **durch eine Kofinanzierung zwischen Anrainer-Gemeinden realisiert werden**
- **und durch eine unterstützende Kofinanzierung des Bundes im Falle kommunaler Engpässe gesichert werden.**

4. Fazit: Mit P+R besser pendeln

Park-and-Ride-Systeme entlasten bei systematischer Ausgestaltung durch ihr Umsteige-Angebot vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV die Menschen, die Umwelt und die Verkehrsinfrastruktur. Sie sind infrastruktureller Bestandteil der Verkehrswende. Eine Reduktion der Verkehrsdichte als Primärziel wird jedoch nur dann erreicht, wenn die Anlagen vielfach genutzt und Parksuchverkehre vermieden werden.

Als wesentliche Anreizstruktur zur willkommenen Nutzung ist es essenziell, dass P+R Plätze gut angebunden und ausgestattet sowie sicher und barrierefrei gestaltet werden. Auch eine kostenfreie Nutzbarkeit erhöht die Attraktivität und fördert die Umsteige-Bereitschaft bei Pendlerinnen und Pendlern.

³¹ Bundesregierung (2022): Klimaschutzgesetz Generationenvertrag für das Klima, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/klimaschutzgesetz-2021-1913672>.

³² Deutsches Institut für Urbanistik (2022): Stadt- & Mobilitätsentwicklung anderer Städte Europas als Vorbild für Deutschland? <https://difu.de/presse/pressemitteilungen/2022-11-03/stadt-mobilitaetsentwicklung-anderer-staedte-europas-als-vorbild-fuer-deutschland>.

Damit der Individualverkehr bereits an den Stadträndern ausgewiesenen P+R Plätzen zugeleitet wird, ist ein systematischer Ansatz bei der Platzierung der Parkplatz-Anlagen vorauszusetzen. Dieser berücksichtigt die Richtung der Pendler-Ströme. Kommunen sind daher gefordert, im Verbund zusammenzuarbeiten. Genauso wenig wie Verkehre an Gemeindegrenzen enden, dürfen regionale Verkehrskonzepte nicht am Unwillen zur Kooperation – etwa dem Abtun aufgrund vermeintlicher Zuständigkeitsgrenzen –zwischen den Kommunen scheitern.

Park-and-Ride-Systeme erleichtern zusammen mit einem angemessen getakteten und verlässlichen ÖPNV das tägliche Pendeln von Millionen mobiler Menschen in Deutschland. Der beste P+R Platz erfüllt schließlich nur dann seinen Zweck, wenn ausreichende Kapazitäten für Bus- und Bahnverbindungen vorgehalten werden.

Mit P+R besser pendeln? In der Theorie ist dies unstreitig zu bejahen. Die Praxis indessen verdeutlicht ein umfängliches Verbesserungspotential. Der ACE pocht auf den Gestaltungswillen politischer Entscheidungsträgerinnen und -träger, hier ehrgeizig und zukunftsorientiert anzusetzen.