



P+R Anlagen Planen, Bauen und Betreiben

Ein Praxis-Leitfaden der Inzell-Initiative



Ein Projekt der INZELL-Initiative
„Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“

1. Auflage 2009

Herausgeber
Arbeitskreis Park & Ride regional
c/o BMW Group
Verkehrstechnik und
Verkehrsmanagement
80788 München

Projektleitung
BMW Group

Konzept und Gestaltung
Infografik S. Oberländer
Haidwiesenweg 2
82205 Gilching

Abbildungen

aboutpixel.de / Papierrolle@addima: S. 32; BMW: 5 r., 9, 12, 13, 15, 20 u., 28, 29 u., 34, 40 r., 42; Freistaat Bayern: 4; Gemeinde Sauerlach: 1 r.; Gemeinde Lengdorf: 16 u.; LH München: 1 m., 5l.; MVV GmbH: 8, 11, 14, 20 o., 21, 22 o., 30, 33, 37; Patrizia Steipe: 26 o.; P+R Park & Ride GmbH: 22 u., 23, 24., 25, 29 o., 39, 40, 41; Stadt Grafing: 18; Steffen Oberländer: 1 l, 26 u., 27, 35, 47; USP Projekte GmbH: 10, 38, 40 l.

Texte als Download und ergänzende Informationen auch auf der Internetseite www.p-r-regional.de

Mitunter wurde im Sinne einer besseren Lesbarkeit darauf verzichtet, die sprachliche Gleichstellung der Geschlechter in allen Einzelfällen konsequent anzuwenden. Wir bitten um Ihr Verständnis.



Der Arbeitskreis „Park & Ride regional“ bildete sich 2005 aus der INZELL-Initiative „Verkehrprobleme gemeinsam lösen“. An der Projektinitiative beteiligen sich zahlreiche Akteure aus unterschiedlichsten Institutionen, die ein gemeinsames Interesse daran haben, die Mobilität im Ballungsraum zu erhalten und zu verbessern.

Ziel ist der Ausbau und die Attraktivitätssteigerung von P+R Anlagen im Umland von München und damit eine Entlastung des Münchner Stadtgebietes vom Autoverkehr. Ein wesentliches Anliegen der Projektinitiative ist die Unterstützung der Gemeinden beim oft schwierigen Weg zur Errichtung oder Optimierung von P+R Anlagen. In einem konstruktiven Dialog werden Ziele diskutiert und Lösungen entwickelt. In einigen Beispielgemeinden werden Lösungen bereits modellhaft umgesetzt.

Beteiligte Institutionen



ADAC Südbayern e.V.



Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr
und Technologie



Bayerische
Eisenbahngesellschaft mbH

BMW Group

Bayerische Motoren Werke AG



Deutsche Bahn
Station&Service AG



Industrie und Handelskammer
für München und Oberbayern



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und
Bauordnung



Münchner Verkehrs- und
Tarifverbund GmbH



Planungsverband
Äußerer
Wirtschaftsraum
München



P+R Park und Ride GmbH



Regierung von Oberbayern



Regionaler
Planungsverband
München



Technische Universität München,
Fachgebiet für Siedlungsstruktur und
Verkehrsplanung

In Kooperation mit



Bayerischer Gemeindetag



BAYERISCHER STÄDTETAG

Bayerischer Städtetag



Bayerischer Landkreistag



Park-and-Ride – Parken-und-Reisen: Diese Worte sind fest verknüpft mit unseren Vorstellungen von einer mobilen Gesellschaft. Im Freistaat gibt es rund 4,3 Millionen sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Für lediglich 1,6 Millionen sind Wohnort und Arbeitsort identisch. Über 60 Prozent haben ihren Arbeitsplatz in einer anderen Gemeinde.

Dieser große Pendlerkreis hat in der Regel ein gemeinsames Ziel: möglichst schnell, sicher, komfortabel und stressfrei an den Arbeitsplatz zu gelangen. Bequem ist es sicherlich, die Arbeitsstelle mit dem eigenen Pkw anzusteuern. Aber ist es auch die schnellste und sicherste Möglichkeit, stressfrei den Arbeitstag zu beginnen oder zu beenden?

Ziel bayerischer Verkehrspolitik ist es, den Öffentlichen Personennahverkehr im gesamten Staatsgebiet als leistungsfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung zu stellen. Das Rückgrat bildet der Schienenpersonennahverkehr. Mit der Bestellung entsprechender S-Bahn-Verkehre in den Ballungsräumen München und Nürnberg sowie einem in den Hauptverkehrszeiten auf einer Vielzahl von Strecken erheblich verdichteten Stundentakt stellt der Freistaat ein attraktives Verkehrsangebot zur Verfügung. Die kommunalen Aufgabenträger sorgen zusammen mit den privaten und kommunalen Busunternehmen für die Feinverteilung der Fahrgäste in die Fläche.

Nicht überall rechnen sich jedoch weiterführende Busverkehre. Auch besteht nicht für jeden die Möglichkeit, vorhandene Buszubringerverkehre zu nutzen. Die Schaffung nutzergerechter Park-and-Ride-Anlagen trägt wesentlich dazu bei, dass wenigstens ein Teil der täglichen Strecke mit dem Öffentlichen Personennahverkehr zurückgelegt werden kann.

Einen Parkplatz bauen – das kann doch nicht so schwer sein! Leider sind in diesem Zusammenhang aber oft vielfältige Schwierigkeiten und Problemstellungen zu lösen.

Der vorliegende Leitfaden soll Ihnen, den politischen Entscheidungsträgern und Planern in den Gemeinden, eine Hilfestellung sein, die vielfach in sensiblen Ortsbereichen liegenden Flächen um die Bahnhöfe und Haltepunkte bedarfsgerecht zu entwickeln und zu gestalten. Ich wünsche Ihnen dabei im Interesse unserer Bürgerinnen und Bürger viel Erfolg.



Martin Zeil;
Bayerischer Staatsminister
für Wirtschaft, Infrastruktur,
Verkehr und Technologie



Die INZELL-Initiative, zu deren Gründung ich vor 13 Jahren gemeinsam mit BMW eingeladen habe, erfreut sich wachsender Akzeptanz und kann jetzt, wie Sie an nebenstehendem Grußwort des bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministers sehen, sogar mit Unterstützung der Staatsregierung weit über die Grenzen der Region München hinaus in den bayerischen Raum hineinwirken.

Seit 2005 beteiligt sich die Landeshauptstadt an dem Projekt „Park & Ride regional“, das sich aus der INZELL-Initiative heraus bildete. Ziel dieses Projektes ist der Ausbau und die Attraktivitätssteigerung von P+R Anlagen im Umland von München. Täglich kommen ca. 360.000 Menschen aus dem Umland in die Landeshauptstadt, um hier zu arbeiten oder ihre Freizeit zu verbringen. Sie haben dabei das Ziel möglichst schnell, komfortabel und stressfrei ihre Fahrt zurückzulegen.

Auch aus Gründen des Klimaschutzes muss der Autoverkehr über die Stadtgrenze reduziert werden. Daher soll der Pendlerverkehr mit dem Auto möglichst schon im Umland, spätestens aber an der Stadtgrenze auf den MVV/ÖV gelenkt werden.

Ich wünsche dem Leitfaden eine große Verbreitung insbesondere in den Gemeinden im Umland von München, da er wertvolle Hinweise und Anregungen für die gemeindliche P+R Planung enthält.

Christian Ude;
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt München



Attraktive und effiziente Mobilität definiert sich nicht allein über die Benutzung hochwertiger Fahrzeuge, sondern auf der gesamten Wegekette über alle Fortbewegungsarten.

Die BMW Group befasst sich daher nicht nur mit der Entwicklung und Herstellung effizienter und komfortabler Fahrzeuge, sondern engagiert sich seit Jahren für ein innovatives Verkehrsmanagement.

Das in der INZELL-Initiative „Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“ initiierte Projekt „Park & Ride regional“ setzt dabei an einer für die tägliche Mobilität vieler Pendler wichtigen Schnittstelle an, um den Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr schon weit außerhalb der Stadtzentren zu fördern.

Der vorliegende Leitfaden fasst die durch die Untersuchung unterschiedlicher Fragestellungen bei Planung, Bau und Betrieb von P+R Anlagen gewonnenen Ergebnisse praxisbezogen für Kommunen und Planer zusammen.

Wir freuen uns, wenn wir damit weit über den Ballungsraum München hinaus einen weiteren Beitrag zur Verbesserung der Verknüpfung von Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr leisten können.

Christoph Huß;
Leiter Entwicklung Ausland, Typzulassung
und Verkehrsmanagement BMW Group

Einleitung	8
Beteiligte	9
1 Integrierte Städtebauliche Planung	10
1.1 Grundlagenermittlung für die P+R Planung	10
1.1.1 Bedarfsermittlung der P+R Nachfrage	10
1.1.2 Übergeordnete städtebauliche Planung	11
1.1.3 Übergeordnetes Verkehrskonzept	11
1.1.4 Flächenverfügbarkeit	11
1.1.5 Spartenabfrage	12
1.1.6 Entbehrlichkeitsprüfung / Machbarkeitsprüfung DB	12
1.1.7 Parkdeck oder ebenerdiger Parkplatz	12
1.2 Städtebauliches Entwicklungskonzept, Rahmenplan	13
1.2.1 Zuordnung zu sonstigen Verkehrsnutzungen	13
1.2.2 Erweiterbarkeit und Zukunftsoption	14
1.2.3 Planung von Maßnahmen im Umfeld	14
2 Planungsrecht	16
2.1 Bauleitplanung	16
2.2 Fachplanungsprivileg Bahn	17
2.3 Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren	18
2.4 Notwendige Fachgutachten	19
2.5 Baugenehmigung	19
3 Objektplanung und Ausführung	20
3.1 Ausführungsgrundsätze, Qualitätsstandards	20
3.1.1 Betriebskonzept und planerische Konsequenzen	21
3.1.2 Planerische Maßnahmen zur Nutzungskosteneinsparung	21
3.2 Beschilderungskonzept	22
3.2.1 Einstellbedingungen	23
3.3 Benutzerfreundlichkeit	25
3.4 Ausführung und Vergaberecht	25
4 Öffentlichkeitsarbeit	26
4.1 Öffentlichkeitsarbeit in der Planungsphase	26
4.1.1 Vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung	26
4.1.2 Freiwillige Öffentlichkeitsbeteiligung und Bürgerinformation	26
4.2 Öffentlichkeitsinformation während der Bauphase	27
4.3 Öffentlichkeitsarbeit ab Fertigstellung und im Betrieb der Anlage	27

5	Betrieb	28
5.1	Betriebliche Aufgaben	28
5.2	P+R-funktionsspezifische Aufgaben	29
5.3	Anforderung des Zuwendungsgebers	29
5.3.1	Zweckbindung	29
5.3.2	Unentgeltliche Bereitstellung	30
5.4	Betriebsorganisation	30
5.4.1	Gestaltungsmöglichkeiten	30
6	Kosten	32
6.1	Mittelverfügbarkeit, Mittelbereitstellung	32
6.2	Anfallende Kosten – Budgetplanung	32
6.2.1	Planungskosten	32
6.2.2	Baunebenkosten	33
6.2.3	Grunderwerbskosten	33
6.2.4	Investitionskosten	33
6.2.5	Marketingkosten	34
6.2.6	Nutzungskosten (Betrieb und Unterhalt)	34
7	Finanzierung und Förderung	36
7.1	Fördermöglichkeiten	36
7.1.1	Fördermöglichkeiten ÖV	36
7.1.2	Städtebauförderung	37
7.1.3	Kommunale Straßenbauförderung	38
7.1.4	Sonderfall Stellplatzablöse LH München	38
7.1.5	Förderanträge	39
7.1.6	Infrakredit kommunal	39
7.2	Sonstige Finanzierungsmöglichkeiten der Betriebs- und Unterhaltskosten	39
7.2.1	Entgelterhebung	40
7.2.2	Nebennutzung	41
7.2.3	Interkommunale Kooperation	41
7.2.4	Öffentlich-Private Partnerschaft	42
7.2.5	Ergänzende Einnahmemöglichkeiten	42
	Zusammenfassung	44
	Ansprechpartner	45
	Ausgewählte Literaturhinweise	46
	Abkürzungsverzeichnis, Glossar	46
	Detailliertes Ablaufschema Planung, Bau/Ausbau und Betrieb von P+R	47



P+R Anlage Aying

Einleitung

Park and Ride (P+R) ist ein Angebot für Verkehrsteilnehmer, die eine Autofahrt vom Wohnort mit einer S-Bahn-, U-Bahn- oder Regionalzugfahrt in die Stadt kombinieren wollen. Eine Schnittstelle zwischen Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr also, die insbesondere von Berufspendlern, aber auch im Einkaufs- und Freizeitverkehr regelmäßig genutzt wird. P+R trägt dazu bei, die Innenstädte vom Pkw-Verkehr zu entlasten. Der knappe Parkraum kann dort wieder vor allem für Anwohner, Besucher und Kunden des Einzelhandels zur Verfügung gestellt werden. Der Wille zur Nutzung des ÖPNV ist dabei immer auch abhängig vom Komfort des Zugangs und des Umsteigens.

In Bayern hat P+R eine große Bedeutung. Die größten P+R Anlagen finden sich an S-Bahn-Haltestellen im Einzugsbereich von Großstädten. An vielen von ihnen ist die Nachfrage weit größer als das Angebot. Besonders attraktiv sind Standorte mit hochwertiger ÖV-Bedienung, wie Regionalzughalte, S-Bahn-Endhalte oder einer kurzen Taktfolge. Solche P+R Anlagen sind häufig überfüllt, ein Ausbau erscheint vielerorts erforderlich. Gerade im ländlichen Raum gewinnt P+R zunehmend an Bedeutung, da Pendler vermehrt bereits weit außerhalb der Kernstadt auf den ÖV umsteigen. Ein Trend, der sich bei steigenden Spritpreisen weiter verstärken wird.

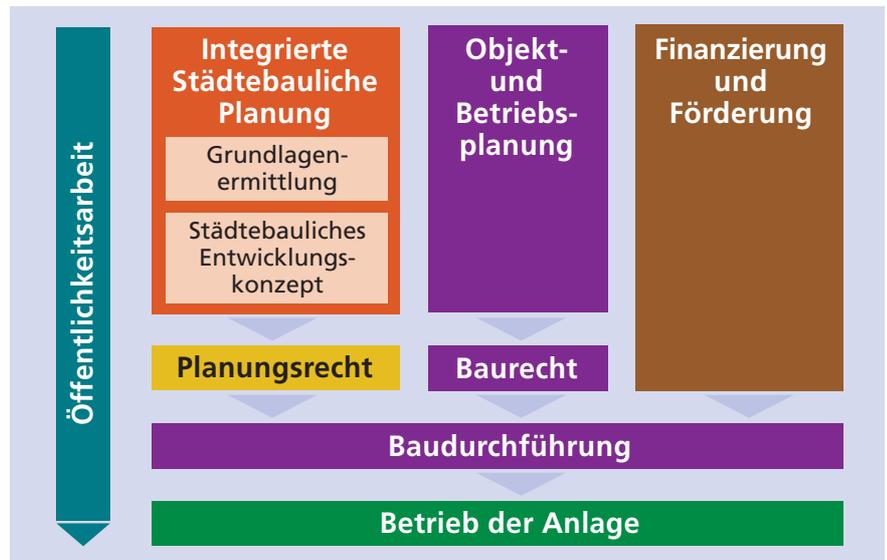
Nachdem sich die Deutsche Bahn AG mehr und mehr auf ihr Kerngeschäft konzentriert und sich nicht mehr in der Verantwortung sieht, am Bahnhof P+R Stellplätze, B+R Stellplätze, ZOB, Kurzzeit- und Taxistellplätze bereitzustellen bzw. zu bewirtschaften, liegt es an den Kommunen, bei Bedarf eine Veränderung der P+R Situation her-

beizuführen. Der Bau oder Ausbau von P+R ist für die Kommunen auch eine Chance für die Ortsentwicklung. Die Strukturierung des Parkraumes am Bahnhof und in angrenzenden Bereichen kann optimiert werden, die Lösung etwaiger Verkehrsprobleme in sensiblen Bereichen um die Haltestelle wird möglich. Eine gut gestaltete P+R Anlage wertet den Bahnhof als zentralen, multifunktionalen Umsteigepunkt auf, positive Impulse für das gesamte Bahnhofsquartier sind möglich.

P+R ist jedoch nicht unumstritten. In manchen Fällen treten durch P+R Verkehre verstärkte Verkehrsbelastungen auf. Ist der umliegende öffentliche Parkraum nicht bewirtschaftet, kann es zu Konflikten mit Anwohnern kommen. In innerstädtischen Lagen existiert oftmals eine Nutzungskonkurrenz der knappen Flächen und gerade in der Ortsmitte entspricht ein Verkehrsbauwerk wie zum Beispiel ein P+R Parkhaus nicht immer dem hohen gestalterischen Anspruch.

Der Bau und/oder Ausbau von P+R Anlagen bedarf daher einer sorgfältigen Vorbereitung. Durch zielgerichtete Planungen, gründliche Abwägungen und die Einbettung der P+R Entwicklung in ein Gesamtkonzept ist eine für alle Beteiligten optimale Lösung möglich. Der Leitfaden soll Kommunen und Planer dabei unterstützen.

Der Prozess der Herstellung von P+R Anlagen gliedert sich grob in die Bereiche Integriertes Städtebauliches Gesamtkonzept, Planungsrecht, Objekt- und Betriebsplanung, Finanzierung, Öffentlichkeitsarbeit, Bau und Betrieb der Anlage. Nach diesen Themen sind auch die nachfolgenden Kapitel gegliedert. Eine detaillierte Prozessdarstellung finden Sie in der



hinteren Umschlagseite dieser Broschüre.

Grober Ablauf der P+R Entwicklung; detaillierte Prozessdarstellung siehe hintere Umschlaginnenseite

Beteiligte

Zur Erstellung, Erweiterung oder Erneuerung von P+R Anlagen gehören üblicherweise viele Beteiligte, die möglichst von Anfang an in den Entwicklungsprozess einzubinden sind.

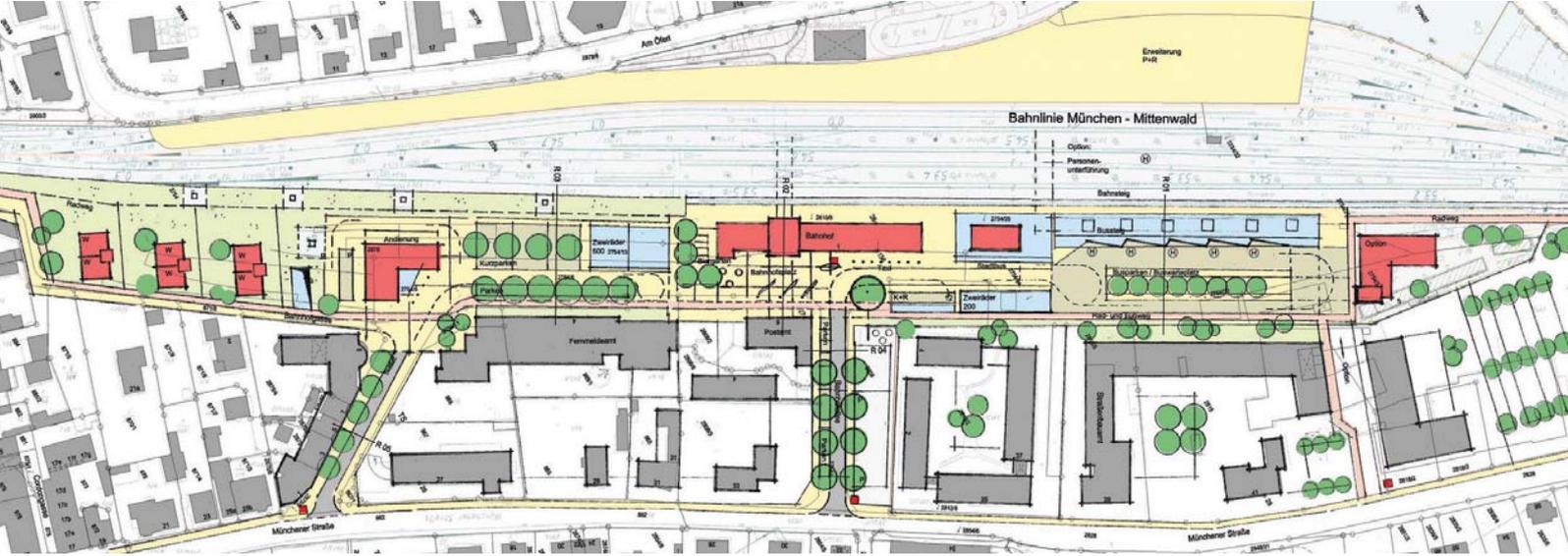
- **Vorhabensträger** der P+R Entwicklung ist in der Regel die Kommune selbst. Lediglich in Alt- oder Ausnahmefällen, ist die DB AG noch Vorhabensträger.
- Da P+R Anlagen förderfähige Anlagen sind, gehört der **Zuwendungsgeber** zu den Hauptbeteiligten. Ansprechpartner für die Kommunen ist die Bezirksregierung.
- Für die Ermittlung des P+R Bedarfes einer Kommune sind häufig die **Verkehrsverbände** zuständig.
- Auch die **kommunalen Aufgabenträger** für den ÖV können für die Bedarfsermittlung P+R in Frage kommen.
- Die **Deutsche Bahn AG** ist zunächst als Eigentümer/Betreiber der Personenbahnhöfe zu beteiligen.

Zuständig ist der Unternehmensbereich DB Station&Service. Sofern die DB AG oder eines ihrer verbundenen Unternehmen Grundeigentümer sind, ist darüber hinaus die DB Services Immobilien GmbH zu beteiligen.

- Auch **sonstige betroffene Grundeigentümer** müssen gegebenenfalls in den Prozess einbezogen werden.
- Für die Planung der P+R Anlage und einer städtebaulichen Gesamtplanung wird in der Regel ein **Planer** beauftragt. Bei komplexen Entwicklungen wird das Einschalten eines Prozessmanagers sinnvoll.
- Eine frühzeitige Beteiligung der **Bürger** in den Prozess der P+R Entwicklung ist ratsam.
- **Betreiber:** Je nach Gestaltungsvariante kann die Kommune selbst (Bauhof) den Betrieb übernehmen oder die Betriebsaufgaben an ein privatwirtschaftliches Unternehmen übertragen (z.B. P+R Park&Ride GmbH).



Die frühzeitige Abstimmung zwischen allen Beteiligten ist die Grundlage für einen optimalen P+R Entwicklungsprozess



Bahnhofsumfeldentwicklung Weilheim i.OB – Grobkonzept

1 Integrierte Städtebauliche Planung

Die Entwicklung eines neuen oder der Ausbau eines bestehenden P+R Platzes ist nie eine von der Umgebung völlig unabhängige Planung. Zudem entstehen neue P+R Plätze häufig im Zusammenhang mit einer allgemeinen Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes, so dass der eigentlichen P+R Konzeption grundsätzlich eine städtebauliche Planung vorausgehen wird.

Selbst wenn es vordergründig nur um eine Erweiterung oder den Neubau einer P+R Anlage geht, gehört immer die Betrachtung der Zufahrtsverhältnisse dazu. Zudem sollten notwendige Veränderungen an der gesamten Umsteigestelle geprüft werden und gegebenenfalls der Bau- bzw. Ausbau von Bike & Ride Anlagen oder eines Busbahnhofes, Taxistandplätzen, Bahn-

hofsvorplätzen etc. mit der Neuordnung verbunden werden. Sollte die P+R Anlage die sonstige Stadtentwicklung beeinflussen, z.B. durch neue Zufahrten, Beeinträchtigung der Anwohner oder Veränderungen des fließenden Verkehrs, müssen die Betrachtungen entsprechend der örtlichen Situation in einen größeren Zusammenhang gestellt werden.

1.1 Grundlagenermittlung für die P+R Planung

1.1.1 Bedarfsermittlung der P+R Nachfrage

Zunächst wird es darauf ankommen, wie hoch der zu berücksichtigende Bedarf für P+R Plätze und damit die Anzahl der neu herzustellenden Stellplätze überhaupt ist. Bei der Ermittlung unterstützt in der Regel der Aufgabenträger nach BayÖPNVG für den ÖPNV, das sind überwiegend die Landkreise oder die kreisfreien Städte. In den Verbundräumen unterstützt der jeweilige Verkehrsverbund, der auch den aktuellen P+R Bedarf ermittelt.

Von Bedeutung für die Bedarfsermittlung sind 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, die beabsichtigte Siedlungsentwicklung, das räumliche Umfeld, die Entwicklung des P+R Bedarfs gegenüber früheren Ermittlungen und die spezielle örtliche Situation. Ein Vergleich des Ergebnisses mit ähnlichen Haltepunkten kann hilfreich sein.

Für ein nachfragegerechtes P+R Angebot ist es wichtig, parallel zur P+R Ermittlung eine Bedarfsermittlung für B+R und sonstige Verkehrsfunktionen

am Bahnhof (Bus, K+R, Taxi) durchzuführen. Insbesondere dann, wenn die (bisherigen) Nutzer ihrer P+R Anlage überwiegend aus dem Nahbereich (je nach topographischer Situation bis zu drei bis fünf km Entfernung) zum Umsteigepunkt kommen, kann ein geringeres P+R Angebot gegenüber einem höheren B+R Angebot den Umstieg auf das Fahrrad unterstützen. Beachten Sie für den Ausbau von B+R bitte auch den INZELL-Leitfaden „Mit dem Fahrrad zum Bahnhof“. Sofern sich der Bedarf für die anderen Verkehrsarten ergibt, ist eine gleichzeitige Entwicklung sinnvoll. Dies erspart erheblichen Arbeitsaufwand, da sehr viele Schritte auch für den Bau und Ausbau der anderen Verkehrsfunktionen analog zu vollziehen sind.

1.1.2 Übergeordnete städtebauliche Planung

Für die Konzeption der P+R Anlage müssen die Vorgaben übergeordneter Planungen beachtet werden. Diese sind in der Regel der Regionalplan, der Flächennutzungsplan oder informelle Pläne wie die Orts- oder Stadtentwicklungsplanung und Radwegekonzepte. Sofern diese Regelungen noch keine Aussage zur P+R Entwicklung treffen, sind die Konzeption des P+R Platzes bzw. auch die städtebaulichen Planungen im Umfeld des Platzes hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit gesamtörtlichen Entwicklungszielen zu überprüfen. Gegebenenfalls sollten übergeordnete Planungen aufgestellt werden.

1.1.3 Übergeordnetes Verkehrskonzept

Bei größeren Anlagen müssen hierfür möglicherweise der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) und der Nahverkehrsplan berücksichtigt werden, gegebenenfalls muss ein übergeordnetes Verkehrskonzept erstellt werden.

So ist für alle Umsteigeverkehre (P+R, Bus, Rad, Fuß) zu analysieren, welche Pendleranteile aus welchen Einzugsgebieten kommen und wie die Zuwegung zum Umsteigepunkt erfolgen soll.

Eine gute Erreichbarkeit der P+R Anlage muss gewährleistet sein.

Die Zufahrten und Zuwegungen müssen aus dem überörtlichen System möglichst direkt abgeleitet bzw. in dieses integriert werden. Um Konflikte mit Anwohnern zu vermeiden sind gegebenenfalls verkehrslenkende Maßnahmen festzulegen.

1.1.4 Flächenverfügbarkeit

Die Flächenverfügbarkeit für P+R Flächen rund um den Bahnhof stellt im Prozess der P+R Entwicklung meist eine der schwierigsten Hürden dar. Da sich Bahnhöfe meist in attraktiven Innenstadtlagen befinden, sind häufig entweder gar keine verfügbaren Flächen mehr vorhanden oder aber es werden verschiedene, oft konkurrierende Nutzungsinteressen auf die wenigen vorhandenen entwicklungs-fähigen Flächen fokussiert.

Vor allem bei privaten Eigentümern dieser Grundstücke steht häufig die wirtschaftliche Verwertung der Fläche im Vordergrund. Private Grundeigentümer haben oftmals geringes Interesse, ihren Grund und Boden als vermeintlich unrentable P+R Verkehrsfläche zu vermarkten. Dies gilt grundsätzlich auch für die DB AG und verbundene Gesellschaften, die mit ihrem Privatisierungsauftrag zu einer wirtschaftlichen Betriebsführung verpflichtet sind.

Die häufige Forderung nach unentgeltlicher Grundstücksüberlassung wird in vielen Fällen nur schwer umzusetzen sein. Gerade vor diesem Hintergrund ist wiederum eine großräumigere Betrachtungsweise sinnvoll. Möglicherweise kann eine ertragreiche Nutzung von Teilen der brachliegenden Bahnflächen dazu verhelfen, P+R auf den Restflächen auch grundstücksrechtlich umsetzbar zu machen und durch Baurecht ähnlich der Umlegung für öffentliche Nutzungen einen Ausgleich zu finden.

Es empfiehlt sich, mit der DB AG bzw. den verbundenen Gesellschaften



Für ein nachfragegerechtes Angebot ist eine sorgfältige Bedarfsermittlung erforderlich



Für P+R kommen häufig aufgelassene Bahnflächen in Frage – eine Machbarkeitsprüfung ist unerlässlich

frühzeitig Kontakt aufzunehmen und gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen. Keine der beiden Parteien kann ihre Interessen ohne den anderen durchsetzen, so dass eine konstruktive Zusammenarbeit unerlässlich ist.

In manchen Fällen kann die Flächenproblematik dadurch gelöst werden, dass man im Bahnhofsumfeld ohnehin unpassende Nutzungen (z.B. störendes Gewerbe) verlagert.

Sofern mehrere Grundeigentümer betroffen sind und das Bauleitplanverfahren zur Baurechtschaffung (siehe Kap. 2.1) gewählt wurde, kann die Verfügbarkeit durch klassische Umliegung gewährleistet werden.

Für die Bereitstellung ist nicht zwingend erforderlich, dass die Flächen durch die Gemeinde erworben werden. Denkbar ist auch, dass mit den betreffenden Grundeigentümern der künftigen P+R Flächen Miet-, Pacht- oder Nutzungsüberlassungsverträge (z.B. gegen Übernahme von Verkehrssicherung, Betrieb und Unterhalt) abgeschlossen werden, und zwar über eine Laufzeit von jeweils 25 Jahren.

Da die Diskussion um die Flächenbereitstellung gegebenenfalls erhebliche Auswirkungen auf die Planungsmöglichkeiten hat, muss dieser Punkt in einem sehr frühen Planungsstadium geklärt werden.

1.1.5 Spartenabfrage

Ebenfalls unerlässlich ist eine frühzeitige Spartenabfrage. Dies ist vor allem dann enorm wichtig, wenn es sich um ehemals bahngenuzte Flächen handelt. Hier liegen Kabel und Leitungen für den Bahnbetrieb oder sonstige Anlagen unterirdisch verborgen, oft unabhängig von der Führung öffentlicher Verkehrsstraßen.

Ob es solche Einrichtungen gibt, wird in diesem Fall durch die Bahn in Form einer Machbarkeitsprüfung ermittelt (siehe auch Kapitel 1.1.6 und 2.2).

1.1.6 Machbarkeitsprüfung DB (früher Entbehrlichkeitsprüfung)

Sollte für den Bau oder Ausbau einer P+R Anlage eine (ehemalige) Bahnfläche vorgesehen werden, muss vor der Überplanung geprüft werden, ob dieses Grundstück tatsächlich für den Bahnbetrieb entbehrlich ist.

Selbst wenn das betreffende Grundstück augenscheinlich frei von Bahnanlagen ist (z.B. dann, wenn die Gleise sogar bereits zurückgebaut sind), kann es sein, dass das Grundstück nicht entbehrlich ist. So liegen häufig im Untergrund noch Leitungen oder z.B. Zugsteuerungseinrichtungen, die für den Bahnbetrieb noch benötigt werden. Rettungszufahrten oder Sicherheitsabstände zu vorhandenen Anlagen (z.B. zu Oberleitungen und -masten) sind ebenfalls nicht entbehrlich. Darüber hinaus kann auch für einen zukünftig zu erwartenden Bahnanspruch z.B. für zukunftsorientierte Ausbaumaßnahmen die Fläche unter Vorbehalt gestellt werden.

Um sämtliche bahnseitigen Restriktionen zu ermitteln, ist die Durchführung einer Machbarkeitsprüfung nahezu unerlässlich, wobei diese nur von der DB AG (initiiert durch die DBSImm) angestoßen werden kann. Die Bearbeitungszeit beträgt in der Regel mehrere Monate. Hierin werden auch die Kosten für eine eventuell erforderliche Verlagerung noch notwendiger Bahnanlagen ermittelt.

Das Ergebnis wird sowohl die Planung als auch das beabsichtigte Planverfahren beeinflussen. Auch hierfür ist also ein früher Kontakt zur DBSImm unerlässlich.

1.1.7 Parkdeck oder ebenerdiger Parkplatz

Je nach Größe der erforderlichen P+R Stellplätze werden sich die Verantwortlichen die Frage stellen, ob die Fahrzeuge ebenerdig oder in einem Parkierungsbauwerk (z.B. Parkdeck) untergebracht werden sollen.

Aus Sicht des Zuwendungsgebers ist grundsätzlich die kostengünstigere ebenerdige Unterbringung erwünscht. Je nach örtlicher Situation kann jedoch ab einer gewissen Stellplatzanzahl die Unterbringung im Parkdeck sinnvoll sein, etwa bei Flächenknappheit bzw. im Sinne einer sinnvollen Siedlungsentwicklung und des im BauGB geforderten sparsamen Umgangs mit Grund und Boden. P+R Tiefgaragen kommen wegen der meist hohen Baukosten normalerweise nicht in Frage.

Je nach städtebaulicher Situation kann die eine oder die andere Lösung konfliktreicher sein, so dass die Entscheidung allein nach den örtlichen Besonderheiten zu treffen ist.

Bei der Planung eines Parkdecks sind von Anfang an aber auch wirtschaftliche Aspekte des späteren Unterhalts intensiv zu betrachten. So verursacht ein ebenerdiger Parkplatz in der Regel deutlich geringere Betriebskosten als ein Parkierungsbauwerk, vor allem dann, wenn in einem Parkdeck oder einem Parkhaus Belichtung und womöglich Belüftung bereitgestellt



Vor- und Nachteile eines Parkdecks oder einer ebenerdigen Anlage sind abzuwägen

P+R Anlage Fürstenfeldbruck

werden müssen. Grundsätzlich ist es sinnvoll, in der Vorentwurfsphase beide Alternativen zu planen, um die jeweiligen Vor- und Nachteile umfassend abzuwägen und eine Entscheidung für eine Variante auch für die Öffentlichkeit nachvollziehbar treffen zu können.

1.2 Städtebauliches Entwicklungskonzept, Rahmenplan

Die Planungen für die P+R Anlage sind grundsätzlich in ein städtebauliches Gesamtkonzept einzubinden. Aufbauend auf den Ergebnissen der Grundlagenermittlung (siehe Kapitel 1.1) sollte ein städtebauliches Strukturkonzept z.B. im Maßstab 1:1 000 für das gesamte Bahnhofsumfeld möglichst in Alternativen erarbeitet werden. Hier kann es beispielsweise sinnvoll sein, alternativ sowohl eine ebenerdige, als auch eine gestapelte P+R Lösung (Parkdeck) zu skizzieren, um die jeweiligen städtebaulich-funktionalen, gestalterischen und wirtschaftlichen Konsequenzen aufzeigen, beurteilen und gegeneinander abwägen zu können.

Die Einbindung der P+R Planung in die Bahnhofsumfeldentwicklung verlangt dabei auch einen „Blick über

den Tellerrand“ hinaus. Die Wechselwirkungen und Verflechtungen mit Nachbarnutzungen sind vielfältig, der Umgriff der Rahmenplanung ist deshalb der örtlichen Situation angepasst, entsprechend großzügig zu wählen.

1.2.1 Zuordnung zu sonstigen Verkehrsnutzungen

Insbesondere die verkehrliche Verflechtung ist bedeutend für ein funktionierendes Park&Ride. Dabei ist die Situierung und Organisation der P+R Anlage zunächst aus der gesamträumigen Verkehrsplanung abzuleiten.

Dies bedeutet, dass die Lage der P+R Anlage zum einen abhängig von Verkehrsströmen und Verkehrsverträglichkeiten gemacht wird. Dabei sollte möglichst eine P+R Zufahrt durch im-



Behindertengerechte Stellplätze, Fahrradständer, Kurzzeitstellplätze und Bushaltestellen sollen näher am Bahnsteigzugang liegen als P+R

P+R Anlage Höhenkirchen-Siegertsbrunn

missionsschutzrechtlich unsensible Quartiere und Bereiche angestrebt werden. Die innere Betriebsorganisation der P+R Anlage ist darauf abzustimmen.

Darüber hinaus ist die Positionierung und die Organisation des P+R Platzes mit den sonstigen Verkehrsnutzungen am Bahnhof in Einklang zu bringen.

In der Zuordnung der verschiedenen Verkehrsarten ist darauf zu achten, dass diese funktional soweit entflochten werden, dass keine Verkehrskonflikte entstehen.

Bezüglich der Lage zum Bahnsteigzugang kommt unter allen Umsteigeararten dem P+R Platz die geringste Bedeutung zu. In unmittelbarer Nähe zum Bahnsteigzugang beziehungsweise zum Bahnsteig sollen mit höchster Priorität die Behindertenstellplätze, die B+R Fahrradständer, Taxistandplätze und Kiss&Ride Plätze untergebracht werden. Die räumlich nächste Priorität ist dem Bus-(Bahnhof) einzuräumen, der in zumutbarer Entfernung vom Bahnsteigzugang beziehungsweise dem Bahnhofausgang so zu platzieren ist, dass die abfahrenden Busse mit ihren Fahrzielen sofort erkennbar sind. Fahrradständer und Buswartebereiche sollen grundsätzlich mit einem Witterungsschutz versehen sein. Gegebenenfalls ist ein behindertengerechtes WC am Bahnhof in die Planungen zu integrieren.

Erst in letzter räumlicher Priorität der Umsteigenutzungen ist P+R unterzubringen, wobei auch hierfür zwischen Bahnsteigzugang und P+R Platz eine optische Verbindung bestehen sollte, die für den P+R Nutzer schnell und einfach den Weg zum Bahnsteig erkennen lässt. Im Zweifel kann eine ansprechende Beschilderung unterstützen.

Die Entfernung des letztgelegenen P+R Stellplatzes zum Bahnsteigzugang soll möglichst nicht mehr als 150 bis 200 Meter, maximal 300 Meter betragen, da sonst keine ausreichende

Attraktivität zum Umsteigen mehr gegeben ist. Bei sehr großen Anlagen wird vom Nutzer auch ein größerer Abstand akzeptiert.

In die Planungen unmittelbar am Bahnhof ist auch die zukünftige Nutzung des Bahnhofsgebäudes einzubeziehen. Zugänge und Zufahrten, etwaige Freibereiche und Freiflächen sind zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind Stellplätze für die sonstigen Nutzungen im Bahnhofsgebäude vorzuhalten. Es muss ausgeschlossen werden, dass P+R Nutzer auf diesen Stellplätzen parken (siehe Kapitel 5.2.3).

1.2.2 Erweiterbarkeit und Zukunftsoption

In der städtebaulichen Gesamtplanung soll auch berücksichtigt werden, wie die Anlagen zukünftig noch erweitert werden können.

Der über den Prognosezeitraum hinausgehende Bedarf kann nicht exakt abgeschätzt werden. Für solche – nicht vorhersehbaren – Veränderungen sollten bereits frühzeitig mögliche Lösungswege betrachtet werden. Im Einzelfall kann es zu einer deutlich höheren Nachfrage nach P+R Plätzen führen. Nutzer aus dem Nahbereich könnten möglicherweise auf das Fahrrad umsteigen, so dass die Nachfrage nach P+R Plätzen auch zurückgehen kann. Dies bedeutet insbesondere, die Nachrüstbarkeit von Fahrradständern zu gewährleisten. Für die Erweiterbarkeit der P+R Anlage kann abhängig von der örtlichen Situation eine horizontale oder vertikale Erweiterung sinnvoll sein.

1.2.3 Planung von Maßnahmen im Umfeld

In Abhängigkeit von der angestrebten Betriebsart des P+R Platzes können auch im Umfeld der Anlage ergänzende Maßnahmen erforderlich werden. „Graues P+R“ nennt man das Phänomen, dass einige Umsteiger auf öffentliche Verkehrsmittel ihr Auto neben statt auf der P+R Anlage abstel-

len. Oft war Graues P+R der Auslöser für die Errichtung einer P+R Anlage, weil das Parken von Fahrgästen der öffentlichen Verkehrsmittel im Straßenumfeld des Bahnhofes den bestehenden Bedarf deutlich gemacht hat. Aber auch bei bestehenden P+R Anlagen ist es häufig zu beobachten. Die Situation im Umfeld einer (geplanten) P+R Anlage sollte daher daraufhin analysiert werden, welche Faktoren vorhanden sind, die Graues Parken begünstigen.

Ursache für Graues P+R ist zunächst eine nicht ausreichende Anzahl von P+R Stellplätzen am Bahnhof. Ein Stellplatzdefizit kann übrigens auch von Anwohnern verursacht werden, wenn diese entgegen den P+R Nutzungsbestimmungen ihre Fahrzeuge auf der P+R Anlage abstellen und dadurch die Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel auf das Straßenumfeld ausweichen müssen.

Außerdem sind Stellplätze am Straßenrand im Vergleich zu den Stellplätzen auf der P+R Anlage bisweilen attraktiver, weil sie z.B. näher zum Bahnsteigzugang liegen. Solange am Straßenrand Stellplätze verfügbar sind, deren zulässige Parkdauer dem Parkbedürfnis der Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel entspricht und die günstiger als die P+R Anlage zum Bahnhof liegen, wird Graues P+R auftreten.

Die Verdrängung von P+R Nutzern ins Straßenumfeld durch eine Entgelterhebung auf der P+R Anlage wird in diesem Kontext unterschiedlich eingeschätzt. Die dazu durchgeführten Erhebungen zeichnen ein divergierendes Bild. In Teilen ist nach Einführung einer Bepreisung ein Anstieg des

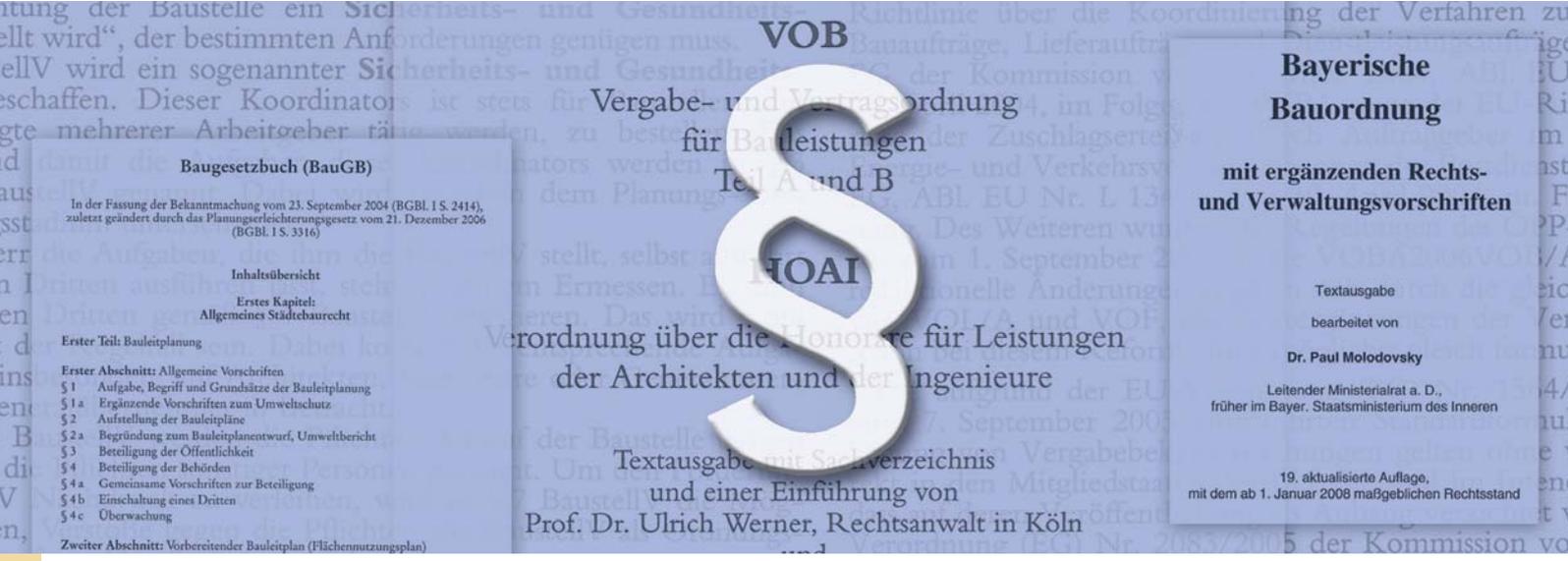
Grauen P+R festzustellen, teilweise aber auch ein Rückgang. Letzteres insbesondere an Standorten mit einem hohen Anteil von P+R Nutzern aus dem unmittelbaren Nahbereich, die den Bahnhof auf andere Weise erreichen können. Partiiell findet eine „zeitliche Umverteilung“ statt. Die kostenfreien Stellplätze im Straßenumfeld wurden jetzt von den Frühpendlern genutzt, später anreisende Nutzer parken auf der P+R Anlage.



Störendes „Graues P+R“ im Umfeld der P+R Anlage kann durch geeignete Maßnahmen vermieden werden

Für den angrenzenden Straßenraum einer P+R Anlage kann es deshalb erforderlich werden, ein Parkraumkonzept zu erarbeiten, das Maßnahmen zur Vermeidung von grauem Parken beinhaltet (Parkdauerbegrenzung, Parkentgelt etc.). Die Umsetzung dieser Maßnahmen bedarf in der Regel einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit.

Wichtig bei Einführung einer Bepreisung ist es, die Situation zuvor ausreichend zu dokumentieren.



2 Planungsrecht

Das Ergebnis der Integrierten Städtebaulichen Planung ist ein (politisch abgestimmtes und abgewägtes) Gesamtentwicklungskonzept, das als Grundlage für die Baurechtschaffung dienen soll.

2.1 Bauleitplanung

Der übliche Weg zur Schaffung von Planungsrecht ist die förmliche Bauleitplanung nach BauGB. Damit hat die Kommune den besten Einfluss auf das Planungsgeschehen im Zusammenspiel mit der Umsetzung ihrer sonstigen Stadtentwicklung. Die förmliche Bauleitplanung kann aber erst erfolgen, wenn das Grundstück eisenbahnrechtlich freigestellt ist (siehe Kapitel 2.2).

Das bedeutet, dass regelmäßig die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich wird. Da es sich bei den beanspruchten Flächen meist um vormalig bahngennutzte Flächen handelt, die auch im Flächennutzungsplan als solche gekennzeichnet sind, wird meist auch eine Änderung bzw. Anpassung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren notwendig sein. Die P+R Anlage wird üblicherweise als private Verkehrsfläche festgesetzt.

Planungsrecht für P+R wird üblicherweise durch den Bebauungsplan geschaffen: Beispiel Gemeinde Lengdorf



2.2 Fachplanungsprivileg Bahn

In den meisten Fällen werden die ehemaligen Bahnflächen noch „gewidmete Bahnanlagen“ sein. Dies bedeutet, dass die Planungshoheit für diese Flächen noch beim Bund liegt und die Genehmigung nur vom Eisenbahnbundesamt ausgesprochen werden kann. Die Kommune selbst hat damit keine aktive Gestaltungsmöglichkeit.

Voraussetzung für die Überführung in die kommunale Planungshoheit ist ein sogenanntes Freistellungsverfahren, das in der Regel nach dem Verkauf der Flächen durch den neuen Eigentümer beantragt und vom Eisenbahnbundesamt genehmigt wird.

Voraussetzung für die Durchführung der Freistellung ist das Vorliegen einer Machbarkeitsprüfung (früher Entbehrlichkeitsprüfung), die bahnintern vergleichbar einer Beteiligung Träger öffentlicher Belange im Rundabfrageverfahren erfolgt (siehe Kapitel 1.1.6).

Sofern das betreffende Grundstück „ohne Auflagen“ entbehrlich ist, kann die Freistellung beantragt werden. Die Vermessung des Grundstückes muss erfolgt sein. Dem Freistellungsverfahren geht also in jedem Fall ein DB-internes Verfahren (Machbarkeitsprüfung) voraus.

Sofern die Machbarkeitsprüfung ergeben hat, dass noch Anlagen der Bahn auf dem betreffenden Grundstück vorhanden sind, sind diese Anlagen entweder zu verlagern oder aber auszuparzellieren, so dass das zur Freistellung anstehende (und zu vermessende) Grundstück in jedem Fall wiederum frei von Bahnanlagen ist.

Sofern die vorgesehene Nutzung als P+R Anlage vereinbar mit der verbleibenden, nicht freistellungsfähigen bahnbetrieblichen Nutzung ist, kann im Einzelfall eine Überplanung erfol-

gen. Die Genehmigungsfähigkeit ist aber in jedem Fall mit dem Eisenbahnbundesamt abzustimmen.

Im Einzelfall kann es sinnvoll sein, die eisenbahnrechtliche Widmung des Grundstückes aufrecht zu erhalten und die Schaffung von Planungsrecht für die P+R Anlage nach §18 AEG über Planfeststellung oder Plangenehmigung anzustreben (siehe Kapitel 6.3). Dies könnte z.B. der Fall sein, wenn gleichzeitig auch originäre Bahnumbaumaßnahmen, wie der barrierefreie Ausbau, durchgeführt werden, oder wenn die Verlagerung der Bahnanlagen aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich ist.

Die Entscheidung für Erhalt oder Verlagerung einzelner Bahnanlagen und damit letztlich auch die Entscheidung für den einen oder anderen Planungsweg ist also immer das Ergebnis einer Abwägung zwischen funktionalen Anforderungen und wirtschaftlicher Machbarkeit. Erst danach sollte man über den weiteren Weg zur Schaffung von Planungsrecht entscheiden und gegebenenfalls das Freistellungsverfahren einleiten.

Nähere Hinweise zum Umgang mit gewidmeten Bahnanlagen gibt die Präsidialverfügung des Eisenbahnbundesamtes unter:
www.eisenbahnbundesamt.de.

Hauptansprechpartner bei der DB AG ist die jeweilige Niederlassung der DB Services Immobilien GmbH, deren Kontaktdaten den „Ansprechpartnern“ auf Seite 45 der Broschüre zu entnehmen sind. Ebenfalls hilfreich für den Umgang mit der Verwertung nicht mehr betriebsnotwendiger Bahnanlagen ist der Leitfaden „Bahnflächen zur Stadt machen“ des Landes Nordrhein-Westfalen.

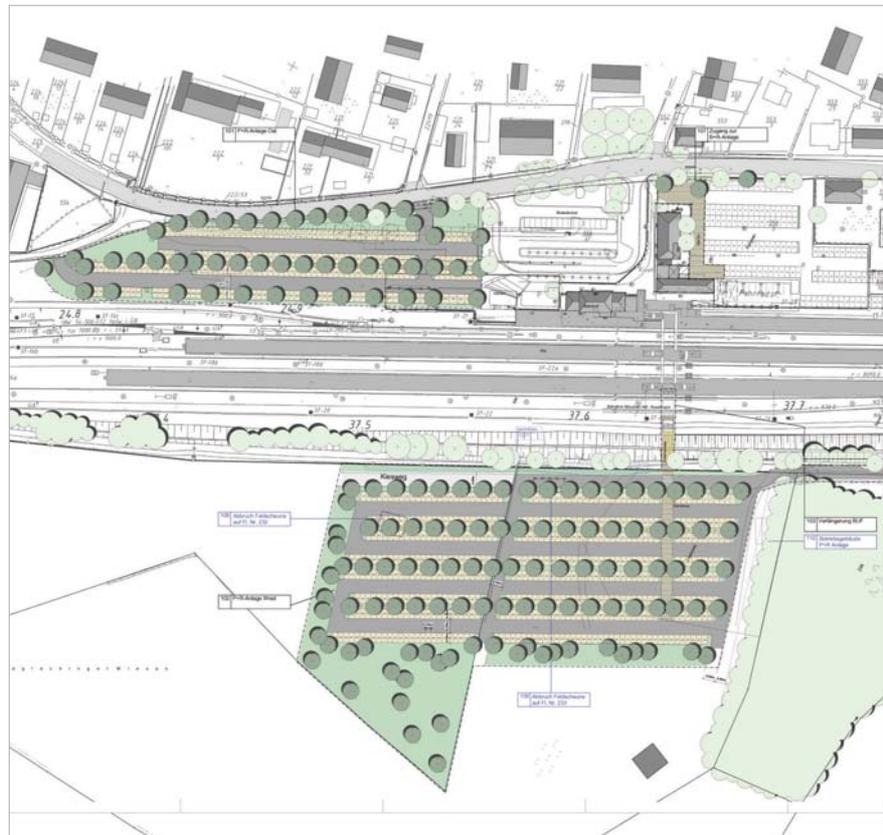
2.3 Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren

Sollte es wirtschaftlich nicht möglich sein, vorhandene Bahnanlagen zu verlagern, kann das Planfeststellungsverfahren (§18 AEG) oder, je nach Anlage und Betroffenheit, in der vereinfachten Form das Plangenehmigungsverfahren herangezogen werden. Dabei darf die vorgesehene P+R Nutzung die Bahnanlagen nicht beeinträchtigen. Die Anwendung des Verfahrens ist auch dann sinnvoll, wenn die Errichtung des P+R Platzes in Zusammenhang mit dem Bau einer Eisenbahnanlage (z.B. Bahnsteigunterführung) steht. Die Genehmigungsbehörde hierbei ist das Eisenbahnbundesamt.

Bei einer Umsetzung im Planfeststellungsverfahren, bei dem auch Bahnanlagen geplant werden, kann als förmlicher Maßnahmenträger gegenüber dem Eisenbahnbundesamt allein

die DB AG (DB Netze) auftreten. Dies ist nur möglich, wenn zwischen Bahn und Kommune eine enge Abstimmung erfolgt und im Vorfeld eine Planungs- und Kostenübernahmevereinbarung unterzeichnet wird. Wegen der begrenzten Personalressourcen bei der DB AG, die sich dann im Zweifel eines externen Büros bedienen muss, sollte dieser Weg nur im Ausnahmefall vorgesehen werden.

P+R Anlagen an Haltestellen von U-Bahnen und Straßenbahnen können auch als Nebeneinrichtungen nach Personenbeförderungsgesetz (§§ 28 ff PBefG) planfestgestellt werden. Maßnahmenträger ist das Infrastrukturunternehmen, Genehmigungsbehörde ist die jeweilige Bezirksregierung.



Planungsrecht für P+R kann ausnahmsweise auch durch Planfeststellung geschaffen werden: Beispiel Bahnhof Grafing b. München

2.4 Notwendige Fachgutachten

Unabhängig vom gewählten Planungsweg sind auch für die P+R Planung die relevanten Fachgutachten einzuholen. Das können je nach Einzelfall Verkehrsgutachten (siehe auch Kapitel 1.1.3), Immissionsschutzgut-

achten (Lärmschutz, Erschütterungsschutz), Baugrundgutachten bzw. Gutachten über Altlasten und Kampfmittel sein. Ein Umweltbericht ist regelmäßig zu erstellen.

2.5 Baugenehmigung

Sofern die Schaffung von Baurecht über Planfeststellung bzw. Plangenehmigung gewählt wurde, ist ein zusätzlicher Baugenehmigungsantrag nicht erforderlich. Der ausgesprochene Planfeststellungsbeschluss beinhaltet bereits die Genehmigung. Dies gilt auch bei ebenerdigen Anlagen, die

als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt sind. Befindet sich das Grundstück im Eigentum einer Kommune, so ist der Baugenehmigungsantrag bei der unteren Bauaufsichtsbehörde erforderlich. Die Inhalte müssen den Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechen.



Beispiel für eine hochwertige P+R Anlage
P+R Anlage Unterföhring

3 Objektplanung und Ausführung

Die Akzeptanz einer P+R Anlage und die Bereitschaft zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel ist entscheidend von der Attraktivität der Anlage abhängig. Daher sollten bei der Planung und Umsetzung die nachfolgend beschriebenen Qualitätsanforderungen eingehalten werden.

3.1 Ausführungsgrundsätze, Qualitätsstandards

Für die Objektplanung sollte grundsätzlich beachtet werden, dass ein P+R Platz gegenüber einem gewöhnlichen Parkplatz durchaus eine Besonderheit darstellt. Dieser Tatsache muss planerisch Rechnung getragen werden. Die Standards für die Objektplanung sind grundsätzlich der EAR 05 zu entnehmen. Diese Standards sind auch Fördervoraussetzung. Die dort festgelegten Mindeststandards sollten keinesfalls unterschritten werden.

Bei der Planung von P+R Anlagen ist von einer Nutzung der Anlage während der gesamten Betriebszeit des ÖV auszugehen. Für die Organisation der Zu- und Abfahrten und der internen Parkierungsorganisation ist zu beachten, dass sich die Anlage bei überwiegender Benutzung durch Berufspendler in den Morgenstunden stoßartig befüllt. Am Nachmittag ist häufig eine fast ebenso stoßartige Entleerung zu beobachten. Die Fluktuation tagsüber ist äußerst gering. Eine gleichmäßigere Verteilung der Zu- und Abfahrten im Tagesverlauf ist dagegen bei Nutzung im Gelegenheitsverkehr (Touristen, Einkäufer, Erledigungen etc.) zu beobachten.

Die morgens anfahren den Berufs-pendler stehen meist unter dem Zeitdruck des abfahrenden Zuges und sind daher zu keinen zeit- und rangier-aufwändigen Parkvorgängen bereit. Eine oder mehrere leistungsfähige Zufahrten und eine gute Fahrzeugverteilung auf dem Parkplatz sind daher notwendig. „Sackgassen“, die bei besetzten Stellplätzen Rückwärtsfahren erfordern, sollten vermieden werden. Eine Stellplatzbreite (auch im Park-deck) von 2,50 Meter sollte keinesfalls unter-, sondern eher überschritten werden, da sonst die Gefahr der Fehl-parker auf oder neben der Linie und damit eine geringere Auslastung des Parkplatzes zu befürchten sind.

Die Parkplatzorganisation sollte schnell erfassbar, Zu- und Abfahrtswege einfach erkennbar sein. Die Fahrbahn ist deshalb deutlich von den Stellplätzen zu trennen, mindestens durch Abmarkierungen, besser durch eine unterschiedliche Gestaltung des Belags. Um das Parken außerhalb der eigentlichen Stellplätze zu reduzieren, sollten überbreite Fahrgassen oder sonstige vermeintlich „beparkbare“ Bereiche nach Möglichkeit vermieden



Um Fehlparken zu vermeiden, sollten die Parkstände gut markiert und ausreichend breit sein

werden. Ein Prozent aller Stellplätze, mindestens aber zwei Stellplätze sind als Behindertenstellplätze in unmittelbarer Nachbarschaft zum (barrierefreien) Zugang vorzusehen. Die dem Bahnsteigzugang nächstgelegenen Plätze können als Familienstellplätze in eventuell größerer Breite oder bei guter Ausleuchtung als Frauenstellplätze gekennzeichnet werden. Zur Gewährleistung der Sicherheit sind dunkle Ecken generell zu vermeiden. Dies ist beim Beleuchtungs- und beim Bepflanzungskonzept zu berücksichtigen. Hochwachsende Büsche sollten nicht verwendet werden.

Parkdecks sollten möglichst keine innenliegenden Stützen haben. Betriebsräume sind nach Möglichkeit vorzusehen. Auch für den Fall der späteren Nachrüstung sollte an einen Rechneraum und Leerrohre gedacht werden.

3.1.1 Betriebskonzept und planerische Konsequenzen

Zur Optimierung der P+R Planung ist es sinnvoll, den Betrieb der Anlage Schritt für Schritt zu durchdenken und daraus planerische Konsequenzen abzuleiten. Dabei sollte man sich auch Gedanken über die angestrebte Betriebsorganisation machen (siehe Kapitel 5.4) und den zukünftigen Betreiber, wenn möglich, bereits in den Planungsprozess integrieren.

Die notwendige Flexibilität für die spätere Nachrüstbarkeit bei Änderung der Betriebsform sollte bereits jetzt eingeplant werden. Von Anfang an können mögliche Standplätze für Parkscheinautomaten freigehalten werden, auch wenn zunächst gar keine Entgelterhebung geplant ist. Bei sehr großen Anlagen sollten Überwachungseinrichtungen und auch die Möglichkeit zur Nachrüstung einer Schrankenanlage mit Technikraum vorgesehen werden.

Sofern eine Nebennutzung beabsichtigt ist (siehe Kapitel 7.2.2), muss eine Möglichkeit der P+R Nutzung auch während der Nebennutzungszeiten

gegebenenfalls baulich gewährleistet werden. Die Beispiele zeigen, dass es in jedem Fall vor Aufnahme der Objektplanung Sinn macht, das künftige Betriebskonzept festzulegen.

Sofern ein geplantes Parkdeck in Systembauweise errichtet werden soll, sollte man sich bereits in einer frühen Planungsphase (Vorentwurf) einen Überblick über die von Systemanbietern angebotenen Produkte (und Preise) verschaffen. So können die jeweiligen Möglichkeiten früh eingesetzt und Anforderungen berücksichtigt werden.

Für die Meinungsbildung in der Kommune ist in diesem Planungsstadium auch eine Besichtigung von „best-practice-Beispielen“ hilfreich.

3.1.2 Planerische Maßnahmen zur Nutzungskosteneinsparung

Da insbesondere die Kosten während der Nutzungsdauer einer P+R Anlage für die Kommunen häufig schwer finanzierbar sind, ist bei der Objektplanung stark auf eine nutzungskosten-sparende Ausführung zu achten.

Die wesentlichen Positionen der Nutzungskosten sind bei ebenerdigen Anlagen überwiegend der Winterdienst und die Reinigung, bei Parkdecks insbesondere die Energie- aber auch die Unterhaltskosten vor allem des Belags.

Grundsätzlich sollte bei allen Anlagen auf eine flächensparende Anordnung und kurze Wege geachtet werden. Abfallbeseitigungskosten lassen sich dadurch reduzieren, dass nur wenige Abfallbehälter, etwa nur am Bahnsteigzugang vorgesehen werden. Abfallbehälter im Bereich der Stellplätze animieren die Nutzer dazu, ihr Auto „aufzuräumen“.

Für ebenerdige Anlagen sollte die Flächenversiegelung aus ökologischen Gründen und zur Reduzierung der Abwassergebühren im Bereich der Parkstände verringert werden.



Behindertengerechte Stellplätze sind in ausreichender Zahl direkt am barrierefreien Bahnsteigzugang vorzusehen

P+R Anlage Grafing Bahnhof



Unterschiedlicher Belag sorgt für eine klare Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Stellplätzen



Ungeeignete Beläge – ein hoher Kostenfaktor im Unterhalt

Wasserdurchlässige Pflasterbeläge und Pflastermarkierungen sind zwar in den Investitionskosten teurer, reduzieren aber den Instandhaltungsaufwand deutlich. Der Bau von Rigolen ist dem Bau von Abwasserkanälen vorzuziehen. Vom Bau wassergebundener Oberflächen (z.B. Schotterbefestigungen) sollte im Hinblick auf die geringe Lebensdauer jedoch abgesehen werden, sie werden in der Regel auch nicht gefördert.

Zur Reduzierung der Kosten für die Grünpflege ist die Bepflanzung mit extensiven und pflegearmen Sorten sinnvoll. Auf eine wirtschaftliche Schneeräumung sollte bei der Anordnung der Grüninseln geachtet werden, hier ermöglichen z.B. zu den Parkständen parallele Grüninseln eine bessere Befahrbarkeit durch Räumfahrzeuge. Um einen aufwändigen und teuren Abtransport des Schnees zu vermeiden, sollten Schneelagerflächen vorgesehen werden, die im Sommer Teil des Grünkonzeptes der Anlage sind.

Parkdecks sollten, wenn möglich, natürlich belüftet und beleuchtet werden. Wo dies nicht möglich ist, verringert eine wirtschaftliche Beleuchtungsanordnung mit Bewegungsmelder und Zeitschaltuhr die Energiekosten. Auf Rampenheizungen muss in jedem Fall verzichtet werden. Weiteren Strombedarf produzieren Abfertigungssysteme, Kassenautomaten,

Videoüberwachung, Anzeigetafeln, Zähleinrichtungen, Aufzüge etc. Eine Einsparung an Energiekosten kann hier gegebenenfalls eine Photovoltaikanlage schaffen.

Insbesondere in Parkdecks ist auf einen widerstandsfähigen Belag zu achten. Belagsbeschichtungen haben sich bisher vor allem bei nicht überdachten Anlagen wenig bewährt und oft schon nach kurzer Nutzungszeit enorme Instandhaltungsaufwendungen verursacht. Nicht überdachte Parkdecks sollten auch wegen der Problematik der Schneeräumung eher vermieden werden.

Auch im Parkdeck muss die Witterung beachtet werden, Wetterseiten sollten geschlossen oder Überdachungen gegen Schnee vorgesehen werden. Sofern ein Gründach vorgesehen ist, sollte auf eine extensive, pflegefreie Bepflanzung Wert gelegt werden.

Zur Überprüfung der Wirtschaftlichkeit der vorgesehenen Planung ist es sinnvoll, Wirtschaftlichkeitsberechnungen als Lebenszyklusbetrachtung zu erstellen. Dabei sollte beachtet werden, dass die Investitionskosten nach den derzeitigen Förderregularien grundsätzlich (bis zu einer pauschalen Höchstgrenze je Stellplatz) förderfähig sind, die Betriebs- und Unterhaltskosten dagegen nicht.

3.2 Beschilderungskonzept

Die Beschilderung einer P+R Anlage ist ein wesentlicher Beitrag zur Attraktivität von P+R. Sie soll den P+R Nutzer darin unterstützen, zuverlässig und schnell zum Ziel zu kommen. Dabei soll die P+R Beschilderung in ein Beschilderungskonzept für den gesamten Bahnhofsbereich einschließlich der örtlichen Zufahrten und Zuwegungen für alle Verkehrsarten eingebunden sein. Die Schilder selbst sollen ansprechend und mit einer ausreichend großen Schrift gut lesbar aufgestellt sein. Die einheitliche Schildergestal-

tung ist einerseits Gestaltungselement der Ortsmitte und erleichtert dem Nutzer andererseits ein schnelles Auffinden seiner Ziele.

Ideal ist es, wenn sich am Bahnhof allein aus der örtlichen Situation die logische Wegeführung ergibt, wenn die Anlagen und Wegebeziehungen also gut sichtbar sind.

Da dies nicht immer möglich ist, muss bei der Planung jedes Wegebedürfnis des P+R Kunden gedanklich durchge-



Eine gute Beschilderung trägt wesentlich zur Attraktivität der Anlage bei

spielt und die konkrete Situation vor Ort berücksichtigt werden.

Die Beschilderung an der Zufahrt setzt sich – von oben nach unten – aus folgenden Elementen zusammen (siehe Beispiel S. 22 unten):

- Zeichen 316 StVO, ggf. mit Bezeichnung des Namens der P+R Anlage
- Nur bei Kostenpflicht: Hinweis auf die Höhe des Parkpreises
- Kurzfassung der Einstellbedingungen

Aus optischen Gründen bietet es sich an, alle Hinweise in gleicher Breite auszuführen, um eine einheitliche Linie herzustellen.

Im Grundsatz sollte die Beschilderung rechts angebracht werden. Bei breiteren Zufahrten sollte die Beschilderung ergänzend auf der linken Seite angebracht werden, um eine sogenannte Portalfunktion zu erreichen.

Als minimale P+R Beschilderung sollten die örtlichen (und ggf. überörtlichen) Zufahrten zum P+R Platz ausgemalrt sein und Wegweisungen von den Umsteigeanlagen zum Bahnsteigzugang und vom Bahnsteig zum Busbahnhof bzw. zu den wichtigen Zielen der Umgebung vorhanden sein.

Zum minimalen Beschilderungssystem gehört aus rechtlichen Gründen auch ein Hinweisschild an der Zufahrt zum P+R Platz, das den Platz als solchen klassifiziert und das die Regelung der notwendigen Punkte des Parkplatzbenutzungsvertrages enthält (Allgemeine Geschäftsbedingungen). Dies ist erforderlich, um z.B. die Ahndung rechtswidriger Parkvorgänge zu ermöglichen.

Welche Beschilderung sonst notwendig ist, hängt von der Größe der Anlage und der örtlichen Situation ab. Bei großen Anlagen werden sehr aufwändige Beschilderungssysteme erforderlich. Hier kann z.B. ein anlageninternes Fußgängerleitsystem notwendig sein. Optimal ist ein System, in

dem ein Pylon an der Zufahrt den Beginn der P+R Anlage signalisiert, die Fußwege durch ein deutliches Fußgängerleitsystem visualisiert sind und das Ende der P+R Anlage wiederum durch einen entsprechenden Pylon dargestellt wird.

Insbesondere bei Parkbauten ist eine dynamische Frei-/Besetztanzeige wünschenswert. Damit kann bereits an der Zufahrt erkannt werden, ob in der Anlage überhaupt noch freie Stellplätze vorhanden sind.

Zur Steigerung der Attraktivität trägt außerdem eine dynamische Information vor Einfahrt in die Anlage über die Taktzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel vor Ort bei. Die konkrete Abfahrtszeit sollte zur Vermeidung gefährlicher Fahrmanöver dagegen erst innerhalb der P+R Anlage angezeigt werden.

3.2.1 Einstellbedingungen

Mit dem Parken eines Fahrzeugs auf der P+R Anlage kommt ein Parkplatzbenutzungsvertrag zustande.

Die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien, in der Regel die Kommune als Parkplatzbetreiber und der P+R Nutzer, können durch Einstellbedingungen näher festgelegt werden. Einstellbedingungen sind für eine „Vielzahl von Verträgen vorformulierte Vertragsbedingungen, die eine Vertragspartei (Verwender) der anderen Vertragspartei bei Abschluss des Vertrages stellt“, also AGBs im Sinne von § 305 Absatz 1 BGB.

Damit die Einstellbedingungen für den einzelnen Parkplatzbenutzungsvertrag gültig werden, müssen sie im Sinne von § 305 Absatz 2 BGB „einbezogen“ werden.

Grundvoraussetzungen in diesem Zusammenhang sind

(a) der Hinweis auf Einstellbedingungen durch einen deutlich sichtbaren Aushang am Ort des Vertragsschlusses,



Die Wegweisung beginnt schon an der überörtlichen Zufahrtsstraße – eine dynamische Anzeige erhöht zudem die Attraktivität.



Die Einstellbedingungen sind bereits an der Zufahrt darzustellen



Einstellbedingungen

Mit Befahren dieser P+R-Anlage kommt zwischen dem P+R-Nutzer und der P+R Park & Ride GmbH ein Vertrag zustande, dessen Inhalte sich nach diesen Einstellbedingungen richten:

- 1.** Das Parken von Fahrzeugen ist nur MVV-Fahrgästen gestattet, um mit den von hier aus verkehrenden öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahnen und Busse) unmittelbar abzufahren und/oder zurückzukommen. Dies ist auf Verlangen in geeigneter Weise nachzuweisen, insbesondere bei der Ausfahrt durch Vorlage der für diese Fahrten notwendigen Fahrausweise.
Bewahren Sie deshalb bitte Ihre Fahrausweise bis zum Verlassen der P+R-Anlage auf.
- 2.** Das Parken ist kostenpflichtig. Der an der Zufahrt angeschriebene Parkpreis gilt je Parkvorgang bis zur Höchstparkdauer. Zum Nachweis der Bezahlung des Parkpreises ist das Parkticket während der Parkdauer gut sichtbar am Armaturenbrett auszulegen. Bei Verwendung einer Zeitparkkarte für eine andere Preisstufe kann gemäß Preisaushang ein Aufzahlpreis zu entrichten sein. Ergänzend gelten die auf den Parktickets oder an den Parkscheinautomaten bekannt gemachten Hinweise.
- 3.** Die Höchstparkdauer beträgt 24 Stunden.
- 4.** Die Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt entsprechend, Markierungen und Beschilderungen sind zu befolgen. Fahrzeuge dürfen nur auf gekennzeichneten Stellplätzen abgestellt werden. Durch Markierung oder Beschilderung gekennzeichnete Sonderstellplätze (z.B. für Menschen mit Behinderung, Frauen, Familien usw.) dürfen nur von berechtigten Personen genutzt werden.
- 5.** Ein Aufenthalt auf dieser P+R Anlage, der nicht im Zusammenhang mit dem Parken eines Fahrzeugs oder dem Holen und Bringen von Fahrgästen der öffentlichen Verkehrsmittel steht, ist unzulässig. Dies gilt beispielsweise für das Campieren oder die Reinigung und Reparatur von Fahrzeugen.
- 6.** Die Benutzung dieser nicht bewachten P+R-Anlage geschieht auf eigene Gefahr. Eine Verwahrungs- oder Obhutspflicht der P+R Park & Ride GmbH besteht weder für Fahrzeuge noch deren Inhalt. Die P+R Park & Ride GmbH haftet nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit, soweit sie nicht bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit unbeschränkt haftet. Dies gilt auch für Pflichtverletzungen ihrer Angestellten oder Beauftragten.
- 7.** Den Anordnungen von Bediensteten oder Beauftragten der P+R Park & Ride GmbH ist Folge zu leisten.
- 8.** Bei Verstößen gegen die Einstellbedingungen wird eine Vertragsstrafe in Höhe von 30,- € je Tag fällig, bei Überschreitung der Höchstparkdauer von 24 Stunden gilt für jeden begonnenen weiteren Tag eine Vertragsstrafe von 30,- € bis zu einem Maximalbetrag von 500,- €. Als Verstoß gegen die Einstellbedingungen gilt es insbesondere, wenn der Nutzer nicht Fahrgast der öffentlichen Verkehrsmittel ist bzw. deren Nutzung nicht in geeigneter Weise nachweisen kann, der Parkpreis nicht oder nicht vollständig entrichtet wird bzw. seine Bezahlung nicht in geeigneter Weise nachgewiesen wird (keine Auslage am Armaturenbrett, Parkdatum (Ankunftstag und -uhrzeit) nicht oder nicht vollständig auf der Zehnerkarte eingetragen) oder das Fahrzeug außerhalb gekennzeichneten Stellplätze oder unberechtigt auf einem Sonderstellplatz abgestellt wird. Die Vereinbarung der Vertragsstrafe gilt nur, wenn der Verstoß von dem Nutzer zu vertreten ist. Zur Durchsetzung der Vertragsstrafe bei unberechtigter Benutzung ist die P+R Park & Ride GmbH berechtigt, das abgestellte Fahrzeug zurückzubehalten (Pfandrecht).
- 9.** Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen durch Aushang oder schriftliche Einzelvereinbarung mit einem Kunden bleiben vorbehalten; die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen wird dadurch nicht berührt.

Beispiel für Einstellbedingungen für einen kostenpflichtigen Parkplatz ohne Videoüberwachung

(b) die Möglichkeit, in zumutbarer Weise von ihrem Inhalt Kenntnis zu nehmen.

Bei Erfüllung dieser Voraussetzungen kommt es nicht darauf an, ob der P+R Nutzer mit dem Inhalt der Einstellbedingungen auch tatsächlich einverstanden ist. Bei diesen Massengeschäften des täglichen Lebens gilt das Abstellen des Fahrzeugs als vertragliche Akzeptierung der Einstellbedingungen.

Die Kurzfassung an der Zufahrt soll den Nutzern verdeutlichen, dass sie eine P+R Anlage befahren, für die bestimmte Regelungen gelten. Außerdem sollen sie durch die Kurzfassung erkennen, wo sie die vollständigen Regelungen (Langfassung) einsehen können.

Es kann nicht erwartet werden, dass die P+R Nutzer in der morgendlichen

Eile den vollständigen Text der Einstellbedingungen lesen (es wäre im Sinne von § 305 Absatz 2 BGB „nicht zumutbar“). Ein P+R Nutzer, der mehrere Tage parken will, erfährt deshalb bereits an der Zufahrt, dass hier eine besondere Regelung gilt. Damit kann eher verlangt werden, dass er sich in dieser Situation tatsächlich anhand des Volltextes informiert.

Als Standort für die Langfassung kommen grundsätzlich zwei Bereiche in Frage: an der Zufahrt auf der Rückseite der Kurzfassung oder an den Ein- und Ausgängen der P+R Anlage. In jedem Fall muss der Standort gut auffindbar und einfach erreichbar sein.

Beispielhaft sind auf der Seite 22 die von der P+R Park & Ride GmbH verwendeten Einstellbedingungen für einen kostenpflichtigen Parkplatz ohne Videoüberwachungseinrichtungen abgebildet.

Privatgrund



Es gelten die

Einstellbedingungen

(vollständiger Text auf der Rückseite)

- Nur für Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel (Bahnen und Busse)
- Höchstparkdauer 24 Stunden
- Parken nur auf gekennzeichneten Stellplätzen
- Bei Verstößen gegen diese Einstellbedingungen Vertragsstrafe in Höhe von 30,- € je Tag

P+R Park & Ride GmbH
Garmischer Straße 19
81373 München
Tel.: (089) 32 46 47 48
Fax: (089) 32 46 47 20
www.parkundride.de

Beispiel für eine Kurzform der Einstellbedingungen

3.3 Benutzerfreundlichkeit

Informationen und Planungshinweise zur Benutzerfreundlichkeit von P+R Parkanlagen gibt der ADAC (www.adac.de/verkehr/verkehrsexperten).

Hier können sich Kommunen um die Auszeichnung „Benutzerfreundliche P+R Anlage“ bewerben.

3.4 Ausführung und Vergaberecht

Bei der Ausführung einer P+R Anlage ist grundsätzlich das Vergaberecht zu beachten. Dies betrifft nicht nur die Vergabe von Bewirtschaftungs-, Betriebs- und Unterhaltsaufgaben, sondern in besonderem Maße auch die Vergabe von Bauleistungen.

Die Vergabe von Bauleistungen muss grundsätzlich nach VOB/A national ausgeschrieben werden. Sofern die Schätzung des gesamten Auftragswer-

tes die Schwelle von 5.150.000 € erreicht (Stand Januar 2009), müssen die Bauleistungen europaweit ausgeschrieben werden. Dies gilt auch, wenn die Maßnahme in einzelnen Gewerken vergeben wird.

Die Vergabe an einen Generalunternehmer oder gar Generalübernehmer ist unterhalb des EU-Schwellenwertes förderrechtlich problematisch.



Besonders benutzerfreundliche P+R Anlagen können ausgezeichnet werden



4 Öffentlichkeitsarbeit

Die Planung und Umsetzung einer P+R Anlage bedarf meist einer umfassenden vorbereitenden wie begleitenden, formellen wie informellen Öffentlichkeitsarbeit. Sie soll dazu beitragen, die Akzeptanz der Anlage bei den Nutzern, aber auch bei den Bürgern sicherzustellen.

4.1 Öffentlichkeitsarbeit in der Planungsphase

4.1.1 Vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung

Selbstverständlich sind die im Zuge des jeweiligen Planungsverfahrens vorgeschriebenen Beteiligungsschritte einzuhalten. Hierzu gehört bei Bauleitplanverfahren zumindest eine vorgezogene Bürgerbeteiligung z.B. in Form einer Bürgerinformation oder Bürgerversammlung und die förmliche Auslegung der Unterlagen und Pläne an öffentlichen Stellen. Bei Planfeststellungsverfahren erfolgt die Beteiligung meist in Form des Erörterungsverfahrens.

4.1.2 Freiwillige Öffentlichkeitsbeteiligung und Bürgerinformation

In vielen Fällen ist eine zusätzliche Information der Öffentlichkeit empfehlenswert. Insbesondere dann, wenn die geplante P+R Anlage auch für Nutzer aus Nachbargemeinden bedeutsam ist, wenn durch die Anlage eine sensible Verkehrsführung erforderlich wird, wenn in stadtbildsensiblen Bereichen Anlagen entstehen sollen oder im Umfeld der P+R Anlage Maßnahmen zum Parkraummanagement ergriffen werden müssen. Diese

zusätzliche Öffentlichkeitsarbeit richtet sich überwiegend an die Bürger.

Sofern eine breite Basis von Bürgern das Projekt stützt, kann es auch durch etwaige schwierige Situationen geführt werden. Eine frühzeitige Konsensbildung ist daher unerlässlich. Möglichst schon vor den förmlichen Beteiligungsschritten soll über das künftige Vorhaben informiert und Konsequenzen aufgezeigt werden. Es ist wichtig, die Diskussion möglicher Alternativen und die Entscheidungsfindung für eine Alternative öffentlich nachvollziehbar zu machen, um unliebsame Überraschungen in späten Planungsphasen zu vermeiden.

Da die P+R Entwicklung häufig eingebunden ist in eine Neugestaltung des gesamten Bahnhofsumfeldes, ist die Beteiligung auf entsprechend breite Basis zu stellen.

Für einen möglichst hohen Identifikationswert mit dem Vorhaben sind persönliche Veranstaltungen wie z.B. Planungswerkstatt, Bürgerversammlungen oder Bürgerforum sinnvoll. Ergänzend sollte Informationsmaterial zur Verfügung gestellt werden wie



Eine frühzeitige und umfassende Einbeziehung der Öffentlichkeit in die P+R Entwicklung ist wichtig

Flyer oder Broschüren. Eine Vorstellung der Planungen auf der kommunalen Website – gegebenenfalls mit der Möglichkeit zur Meinungsäußerung – ist ein wirksamer ergänzender Weg der Information, der Gegenströmungen schon früh erkennen und entsprechende Reaktionsmöglichkeiten offen lässt. Ein runder Tisch zur Einbeziehung direkt Betroffener (z.B. Anlieger) kann in extremen Situatio-

nen ebenfalls beitragen, die Akzeptanz des P+R Vorhabens zu erhöhen.

Sofern Maßnahmen im Umfeld erforderlich werden, die das „Graue P+R“ vermeiden sollen, ist eine spezielle Informationsstrategie erforderlich. Erfahrungsgemäß ist dabei der örtliche Einzelhandel in besonderer Weise zu berücksichtigen und z.B. in Arbeitsgesprächen zu informieren.

4.2 Öffentlichkeitsinformation während der Bauphase

Während sich die Einbindung der Öffentlichkeit während der Planungsphase überwiegend an den Bürger richtet, kommt in der Vorbereitung der Bauphase der Nutzer als zu informierende Zielgruppe hinzu. Sofern eine Kommune bereits über einen P+R Platz verfügt, der nunmehr verlagert, erweitert oder neu gestaltet werden soll, sollte sie die vorhandenen P+R Nutzer z.B. durch einen Informationsflyer informieren. Darin sind vor allem die Baumaßnahme und der künftige Zustand mit verbesserter Angebotsqualität zu beschreiben.

Unerlässlich ist die tagesgenaue Darstellung des Terminplanes, damit der Nutzer sich darauf einstellen kann. Sofern für das P+R Parken in dieser Zeit Interimslösungen erforderlich werden (Ausweichparkmöglichkeit),

sollten diese genau beschrieben und kartographisch mit Zufahrten etc. dargestellt werden. Zeitplanänderungen während der Bauzeit müssen in jedem Fall kommuniziert werden, sie können z.B. durch Pressemitteilungen, Plakate am P+R Platz oder durch Flyer erklärt werden.

Spätestens während der Bauphase ist auch die Information der Bürger als potentielle P+R Nutzer sinnvoll. Hier können Presseberichte, Plakate oder Wurfsendungen an alle Haushalte auf die Qualitätsverbesserung hinweisen und zum Umsteigen animieren.

Sollte für den P+R Platz eine Entgelt-erhebung vorgesehen werden, ist dies unbedingt frühzeitig und umfassend (Entgelthöhe, Arten von Parktickets, Regularien etc.) zu kommunizieren.

4.3 Öffentlichkeitsarbeit ab Fertigstellung und im Betrieb der Anlage

Die Fertigstellung und Inbetriebnahme der P+R Anlage sollte umfassend kommuniziert werden. Auch über die Gemeindegrenzen hinaus sollen potentielle Nutzer angesprochen werden. Eine feierliche Eröffnungsveranstaltung kann erheblich zur Akzeptanz der Anlage beitragen. Im Zuge der Eröffnungsinformation sollten alle Vorzüge und Regularien der Anlage erklärt werden. Es empfiehlt sich, auf Nutzungsberechtigungen, mögliche Kontrollen sowie gegebenenfalls auf

Entgelttarifstrukturen und eventuelle Bußgelder hinzuweisen. Sofern eine Nebennutzung auf der Anlage erlaubt werden soll, sind hierfür die genauen Uhrzeiten sowie mögliche Entgelttarife darzustellen.

Während des Betriebs ist die Öffentlichkeit im Falle von Änderungen zu informieren und – je nach Auslastung der Anlage – von Zeit zu Zeit auf die Umsteigemöglichkeit hinzuweisen.



Informationsflyer – ein wichtiges Medium in der Öffentlichkeitsarbeit



5 Betrieb

Auch wenn es sich „nur“ um einen Parkplatz handelt, müssen während der Betriebszeit einer P+R Anlage umfangreiche Aufgaben erfüllt werden. Diese reichen buchstäblich von „A wie Abfallbeseitigung“ bis „Z wie Zweckentfremdungskontrolle“.

Teilweise handelt es sich um betriebliche Aufgaben, die inhaltlich mit den Tätigkeitsbildern im Facility Management vergleichbar sind, teilweise um P+R-funktionsspezifische Aufgaben, die auch im gewerblichen Parkierungsbereich nicht vollständig in dieser Form anfallen.

Je nach Betriebskonzept können verschiedene der nachstehenden Aufgaben auch gut miteinander kombiniert werden, z.B. indem das Personal, das die Parkordnung überprüft, zugleich eine allgemeine Sichtkontrolle vornimmt und gröbere Verunreinigungen entfernt.

5.1 Betriebliche Aufgaben

Als laufende betriebliche Aufgaben sind folgende Bereiche zu nennen:

- **Reinigung**
- **Winterdienst**
- **Grünpflege**
- **Entwässerung**
- **Beleuchtung**
- **Abfallbeseitigung**
- **Inspektion und Wartung**

Schwerpunktmäßig handelt es sich hier um Organisation, Durchführung, Überwachung, Kontrolle und Abrechnung dieser Arbeiten, entweder mit eigenem Personal, beispielsweise des Bauhofs, oder durch Beauftragung Dritter, z.B. im Bereich von Reinigungsaufgaben. Hauptziel dieser Aufgaben ist die Gewährleistung der Verkehrssicherung, Instandhaltung und Unterhalt der Anlage. Umfang und Aufwand werden dabei oftmals durch örtliche Gegebenheiten beeinflusst.

Beispielsweise hängt die erforderliche Häufigkeit der Grobmüllentfernung nicht nur vom Verhalten der Nutzer ab, sondern kann auch dadurch beeinflusst werden, dass aufgrund der Windverhältnisse am Standort der Unrat hergeweht wird. Gerade in der Anfangsphase sollten deshalb die Intervalle für die Häufigkeit der verschiedenen Tätigkeiten kontinuierlich überprüft werden.

Eine permanente Personalpräsenz vor Ort ist im Regelfall nicht erforderlich, nur bei sehr großen Parkierungsbauwerken kommt dies in Betracht. Dennoch ist wegen der besonderen Nutzungsart eine Erreichbarkeit zur Störungsbeseitigung praktisch rund um die Uhr erforderlich.

Der Abschluss einer Haftpflichtversicherung ist unerlässlich.



Die Grünpflege ist ein wesentlicher Bestandteil des Betriebs einer P+R Anlage

P+R Anlage Heimstetten

5.2 P+R-funktionsspezifische Aufgaben

Zu den P+R-funktionsspezifischen Aufgaben zählen Kontrolle der Einhaltung der Parkordnung, bei kostenpflichtigen, nicht beschränkten Anlagen die Überprüfung, ob der Parkpreis bezahlt wurde, sowie Kontrolle der P+R-typischen Nutzungsregelungen.

Eine grundlegende Aufgabe ist hierbei zunächst die Überprüfung der Einhaltung der Parkordnung. Das Abstellen z.B. in Kurvenbereichen beeinträchtigt nicht nur andere Kunden, es kann insgesamt die Verkehrssicherheit auf der P+R Anlage beeinträchtigen. Ein Parkplatzbetreiber, der nichts dagegen unternimmt, kann dabei durchaus unter dem Gesichtspunkt der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht regresspflichtig werden.

Das Parken auf Grünflächen (vgl. Bild rechts oben) führt zu Beschädigungen der Rasenfläche und verursacht damit erhöhte Instandhaltungskosten des Betreibers.

Die empfehlenswerte Kontrollmaßnahme zu diesen Verstößen ist eine stichprobenartige Überprüfung durch Personal vor Ort. Die Häufigkeit dieser Kontrollen hängt vom Ausmaß der

Problemstellungen ab. Teilweise kann ein täglicher Kontrollgang notwendig sein. Aber auch an P+R Anlagen, an denen Verstöße gegen die Parkordnung selten auftreten, hat sich ein Kontrollturnus von einmal pro Woche bewährt.

Zusätzlich zu diesen klassischen Aufgaben eines Parkplatzbetreibers muss die Zweckbestimmung als P+R Anlage gesichert und kontrolliert werden. Dies ist auch notwendig, um die Einhaltung der förderrechtlichen Auflagen sicherzustellen.

Typischer Fall ist die Zweckentfremdung einer P+R Anlage durch Besucher und Beschäftigte nahe liegender Bürogebäude. Hier haben sich Ausfahrtskontrollen als sinnvoll erwiesen. Bei der Ausfahrt aus der P+R Anlage muss der P+R Nutzer ein aktuelles und an anderem Ort abgestempeltes ÖPNV Ticket vorweisen. Je nach örtlicher Situation kann eine tägliche Kontrolle erforderlich sein. Kontrollen an der Zufahrt sind allenfalls ergänzend sinnvoll, da die Aussage des Einfahrenden, er werde mit dem Öffentlichen Verkehrsmittel fahren, nicht widerlegbar ist.



Zum Betrieb einer P+R Anlage gehört auch die Kontrolle der Einstellbedingungen



Abstellen von Pkw in Kurvenbereichen beeinträchtigt die Sicherheit

5.3 Anforderung des Zuwendungsgebers

Sofern für die Investition der P+R Anlage Fördergelder beansprucht werden, steht der Betrieb der Anlage regelmäßig unter folgenden Auflagen:

5.3.1 Zweckbindung

Zweckbindung für P+R Nutzung bedeutet, dass ausnahmslos Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs auf dem P+R Platz parken dürfen. Eine Zweckentfremdung durch Benutzung anderer Personengruppen, wie Kunden nahe liegender Geschäfte, Mitarbeiter nahe gelegener Arbeitsstätten oder Anwohner und deren Besucher, muss in jedem Fall vermieden werden.

In der Regel wird mit dem Förderbescheid eine 25-jährige Zweckbindungsfrist für die Anlage ausgesprochen. Der Betrieb der Anlage muss also zunächst mindestens 25 Jahre aufrecht erhalten werden. Sofern nach Ablauf der Zweckbindungsfrist weiterhin ein Bedarf an P+R Plätzen besteht, was regelmäßig dann der Fall ist, wenn die Bahnstrecke und der Haltepunkt noch vorhanden sind, ist die Funktion auch weiterhin zu gewährleisten.

Sollte eine Kommune vor Ablauf der Zweckbindungsfrist einzelne Stellplätze oder den ganzen P+R Platz aus der P+R Nutzung nehmen wollen,

Die Kontrolle der Zweckbindung ist Auflage des Zuwendungsgebers



müssen entweder Ersatzstellplätze in Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber an anderer Stelle geschaffen oder die beanspruchten Fördergelder zurückbezahlt werden.

5.3.2 Unentgeltliche Bereitstellung

Geförderte P+R Anlagen sind den Pendlern grundsätzlich gebührenfrei zur Verfügung zu stellen.

In Einzelfällen kann es insbesondere aus gesamtverkehrlichen Gründen sinnvoll sein, Parkentgelte zu erheben. So sind z.B. fast alle P+R Plätze innerhalb der Landeshauptstadt München

entgeltpflichtig. Die Entgeltspflicht hat hier zum Ziel, die P+R Verkehre möglichst gleichmäßig über die vorhandenen Anlagen zu verteilen, die zweckentsprechende Nutzung zu unterstützen und die Pendler möglichst weit außerhalb der Kernstadt zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen. Dementsprechend ist die Tarifstruktur der Münchner P+R Plätze in zwei Zonen gestaffelt und wird zum Zentrum hin teurer.

Für die Erhebung von Entgelt ist auf geförderten Stellplätzen in jedem Fall eine Zustimmung der Bewilligungsbehörde einzuholen.

5.4 Betriebsorganisation

5.4.1 Gestaltungsmöglichkeiten

Für die Organisation des Betriebs stehen den Kommunen verschiedene Möglichkeiten offen. Welche Lösung hierbei die sinnvollste ist, hängt zum einen von der Größe und Organisation des P+R Platzes, vor allem aber auch von der Organisations- und Mitarbeiterstruktur sowie von zahlreichen anderen kommunenspezifischen Kriterien ab. Folgende Organisationswege stehen den Kommunen offen:

- **Regiebetrieb**
- **Eigenbetrieb**
- **Selbständiges Kommunalunternehmen**
- **Privatrechtliche Organisation wie GmbH**

Zur konkreten Entscheidungsfindung ist eine kommunal- und steuerrechtliche Unterstützung empfehlenswert.

Regiebetrieb

Insbesondere bei kleinen Anlagen bleibt der Betrieb einer P+R Anlage häufig in der Hand der Kommune als Teil der Kommunalverwaltung. Dies bedeutet, dass in der Regel der örtliche Bauhof die Leistungen Reinigung, Winterdienst, Grünpflege, Instandsetzungsarbeiten etc. übernimmt.

Die Ahndung sowie die allgemeinen Verwaltungstätigkeiten werden zumeist von den Verwaltungsangestellten übernommen, wobei es sich empfiehlt, diese Aufgaben in die Hand eines „P+R Beauftragten“ zu geben, der den Überblick über alle Belange

des P+R Platzes behält und somit zum Hauptansprechpartner wird. Auch in diesem Fall wird die erforderliche Kontrollleistung häufig an externe Dienstleister, z.B. die kommunale Verkehrsüberwachung oder spezialisierte Unternehmen vergeben.

Eigenbetrieb

Auch bei eigener Leistungserbringung durch die Kommune kann es sinnvoll sein, die Betriebsführung der P+R Anlage als kommunalen Eigenbetrieb zu organisieren. Die Führung der Anlage und der damit verbundenen Kosten als Sondervermögen außerhalb des gemeindlichen Haushaltsplans ermöglicht Kostentransparenz. Dies kann dann wichtig werden, wenn beispielsweise eine interkommunale Kooperation (siehe Kapitel 7.2.2) angestrebt wird.

Selbständiges Kommunalunternehmen

Sofern die Kommune die Organisation der P+R Anlage zusätzlich mit eigenen Rechten und Pflichten ausstatten will, kommt das selbständige Kommunalunternehmen in Betracht.

Privatrechtliche Organisation wie z.B. eine gemeindeeigene GmbH

Den Kommunen steht es frei, die P+R Anlage als privatrechtliches Unternehmen zu führen (gemeindeeigene GmbH oder GmbH & Co. KG), die z.B. bei Vorhandensein mehrerer gemeindeeigener Parkieranlagen (auch „Nicht-P+R“ Anlagen) sinnvoll sein kann. Dies kann unter Umständen steuerliche Vorteile haben.

Vergabe von Leistungen des Betriebs

Unabhängig davon, welche Rechtsform für die Umsetzung der P+R Anlage gewählt wurde, kann der Betrieb der P+R Anlage vergeben werden. Der Auftragnehmer übernimmt die ver-

traglich vereinbarten Aufgaben dann entweder als Treuhänder oder aber in eigener Verantwortung gegen ein zu vereinbarendes Entgelt.

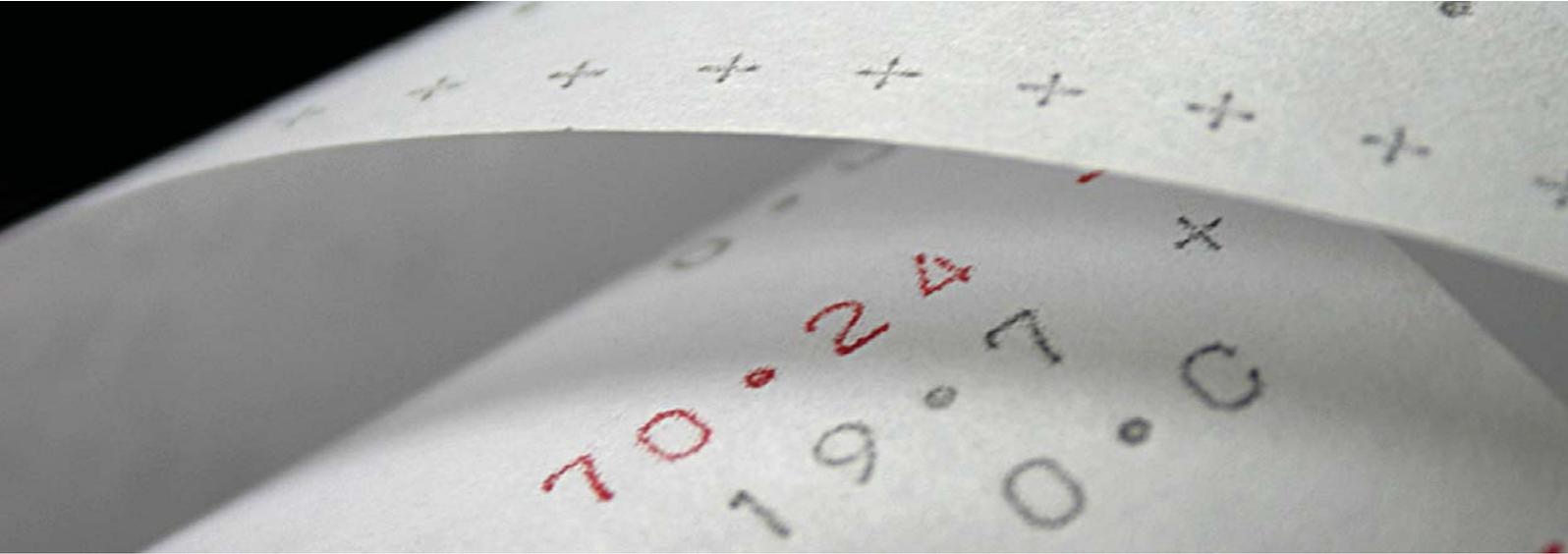
Sofern der Betrieb der P+R Anlage vergeben wird, ist das Vergaberecht zu beachten. Aufträge über Bewirtschaftungs-, Betriebs- und Unterhaltsaufgaben sind grundsätzlich ausschreibungspflichtig. Erreicht die geschätzte Auftragssumme den Schwellenwert von 206.000 € ist der Auftrag europaweit auszuschreiben. Unterhalb des Schwellenwerts erfolgt die Ausschreibung national.

Dabei muss bedacht werden, dass die Vergabe über einen längeren Zeitraum erfolgt, so dass das Volumen des Auftrages über die beabsichtigte Vertragslaufzeit zu berücksichtigen ist.

Die angestrebte Vertragslaufzeit einer Vergabe von Bewirtschaftungs-, Betriebs- und Unterhaltsleistungen sollte eine Dauer von maximal 20 Jahren (einschließlich Option) nicht überschreiten, da dies wegen der Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs dem Wettbewerbsrecht entgegen läuft.

Lohnend kann die Überlegung sein, Bau und Betrieb einer P+R Anlage gemeinsam zu vergeben. Damit ist der spätere Betreiber automatisch an einer Betriebskosten sparenden und Betriebsabläufe optimierenden Bauausführung interessiert.

Problematisch ist derzeit noch, dass es für die kombinierte Leistung von Bau und Betrieb noch wenig Anbieter gibt. Da dies aber ein zunehmend interessanter Markt ist, werden sich vermehrt Unternehmen etablieren und zur nötigen Marktkonkurrenz beitragen.



6 Kosten

6.1 Mittelverfügbarkeit, Mittelbereitstellung

Für die zielgerichtete Umsetzbarkeit einer P+R Planung ist es wichtig, bereits gleichzeitig mit den ersten Planungsüberlegungen die voraussichtlichen Kosten zu betrachten.

Dabei sollte spätestens parallel zur Vorentwurfsplanung eine grobe Kostenschätzung erstellt, in den Haushalt eingestellt und bewilligt werden. Gemeinsam mit einem ersten Zeit- und Maßnahmenplan kann der Mittelabfluss grob beschrieben und die Mittelbereitstellung in der Mittelfristplanung bereits in Jahresscheiben berücksichtigt werden.

Die Kostenschätzung und der Zeit- und Maßnahmenplan sollten parallel

zur Verfeinerung der Planung systematisch fortgeschrieben werden.

Spätestens hier ist ein erstes Gespräch mit dem Zuwendungsgeber empfehlenswert, der zum einen Auskunft zu den aktuellen Fördermodalitäten, zum anderen aber auch Anforderungen an die Planung benennen kann, die dann im Zuge der Verfeinerung der Planung berücksichtigt werden können.

Sofern daran gedacht ist, eine gemeindeübergreifende Finanzierung der P+R Anlage zu erreichen, sollte bereits nach erster Konzeptentwicklung und Kostenschätzung das Gespräch mit Nachbargemeinden gesucht werden.

6.2 Anfallende Kosten – Budgetplanung

P+R Anlagen verursachen folgende Kosten:

- **Planungskosten**
- **Baunebenkosten**
- **Grunderwerbskosten**
- **Investitionskosten**
- **Finanzierungskosten**
- **Marketingkosten**
- **Nutzungskosten (Betrieb und Unterhalt)**

6.2.1 Planungskosten

Bereits im Zuge der Planung fallen Kosten an, zumal Planungsleistungen häufig an ein externes Planungsbüro vergeben werden. Kalkuliert werden muss im Zuge der Planungsvorbereitung mit Kosten für die Stadtplanungsleistung und die erforderlichen Gutachten, wie Landespflegerische Gutachten, Altlastengutachten, Verkehrsgutachten, Baugrundgutachten, Immissionsschutzgutachten etc.

Je nach örtlicher Situation kann auch die Verlagerungsplanung für Bahnanlagen (z.B. Fahrleitungsmaste) notwendig sein.

Bei aufwändigen und vielschichtigen Maßnahmen kann das Hinzuziehen eines Projektmanagers bzw. Planungskordinators sinnvoll sein.

6.2.2 Baunebenkosten

Für die Planung der eigentlichen P+R Anlage fallen Baunebenkosten an. Diese sind Planungskosten für die eigentliche Objektplanung (Architekt) und der je nach Situation erforderlichen Fachplaner (z.B. Statiker, Brandschutz etc.).

Sofern die P+R Anlage im Zuge einer größeren Baumaßnahme mit vielen Beteiligten und differenzierten Aufgaben umgesetzt wird oder aber wenn enormer Zeitdruck besteht, ist vielleicht auch das Einschalten eines Projektsteuerers sinnvoll, der die Maßnahme koordiniert und Termine, Qualität und Kosten überwacht. Die Kosten für die Objekt- und Fachplanung richten sich gemäß HOAI nach den eigentlichen Baukosten, sie betragen bis zu 15 Prozent der Baukosten. Für den Projektsteuerer kommen zusätzlich zwei bis vier Prozent der Baukosten hinzu.

6.2.3 Grunderwerbskosten

Da die Grundstücke für die zukünftige P+R Anlage selten bereits im Eigentum der Gemeinde stehen, fallen regelmäßig auch Grunderwerbskosten an. Diese können höchst unterschiedlich sein und richten sich unter anderem nach der vorhandenen (Bau-)Rechtsqualität. In der Regel ermittelt der Gutachterausschuss oder ein Verkehrswertgutachter den Grundstückswert.

6.2.4 Investitionskosten

Den größten Anteil an den Kosten der P+R Entwicklung hat zunächst die Investition der eigentlichen Baumaßnahme. Zur Unterstützung bei der Kostenschätzung können für ebenerdige Anlagen die AKS 85 (Richtlinie zur Kostenschätzung für den Straßenbau) oder bei Parkhäusern die DIN 276 (Kosten im Hochbau) herangezogen werden.

Üblicherweise sind dabei folgende Kosten zu berücksichtigen:

- **Herstellen und Erschließen**
- **Rohbau – bei ebenerdigen Anlagen Unterbau**
- **Ausbau – bei ebenerdigen Anlagen Oberbau**
- **Außenanlagen**
- **Ausstattung und Kunstwerke**
- **Sonstiges**



Die Investitionskosten in eine P+R Anlage sind nur vordergründig der größte Kostenblock

Betriebskosten können durch eine intelligente Ausführung deutlich reduziert werden

P+R Anlage
Moosburg an der Isar



Zum Herstellen und Erschließen gehören zunächst die Kosten für die Grundstücksfreimachung, z.B. für den Rückbau eventuell vorhandener Gebäude oder Oberflächenbefestigungen, den Rückbau oder die Verlagerung von Leitungen, ggf. die Beseitigung von Bäumen etc. Dazu gehört auch die Freimachung von Anlagen für den Bahnbetrieb, wie das Versetzen von Fahrleitungsmasten oder die Verlagerung von Steuerungskabeln etc.

Je nachdem, welche Anlagen noch vorhanden sind, sind enorme Kostenunterschiede möglich.

Zu den Investitionskosten gehört auch die ggf. erforderliche Beseitigung von Altlasten oder Altablagerungen einschließlich der erhöhten Entsorgungsaufwendungen.

Ebenfalls in diese Kategorie fällt die Herstellung einer Baugrube, der eventuell notwendige Verbau sowie die Herstellung der Erschließung, d.h. der Anschluss an alle Versorgungseinrichtungen.

Je nach Lage gehört beim Bau von P+R Anlagen auch der Bau einer neuen oder die Erneuerung einer vorhandenen Zufahrtsstraße zu den Investitionskosten. Die Kosten sollten wegen der eventuell gesonderten Fördermöglichkeiten separat ermittelt werden.

Bei Parkbauten wird zwischen Roh- und Ausbau unterschieden, wobei normalerweise für ein P+R Bauwerk nur wenig Ausbau erforderlich wird. Bei ebenerdigen Anlagen erfolgen

Unterbau und Oberbau einschließlich Beleuchtung. Die Kosten können je nach Gestaltung und Bauausführung sehr unterschiedlich sein.

Auch berechnet werden muss die Bepflanzung der gesamten Anlage sowie die erforderliche Ausstattung, d.h. Beschilderung, Leitsysteme, Abfahrtsanzeigen und – sofern notwendig – Parkscheinautomaten.

6.2.5 Marketingkosten

Für die Entwicklung einer P+R Anlage wird in den meisten Fällen auch ein Marketingbudget eingestellt werden müssen. Je nach politischer Brisanz können hier Kosten für Plakate, Flyer, Zeitungsanzeigen, Modellbau, Besichtigungsreisen, Öffentlichkeitsveranstaltungen etc. anfallen. Die Kosten werden buchhalterisch meist außerhalb der Maßnahme im allgemeinen Haushalt geführt.

6.2.6 Nutzungskosten (Betrieb und Unterhalt)

Auch wenn die Investition in eine P+R Anlage vordergründig den höchsten Anteil an den mit der P+R Entwicklung verbundenen Kosten hat, darf nicht verkannt werden, dass über die gesamte Nutzungszeit Kosten anfallen, welche die Höhe der Investitionskosten erreichen, bei anfallenden Finanzierungskosten zumeist sogar deutlich übersteigen.

Die Nutzungskosten für Parkplätze betragen zum Preisstand 2008 durchschnittlich etwa 150 € bis 180 € je Stellplatz und Jahr, die Nutzungskosten für ein Parkierungsbauwerk können dann deutlich höher sein, wenn aufwändige Beleuchtung oder gar Belüftung im Parkdeck erforderlich werden oder wenn z.B. Aufzüge eingebaut sind.

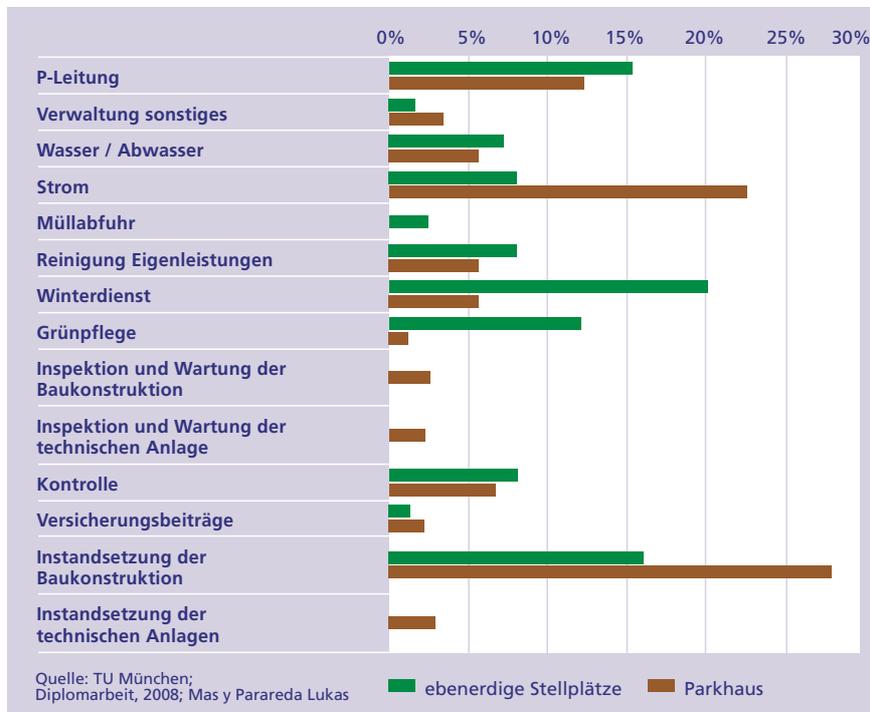
In extrem großen Anlagen mit personeller Besetzung erreichen die Nutzungskosten einen Betrag von weit über 300 € je Stellplatz und Jahr.

Zu den Nutzungskosten einer P+R Anlage gehören:

- Finanzierungskosten
- Verwaltungskosten
- Energieversorgung
- Entsorgungskosten (Abwasser, Abfall)
- Reinigung, Winterdienst
- Grünpflege
- Inspektion, Wartung, Instandsetzung
- Kontrolle
- Steuern und Versicherungen

Sofern die Baumaßnahme – oder Anteile daran – nicht aus gemeinde-eigenen Mitteln finanziert werden können, sind zusätzlich Finanzierungskosten zu berücksichtigen.

Größter Kostenblock der Nutzungskosten ist bei ebenerdigen Anlagen in Bayern im Normalfall der Winterdienst. Der größte Kostenblock in Parkbauten sind häufig die Energiekosten.



Nutzungskostenverteilung bei Parkhäusern und ebenerdigen Anlagen

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung

An
(Antrags- oder Bewilligungsbehörde)

Ort, Datum

Zutreffendes bitte ankreuzen oder ausfüllen

1. Antragsteller

Bei Zusammenschlüssen von Gebietskörperschaften sind auf gesondertem Blatt die Mitglieder und der Umfang ihrer Beteiligung anzugeben.
Die Übersicht nach Muster 2 ist ggf. für alle beteiligten Gemeinden beizufügen.

<input type="checkbox"/> Stadt	<input type="checkbox"/> Markt	<input type="checkbox"/> Gemeinde	<input type="checkbox"/> Verwaltungsgemeinschaft	<input type="checkbox"/> Landkreis	<input type="checkbox"/> Bezirk	<input type="checkbox"/> Zweck- oder Schulverband
Name (mit Angabe des Landkreises)						
Anschrift (Straße, Hausnummer, PLZ, Ort)						
Bankverbindung (Bankleitzahl, Kontonummer, Geldinstitut)						
Auskunft erteilt				ONKz, Fspr.-Nr., Nebenstelle		
Region			Gemeindekennziffer <small>nach dem systematischen Schlüsselverzeichnis (ohne Kennziffer für das Land) des Statist. Landesamtes</small>			
Zonenrandgebiet			Zentraler Ort			
<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja			<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja, eingestuft als <input type="checkbox"/> Siedlungsschwerpunkt			

Übersicht gestellte Beträge

hen

€
€
€
€
€
€

7 Finanzierung und Fördermöglichkeiten

7.1 Fördermöglichkeiten

Der Bau oder die Erweiterung einer P+R Anlage an Haltestellen des ÖPNV/SPNV wird vom Freistaat grundsätzlich nach Art. 2 Abs.1 BayGVFG bezuschusst.

Die Förderung wird ohne Rechtsanspruch im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel gewährt. Dabei stehen in Zusammenhang mit der Bahnhofsumfeldentwicklung gegebenenfalls verschiedene Förderprogramme offen. Gefördert werden in allen Fällen jedoch nur Investitionen.

Die wesentliche P+R Förderung erfolgt derzeit nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und ggf. komplementär nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) aus Mitteln des Art. 13c Finanzausgleichsgesetz (FAG) im Rahmen der so genannten ÖV Förderung.

Fördervoraussetzung ist nach dem BayGVFG die Dringlichkeit des Vorhabens zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Unter gewissen Umständen kann die Städtebauförderung Maßnahmen fördern, mit denen städtebauliche Missstände behoben werden. Hierzu kann z.B. die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes gehören.

7.1.1 Fördermöglichkeiten ÖV

Im Rahmen der derzeitigen Fördermöglichkeiten ÖV sind grundsätzlich alle Maßnahmen förderfähig, die einem Wechsel des Verkehrsmittels dienen, also den Umstieg vom IV auf den ÖV unterstützen.

Hierzu gehören selbstverständlich Umsteigeparkplätze wie P+R Anlagen und B+R Anlagen. Entscheidend ist, dass der Umsteigeparkplatz nicht Ausgangspunkt oder Ziel der Wegekette ist. Ebenfalls förderfähig ist der Bau oder Ausbau von Bushaltestellen (Haltestelleneinrichtungen, Zentrale Omnibusbahnhöfe) mit allen dem Fahrgast dienenden Einrichtungen (Warteflächen und Haltestelleneinrichtungen).

Art und Umfang der Förderung ergeben sich aus dem BayGVFG sowie den Richtlinien des Freistaates Bayern für die Gewährung von Zuwendungen für den Öffentlichen Personennahverkehr (RZ-ÖPNV). Grundlegende Fördervoraussetzung ist unter anderem, dass die Anlage barrierefrei gestaltet ist (Behindertenstellplätze, barrierefreie Zugänge, barrierefreie Bushaltestellen).

Im Regelfall werden die zuwendungsfähigen Kosten auf einen Höchstbetrag pauschaliert, auf den der gültige Fördersatz angewendet wird. Den verbleibenden Anteil der zuwendungsfähigen Kosten sowie alle nicht zuwendungsfähigen Kosten muss der Vorhabensträger übernehmen.

Die Pauschalen sowie die aktuell gültigen Fördersätze sind bei der jeweiligen Bewilligungsbehörde (Bezirksregierung) zu erfragen.

Der Förderung zugrunde gelegt ist der zuwendungsfähige Anteil der Investitionskosten, wozu alle Kosten gehören, die originär für eine funktionsfähige Anlage erforderlich sind. Das sind die Baukosten in Standardausführung, die Erschließung, die Beleuchtung und die Grünanlagen. Je nach örtlicher Situation gehören dazu auch der Grunderwerb im notwendigen Umfang und die Kosten der Grundstücksfreimachung. Hierzu gehören nicht diejenigen Investitionskosten, die rein der besonderen Gestaltung der Anlage dienen. Diese können jedoch möglicherweise über die Städtebauförderung finanziert werden.

Nicht förderfähig sind die sonstigen Kosten einer P+R Anlage wie Planungs- und Baunebenkosten, Marketingkosten, Finanzierungskosten und vor allem nicht die Nutzungskosten. Auch diese Kosten müssen vom Vorhabensträger getragen werden.

In jedem Fall sollte bereits zu Beginn der Überlegungen zum Bau oder Ausbau einer P+R Anlage das Gespräch mit der 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. Federführend für die Abwicklung der Förderung ist die Bezirksregierung.

7.1.2 Städtebauförderung

Insbesondere dann, wenn die P+R Entwicklung in eine Gesamtmaßnahme zur Bahnhofsumfeldentwicklung eingebunden ist, ist es denkbar, dass einzelne Maßnahmen über Städtebaufördermittel als Bundes- oder Landesförderung gefördert werden können.

Voraussetzung dafür ist, dass das Vorhaben Teil einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme ist, die für den Einsatz von Bundesmitteln förmlich nach den §136ff BauGB durchzuführen ist. Auch hier werden regelmäßig nur investive Maßnahmen gefördert.

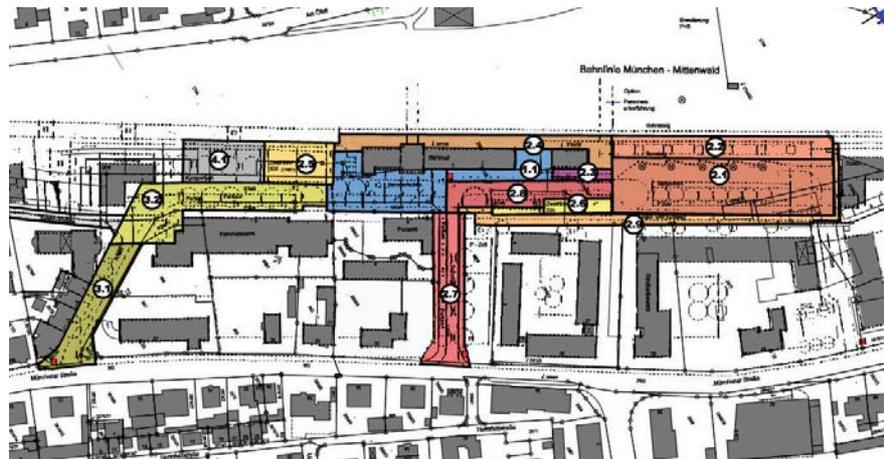
Innerhalb einer derartigen Maßnahme kann z.B. der „gestalterische Mehraufwand“ einer P+R Anlage übernommen werden. Förderfähig sind darüber hinaus ggf. Neuordnungsmaßnahmen am Bahnhof, welche die Aufenthaltsqualität am Bahnhof und im Umfeld verbessern, das Bahnhofsumfeld beleben oder das subjektive Sicherheitsempfinden erhöhen. Förderfähig sind



Grundsätzlich sind alle Maßnahmen, die dem Umstieg vom IV auf den ÖV dienen, zuwendungsfähig

P+R Anlage Aying-Ost

Dem Förderantrag sollte ein Kostenteilungsplan beigelegt werden – Beispiel Weilheim i.OB.



über Städtebauförderung auch Maßnahmen zur Optimierung der Orientierung oder Maßnahmen, die zu einer Positivwirkung des Bahnhofsumfeldes in der Bevölkerung beitragen können.

Auch für die Akquisition von Fördergeldern ist eine enge Abstimmung mit den zuständigen Sachgebieten (siehe Kapitel 9.1.3) bei der Regierung sinnvoll. Idealerweise findet zum Auftakt der P+R Entwicklung ein gemeinsames Gespräch mit den jeweiligen Zuwendungsgebern bei der zuständigen Bezirksregierung statt.

7.1.3 Kommunale Straßenbauförderung

Ebenfalls über BayGVFG und FAG ist der kommunale Straßenbau förderfähig. Dies kann im Zusammenhang mit der P+R Entwicklung der Bau oder Ausbau einer Straße zum Bahnhofsge-

bäude sein, soweit diese nicht allein der Erschließung des Umsteigepunktes dient. Zufahrtsstraßen zu P+R Anlagen werden über das ÖV Vorhaben gefördert.

Auch hier ist in Vorabstimmung mit dem Zuwendungsgeber zu klären, welche Maßnahme durch welches Förderprogramm gefördert werden kann.

7.1.4 Sonderfall Stellplatzablöse der Landeshauptstadt München

Für den Bau oder Ausbau von P+R Anlagen in der Region München (MVV Bereich) steht neben der Förderung des Freistaats über GVFG bzw. FAG auch eine komplementäre Fördermöglichkeit durch die Landeshauptstadt München zur Verfügung. Hier wurden bislang aus den Einnahmen der Stellplatzablöse auch Maßnahmen außerhalb Münchens gefördert, die geeignet sind, Verkehre in Richtung Landeshauptstadt auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern.

Gefördert werden bis zu maximal 20 Prozent der nach GVFG förderfähigen Baukosten, wenn gewährleistet ist, dass mindestens 60 Prozent der an der jeweiligen Station in die Schienenverkehrsmittel einsteigenden Fahrgäste das Ziel München haben.

Aufgrund der Novellierung der Bayerischen Bauordnung, die seit 01.01.2008 gilt, entfallen für künftige Bauvorhaben die obligatorischen

Zum Förderantrag gehören insbesondere (vgl. RZ-ÖPNV)

- Antragsformular nach Muster 1, Art. 44 BayHO (abrufbar bei jeder Bezirksregierung)
- Erläuterungsbericht und Maßnahmenbeschreibung
- Lageplan und Übersichtslageplan
- Entwurfs- oder Vorentwurfsplanung der Maßnahme
- Ergänzende Darstellungen, z.B. Schnitte
- Kostenteilungsplan nach Zustimmung der Zuwendungsgeber entsprechend der Vorbesprechungsergebnisse
- Kostenschätzung je nach Maßnahme nach AKS 85 oder DIN 276
- Übersichtstabellen der Kostenzuordnung zu den Kostenträgern mit Aufspaltung in anrechenbare und nicht anrechenbare Kosten
- Gegebenenfalls ergänzende Planunterlagen und Gutachten

Stellplatzablösemittel. Damit reduzieren sich die Einnahmen aus der Stellplatzabgabe voraussichtlich erheblich. Nach Abwägung können bis auf weiteres noch P+R Anlagen im Umland nach den bisherigen Konditionen gefördert werden. Zu zukünftigen Fördermöglichkeiten kann derzeit keine Aussage getroffen werden.

7.1.5 Förderanträge

Die Vielschichtigkeit der Fördermöglichkeiten zeigt, dass eine frühe Beratung mit der Bewilligungsbehörde unerlässlich ist. Dabei ist es sinnvoll, wenn gleichzeitig ein Gespräch mit allen potentiellen Förderstellen (ÖV Förderung, kommunaler Straßenbau, Städtebauförderung) geführt wird. Zu diesem Gespräch sollte bereits eine Vorstellung darüber formuliert werden können, welche Maßnahmen im Bahnhofsumfeld vorgesehen werden. Im Idealfall kann hierzu bereits ein städtebauliches Strukturkonzept vorgelegt werden, aus dem zumindest grob hervorgeht, in welchen Bereichen welche Maßnahmen vorgesehen sind.

Der eigentliche Förderantrag wird dann vorgelegt, wenn die Planungen so konkret sind, dass die Maßnahme dargestellt und beschrieben sowie eine Kostenschätzung vorgelegt werden kann. Dies dürfte zumeist das Stadium der Entwurfsplanung (Leistungsphase 3-4) sein. Dabei ist je Förderstelle (ÖV Förderung, kommunale Straßenbauförderung, Städte-

bauförderung, für den MVV Bereich zusätzlich LH München) ein separater Antrag erforderlich. Der Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme soll dargestellt werden.

Der Förderbescheid wird in der Regel unter bestimmten Auflagen, ggf. auch befristet ausgesprochen.

7.1.6 Infrakredit kommunal

Zur Finanzierung der verbleibenden aufzubringenden Eigenmittel steht mit dem „Infrakredit kommunal“ der LfA Förderbank Bayern eine zinsgünstige, langfristige Finanzierungsmöglichkeit zur Verfügung. Im Rahmen dieses Programms der kfw Mittelstandsbank werden für investive Vorhaben in die kommunale Verkehrsinfrastruktur einschließlich ÖV zinsgünstige Darlehen gewährt. Antragsberechtigt sind kommunale Gebietskörperschaften und rechtlich gleichgestellte Organisationsformen (z.B. kommunale Zweckverbände).

Die Antragstellung, die direkt an die LfA Förderbank Bayern zu richten ist, hat grundsätzlich vor Vorhabensbeginn zu erfolgen, ein bereits erfolgter Grunderwerb kann auch dann finanziert werden, wenn zwischen Erwerb und Antragstellung nicht mehr als zwei Jahre vergangen sind.

Die aktuellen Darlehenskonditionen sowie die sonstigen näheren Bedingungen können Sie unter www.lfa.de erfahren.

7.2 Sonstige Finanzierungsmöglichkeiten der Betriebs- und Unterhaltskosten

Ergänzend zur „klassischen“ Finanzierungsmöglichkeit der Investitionskosten kann in Einzelfällen eine der nachfolgenden Finanzierungsmöglichkeiten in Betracht kommen. Dabei ist in jedem Fall zu beachten, dass die Einnahmen daraus maximal die Kosten für Betrieb und Unterhalt decken dürfen. Sobald darüber hinausgehen-

de Mehreinnahmen generiert werden, ist dies förderschädlich, d.h. bereits beanspruchte Fördergelder müssen nach den haushaltsrechtlichen Bestimmungen zurück bezahlt werden.

In jedem Fall ist daher vor der beabsichtigten ergänzenden Finanzierung ein Gespräch mit dem Zuwendungs-



Eine Entgelterhebung zur Kompensation von Betriebskosten ist nicht immer sinnvoll



An speziellen Standorten kann eine kostenpflichtige Nebennutzung sinnvoll sein

geber notwendig, in einigen Fällen sogar dessen förmliche Genehmigung.

7.2.1 Entgelterhebung

Die Zuwendungsbestimmungen sehen vor, dass P+R Anlagen – sofern beim Bau oder Ausbau Fördergelder beantragt wurden – den Pendlern grundsätzlich kostenfrei zur Verfügung gestellt werden müssen (siehe Kapitel 5.3.4). Jegliche Ausnahme hiervon bedarf der Zustimmung der zuständigen Bewilligungsbehörde.

In Anerkennung der für Betrieb und Unterhalt aufzuwendenden Kosten wird von der Bewilligungsbehörde in besonderen Fällen eine Entgelterhebung zugelassen, wobei die Anwendbarkeit von mehreren Kriterien abhängt. So kann die Entgelterhebung dann sinnvoll sein, wenn die Anlage innenstadtnah liegt, ein attraktives ÖV Angebot besteht, das Parken im Umfeld bewirtschaftet wird und P+R als Ausweichparkplatz missbraucht wird oder besonders zahlreiche unerwünschte Nutzer parken. Auch mögliche Verdrängungseffekte und alternative Umsteigemöglichkeiten (im Idealfall wohnortnäher) sind relevant.

Grundsätzlich macht Entgelterhebung erst ab einer Größe von etwa 200 Stellplätzen Sinn. Die Entgelterhebung bei kleineren Plätzen ist unwirtschaftlich, da dann allein die Investitions- und Betriebskosten der Entgelterhebung selbst (Investition in Parkscheinautomaten, Wartung, Entleerung und Befüllung der Automaten, regelmäßige Kontrolle) die potentiellen Einnahmemöglichkeiten übersteigen. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass die Gesamtauslastung der P+R Anlage durch die Entgelterhebung nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Die Frage der Entgelterhebung ist daher neben den allgemein verkehrlichen Fragestellungen vor allem auch eine gemeindeinterne wirtschaftliche und auch politische Entscheidung. Abhängig von den örtlichen Gegebenheiten muss ein eventuell notwendi-

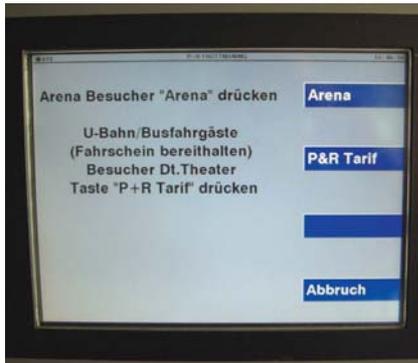
ges Parkraummanagement (siehe Kapitel 1.2.3) im angrenzenden Straßenraum zusätzlich in der Wirtschaftlichkeitsberechnung berücksichtigt werden. Hierbei gilt es zu beachten, dass die Einführung eines Parkraummanagements zunächst zu ablehnenden Reaktionen von Bürgern und Gewerbetreibenden führen kann. Auch das P+R Entgelt selbst kann Proteste der Nutzer auslösen.

Diese politisch-wirtschaftliche Grundentscheidung für oder gegen Entgelterhebung ist in jedem Fall zu allererst zu treffen.

Sobald sich eine Kommune zu der Entgelterhebung entschlossen hat, benötigt sie eine Zustimmung der Bewilligungsbehörde.

Dabei muss in der Begründung neben der Darstellung des Bewirtschaftungskonzeptes die beabsichtigte Tarifstruktur ersichtlich sein. Um einen Attraktivitätsverlust zu vermeiden und eine hohe Auslastung dauerhaft zu gewährleisten, sollte ein differenziertes Angebot für unterschiedliche Bedürfnisse bereitgehalten werden. Dazu gehört nicht nur ein Angebot für eine Tageskarte und eventuell eine Nachmittagskarte (z.B. nach 14 Uhr), sondern auch ein Angebot für regelmäßige Nutzer (z.B. Monats- oder Streifenkarte). Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit sollten alternative Einnahmeszenarien abhängig vom Anteil der verschiedenen Kartenarten und von der Auslastung gegenübergestellt werden.

Darüber hinaus sollte schon früh das künftige Bewirtschaftungskonzept durchdacht werden, um die Planung darauf abstimmen zu können. Hierzu gehören z.B. potentielle Standplätze für Parkscheinautomaten, Beschilderungssysteme und bei großen Anlagen gegebenenfalls sogar eine Schrankenanlage mit zugehörigem Technikraum. Dieses Bewirtschaftungskonzept sollte mit der Bewilligungsbehörde vorher abgestimmt werden.



Die Bedingungen der Nebennutzung müssen genannt und leicht erkennbar sein

Grundsätzlich gilt, dass das Entgelt maximal die Betriebskosten decken darf.

7.2.2 Nebennutzung

Geförderte P+R Anlagen unterliegen grundsätzlich der Zweckbindung, d.h. ihre Benutzung ist ausschließlich Umsteigern auf den Öffentlichen Nahverkehr vorbehalten (vergleiche Kapitel 5.3.1). Da diese Anlagen in den Abendstunden und am Wochenende in der Regel jedoch nicht voll ausgelastet sind, kann unter Umständen eine kostenpflichtige flexible Nebennutzung zugelassen werden. In diesen auslastungsschwachen Zeiten dürften also auch Nicht P+R Nutzer in der Anlage parken. Dadurch kann zumindest ein Teil der Betriebs- und Unterhaltskosten kompensiert werden oder auch eine etwaige Parkplatzknappheit verringert werden. Die Zulassung einer Nebennutzung in den P+R Hauptnutzungszeiten ist nicht möglich.

Voraussetzung für die Anwendbarkeit ist auch in diesem Fall eine Zustimmung der Bewilligungsbehörde, wofür in einem formlosen Antrag insbesondere das Betriebskonzept erkennbar sein muss. Dabei muss zu jeder Zeit gewährleistet werden können, dass die eigentlichen P+R Nutzer einen unentgeltlichen Stellplatz erhalten.

Wie dies betrieblich oder gar baulich gewährleistet werden kann, hängt von der örtlichen Anlage ab. Denkbar ist z.B. eine besondere Kennzeichnung von Stellplätzen, die zu jeder Uhrzeit

allein P+R Nutzern vorbehalten bleiben.

Hierfür ist sorgfältig und detailliert ein Nebennutzungskonzept zu erarbeiten und frühzeitig mit der Bewilligungsbehörde abzustimmen. Dieses beinhaltet eine „Spezial-Benutzungsordnung“, welche die besonderen Einstellbedingungen auch für die Nebennutzung regelt.

Auch die Umsetzung einer zulässigen Nebennutzung verlangt also die frühzeitige Erarbeitung des Betriebskonzeptes, um planerisch in der Anlagenkonzeption die notwendigen Vorkehrungen treffen zu können.

Das Konzept der Nebennutzungstarife soll zum einen aus dem kommunalen Parkraumkonzept abgeleitet sein. Zum anderen dürfen auch in diesem Fall die Einnahmen durch die Nebennutzung die anfallenden Betriebs- und Unterhaltskosten nicht überkompensieren, da andernfalls eine Rückzahlungspflicht der Fördergelder ausgelöst wird.

Zur Voreinschätzung der Umsetzbarkeit sollten auch hier verschiedene Einnahmeszenarien in Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen gegenübergestellt werden.

7.2.3 Interkommunale Kooperation

Sofern die P+R Anlage zwar auf der eigenen Gemarkung errichtet werden soll, die Anlage aber auch zu einem erheblichen Teil Bürgern anderer Kom-

munen zugute kommt, kann die interkommunale Kooperation unter den Aufgabenträgern des ÖV nach BayÖPNVG (Landkreise oder kreisfreie Städte) oder auch unter Kommunen nach dem Gesetz über Kommunale Zusammenarbeit (KommZG) eine interessante Finanzierungsvariante sein.

Da sich eine Pflicht zur Kooperation rechtlich nur schwer ableiten lässt, wird es sich regelmäßig um eine freiwillige Kooperation handeln.

Je nachdem, wie sich der Nutzen der P+R Anlage auf die Bürger anderer Kommunen verteilt, können eine oder mehrere Nachbarkommunen als potentielle Kooperationspartner in Form von z.B. Gemeinden, Städten oder Landkreisen in Frage kommen.

Da die finanzielle Unterstützung durch die Nachbarkommunen freiwillig ist, wird der Erfolg wesentlich von der individuellen Situation und letztlich vom Verhandlungsgeschick abhängen. Von Einfluss ist sicherlich die finanzielle Situation der Nachbarkommunen, die Anzahl der nutznießenden Bürger, die politische Konstellation und das persönliche Verhältnis.

Sofern eine interkommunale Kooperation angestrebt wird, sollte der Kontakt zu den betreffenden Nachbargemeinden sehr frühzeitig, möglichst vor Aufnahme der Planungen gesucht werden. Die Erfahrung lehrt, dass eine interkommunale Kooperation eher nur für eine Kostenbeteiligung an den Investitionen durchsetzbar ist. Eine interkommunale Kooperation ist nicht

förderschädlich. Das KommZG bietet verschiedene Rechtsformen der Zusammenarbeit, die je nach individueller Situation angewendet werden können.

7.2.4 Öffentlich-Private Partnerschaft

Es ist durchaus auch möglich, P+R Anlagen in Form einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) zu errichten und zu betreiben. Da jedoch eine P+R Nutzung schon aufgrund der Förderregularien keiner Gewinnerzielungsabsicht unterliegen kann, wird dieses Geschäft für die klassischen Anbieter von ÖPP nur bedingt interessant sein können. Die Machbarkeit hängt dann von der jeweiligen Vertragskonstruktion ab.

Auch im Betrieb sind Partnerschaftsmodelle denkbar. So könnte z.B. der benachbarte Fachmarkt neben dem Betrieb der eigenen Stellplätze den Betrieb der P+R Anlage mit übernehmen.

7.2.5 Ergänzende Einnahmemöglichkeiten

Ergänzend zu Einnahmemöglichkeiten aus der originären Nutzung der Parkierungsanlage können je nach örtlicher Situation weitere rentable Nutzungen untergebracht werden. Dies wird vor allem bei Parkdecks oder Parkhäusern möglich sein.

Als Beispiele seien genannt: Bau und Vermietung von Geschäftsräumen oder Ladenflächen auf der Anlage, Vermietung von Wandflächen oder

Photovoltaikanlagen ermöglichen ergänzende Einnahmequellen

P+R Anlage Moosburg an der Isar (rechts) und Darmstadt (links)



Grundstücksteilen für Werbetafeln, Nutzung der Dachfläche für Photovoltaik etc.

Dabei muss beachtet werden, dass Investitionskosten, die sich auf eine ergänzende Nutzung beziehen, nicht gefördert werden können. Soll beispielsweise eine Photovoltaikanlage installiert werden, ist zwar das Dach auf dem Parkdeck förderfähig, ein ggf. aber erforderlicher statischer Mehraufwand bei der Dachkonstruktion für die Installationsfähigkeit der Photovoltaikanlage kann jedoch nicht gefördert werden. Dennoch dürften

derlei Nutzungen zur ergänzenden Finanzierung interessant sein, da hier mit vergleichsweise geringem Kostenmehraufwand zusätzliche Einnahmen generiert werden können. Die Maßnahmen sind auch hier in jedem Fall mit der Bewilligungsbehörde abzustimmen.

Da die sich auf die ergänzende Nutzung beziehenden Investitionskosten nicht gefördert werden, ist die Höhe der potentiellen Einnahmen auch dann nicht förderschädlich, wenn hierdurch die anfallenden Betriebskosten überkompensiert werden.



Die Teilnehmer des Arbeitskreises
Park&Ride regional

Zusammenfassung

Park and Ride ist eine wichtige Schnittstelle zwischen Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr, das Auto ist ein beliebter Zubringer zum Bahnhof. Die Nachfrage nach P+R stieg zuletzt an manchen Standorten jedoch stärker an als die Anzahl von P+R Stellplätzen. Die INZELL-Initiative „Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“ hat sich daher 2005 zur Aufgabe gemacht, die Hintergründe des verzögerten Ausbaus zu eruieren. Dazu sollten im Arbeitskreis Park&Ride regional mögliche Hemmnisse identifiziert sowie Lösungen erarbeitet und erprobt werden.

Große Herausforderungen beim Ausbau von P+R können sich durch zum Teil hohe Betriebs- und Unterhaltskosten ergeben. Im Gegensatz zu den Investitionskosten werden sie nicht öffentlich gefördert. Eine Veränderung der P+R Situation wird mancherorts nicht initiiert, da die Zuständigkeiten und rechtlichen Grundlagen nicht hinreichend geklärt sind. Häufig sind zuständige Ansprechpartner, z.B. für die Bedarfsermittlung oder eine mögliche Zuwendung, den Kommunen nicht bekannt.

Der Leitfaden greift diese Probleme auf. Er liefert eine Klärung der Zuständigkeiten, gibt Hinweise zur Finanzierung und deckt Schlüsselstellen in allen Planungsschritten auf, von der städtebaulichen Planung, über die Öffentlichkeitsarbeit bis hin zum Betrieb. Er zeigt auf, wie man einen optimalen P+R Planungsprozess ge-

stalten kann: alle Planungsschritte gut strukturieren, Ausführungsalternativen durchdenken, alle Beteiligten frühzeitig und intensiv mit einbeziehen, das spätere Betriebskonzept bereits in der Planungsphase berücksichtigen.

Der Leitfaden ist eine Reaktion auf die Erkenntnis der Projektinitiative, dass man vor allem die Kommunen bei ihrer P+R Planung unterstützen sollte. So wird das P+R Angebot insgesamt optimiert und bedarfsgerecht gestaltet.

Bedingt durch den Wirkungskreis der INZELL-Initiative und des Arbeitskreises Park&Ride regional stammen die meisten Beispiele des Leitfadens aus dem Raum München. Sie sind aber so gewählt, dass sie grundsätzlich auch auf andere Regionen Bayerns übertragbar sind.

Ansprechpartner

Die Projektpartner des INZELL-Projektes Park & Ride regional sind in den P+R Prozess auf unterschiedliche Art und Weise involviert. Die Zuständigkeitsbereiche sind beispielhaft für die Region München, lassen sich jedoch auf weitere Regionen im Freistaat Bayern übertragen.

Konzeptionelle Überlegungen

Der ADAC setzt sich für eine komfortable, nutzergerechte Ausgestaltung von Parkmöglichkeiten ein und prämiert regelmäßig besonders benutzerfreundliche P+R Anlagen.

[ADAC Südbayern e.V.](#)

[Ridlerstraße 35](#)

[80339 München](#)

www.adac.de/suedbayern

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft ist der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr in Bayern, als Unternehmen des Freistaates Bayern ist sie für die Bestellungen des SPNV zuständig.

[Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH,](#)

[Boschetsrieder Straße 69](#)

[81379 München](#)

www.bayern-takt.de

Die BMW Group ist Gründungsmitglied der INZELL-Initiative „Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“ und unterstützt als Projektleiter von Park & Ride regional den Ausbau und die komfortable Gestaltung von Umsteigeanlagen.

[BMW AG](#)

[80788 München](#)

www.bmwgroup.com

Der Regionale Planungsverband München ist ein Zusammenschluss der Kommunen in der Planungsregion München. Er koordiniert als Träger der Regionalplanung die räumliche Entwicklung der Region.

[Regionaler Planungsverband](#)

[München](#)

[Uhlandstraße 5](#)

[80336 München](#)

www.region-muenchen.com

Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München verfolgt das Ziel, Gemeinden in ihren Planungsaufgaben zu unterstützen und gleichzeitig einen Ausgleich zwischen örtlichen und überörtlichen Interessen herzustellen.

[Planungsverband Äußerer](#)

[Wirtschaftsraum München](#)

[Uhlandstraße 5](#)

[80336 München](#)

www.pv-muenchen.de

Die IHK für München und Oberbayern fördert die Schnittstellen zum Umstieg auf den ÖPNV im Interesse des Wirtschaftsverkehrs, der auf eine gute Erreichbarkeit auch der Stadtzentren angewiesen ist.

[Industrie- und Handelskammer für](#)

[München und Oberbayern](#)

[80323 München](#)

www.muenchen.ihk.de

Bedarfsermittlung

Als Verkehrsverbund tätig für die Landeshauptstadt sowie acht angrenzende Landkreise, führt der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) die Bedarfsermittlung für die P+R Planung der Gemeinden im Verbundgebiet aus.

[Münchner Verkehrs-](#)

[und Tarifverbund GmbH \(MVV\)](#)

[Thierschstraße 2](#)

[80538 München](#)

www.mvv-muenchen.de

Bahnhöfe, Haltepunkte

Die DB Station & Service AG ist zuständig für die Wartung der Bahnhöfe und Haltepunkte am deutschlandweiten Netz der Deutschen Bahn AG.

[DB Station & Service AG](#)

[Regionalbereich Süd](#)

[Goethestraße 4](#)

[80336 München](#)

www.bahn.de

Finanzierung

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie entscheidet das Vorhaben und stellt ggf. die Fördermittel nach dem BayGVFG zur Verfügung. www.stmwivt.bayern.de

In Oberbayern prüft die Regierung von Oberbayern die Zuwendungsanträge und bewilligt nach Ermächtigung durch das BayStMWIVT die Zuwendungen.

[Regierung von Oberbayern](#)

[Maximilianstraße 39](#)

[80534 München](#)

www.regierung.oberbayern.bayern.de

Das Planungsreferat der Landeshauptstadt München koordiniert die städtischen P+R Planungen und entscheidet über die komplementäre Fördermöglichkeit von P+R Anlagen im Umland aus Stellplatzablösemitteln.

[Landeshauptstadt München](#)

[Referat für Stadtplanung und](#)

[Bauordnung](#)

[Blumenstraße 28b](#)

[80331 München;](#)

www.muenchen.de/plan

Betrieb

Als Tochterunternehmen der Landeshauptstadt München übernimmt die P+R Park & Ride GmbH München sämtliche Betriebsaufgaben für die städtischen P+R Anlagen sowie für einige Anlagen im Stadtumland.

[P+R Park & Ride GmbH München](#)

[Garmischer Straße 19](#)

[81373 München](#)

www.parkundride.de

Wissenschaftliche Begleitung

Die TU München begleitet das Projekt Park & Ride regional wissenschaftlich.

[Technische Universität München](#)

[Arcisstraße 21](#)

[80333 München](#)

www.tumuenchen.de

Ausgewählte Literaturhinweise

Mit dem Rad zum Bahnhof –

Ein Leitfaden der INZELL-Initiative für die Region München

Inzell Initiative c/o MVV GmbH, 2009

Optimierung der Nutzungskosten während der Planungs- und Ausführungsphase am Beispiel von Park & Ride Anlagen im Großraum München

Mas y Parareda Lukas, Diplomarbeit, 2008

Planungshilfe Bahnhofsentwicklung

Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), 2007

Einflüsse und Potenziale von P+R auf die zentralörtlichen Funktionen suburbaner Gemeinden

Huber Ariane, Diplomarbeit, 2007

Neue Präsidialverfügung zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken (§ 23 Allgemeines Eisenbahngesetz)

Eisenbahn-Bundesamt, 2005

Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05)

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2005

Der Ausbau von P+R Anlagen in der Region 14 – Schwierigkeiten und deren Lösungsansätze in Gemeinden im Umland von München

Pfund Ilka, Diplomarbeit, 2005

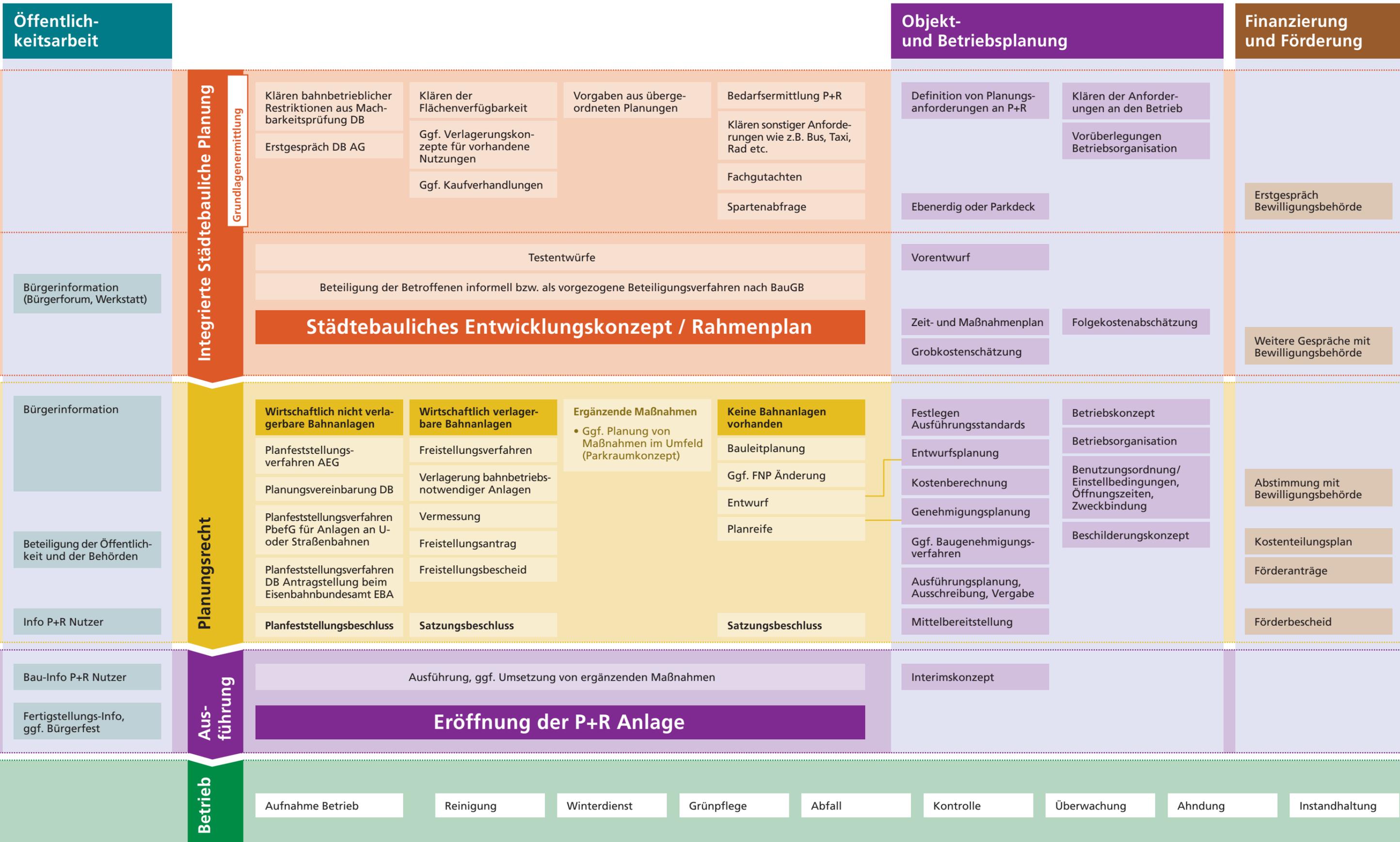
Bahnflächen zur Stadt machen – Arbeitshilfe zur Aktivierung von Bahnflächen

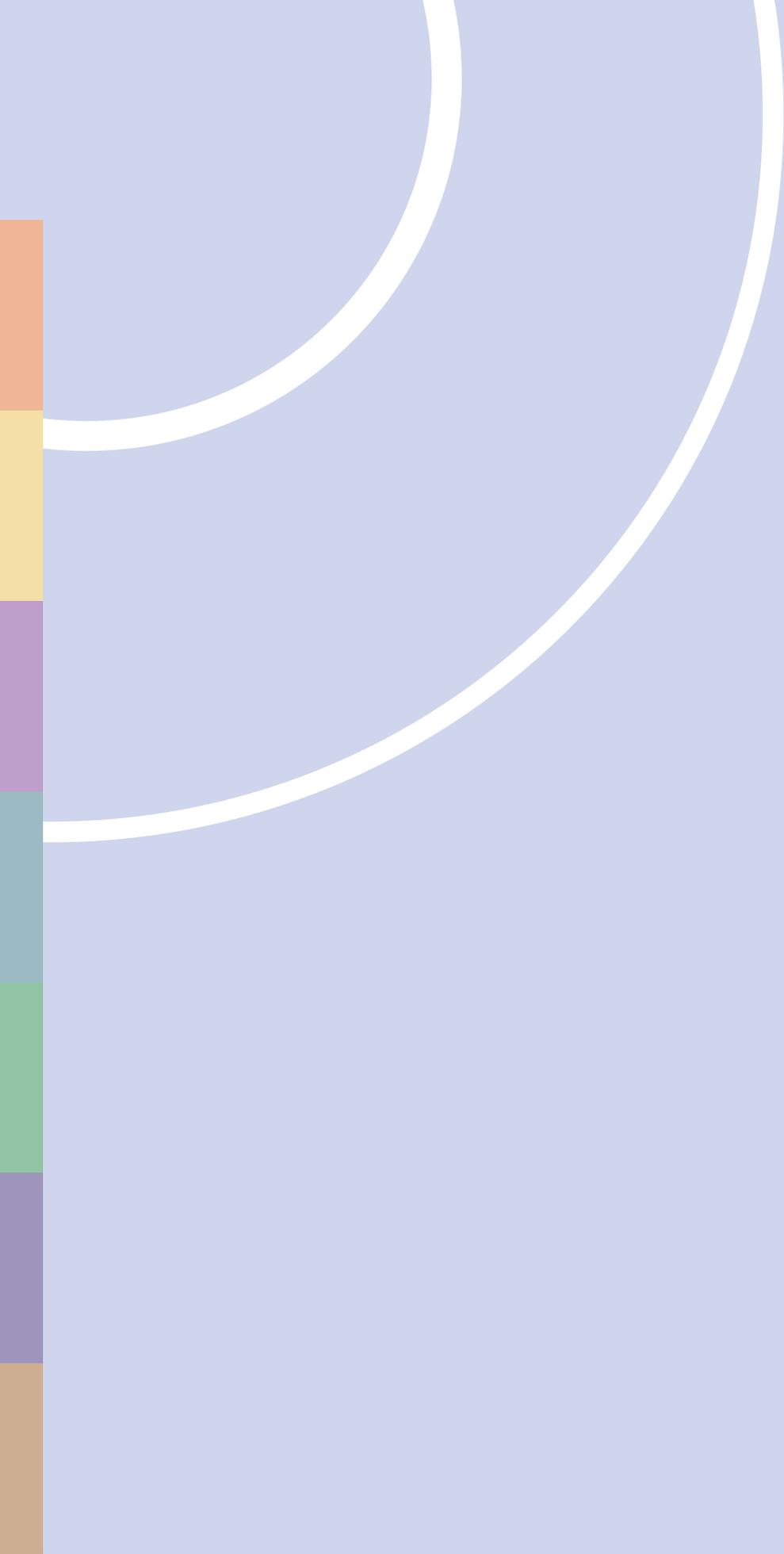
Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen, 2000

Abkürzungsverzeichnis, Glossar

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AKS 85	Ausbaukosten Straßenbau
BauGB	Baugesetzbuch
BayHO	Bayerische Haushaltsordnung
BayÖPNVG	Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
B+R	Bike & Ride
DIN 276	Kosten im Hochbau
FAG	Finanzausgleichsgesetz
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
IV	Individualverkehr
K+R	Kiss & Ride
KommZG	Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit
MVV	Münchener Verkehrs- und Tarifverbund
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park & Ride, Park and Ride, Park-and-Ride
RZ-ÖPNV	Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaats Bayern für Nahverkehrsinvestitionen
StVO	Straßenverkehrsordnung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VOB	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Grundsatzentscheidung zum Bau/Ausbau einer P+R Anlage





www.p-r-regional.de