



Regionales P+R-Konzept für den NVR

Analyse der Funktion von P+R

14. Mai 2021



Funktion von P+R – Entwurf

- Bei der Planung der **Zu- und Abfahrten ist auf Leistungsfähigkeit** zu achten, um ein schnelles Ein- und Ausfahren zu ermöglichen und die Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs vertretbar zu halten.
- **Wegeführung des Fußgängerverkehrs:** kurze und verkehrssichere Wegeführung
→ der Fußweg zwischen Abstellort des Pkw bis zum Bus- oder Bahnsteig sollte möglichst nicht länger als 200 m sein
Quelle: Hinweise zu Park-and-Ride (P+R) und Bike-and-Ride (B+R), FGSV, 2018
→ **bei einem ebenerdigen Parkplatz sind bis zu 250 Parkstände möglich, ab ca. 250 Parkständen sind Parkhäuser, Parkplätze mit Parkdeck oder Tiefgaragen** sinnvoll, um die Zugangswege zur Haltestelle kurz zu halten und den Flächenverbrauch zu reduzieren
Quelle: Hinweise zu Park-and-Ride (P+R) und Bike-and-Ride (B+R), FGSV, 2018
- **übersichtliche Parkflächeneinteilung mit einfacher Verkehrsführung in Einbahnrichtung;** die der Haltestelle am nächsten liegenden Stellplätze sollten zuerst angefahren werden können
- **Stellplätze sind zu markieren,** Stellplatzbreite von sollte mindestens 2,50 m betragen, wegen wechselndem Nutzerkreis und zur Gewährleistung von schnellen und bequemen Ein- und Ausparkvorgängen
Quelle: Hinweise zu Park-and-Ride (P+R) und Bike-and-Ride (B+R), FGSV, 2018

Funktion von P+R – Entwurf

- **Sonderstellplätze** sollten in einem ausgewogenen Verhältnis zur Gesamtstellplatzzahl stehen
 - für **Behinderte** möglichst nah an den Zugängen zum ÖPNV. Eine Mindeststellplatzzahl ist gesetzlich nicht vorgeschrieben. Empfohlen wird ein Grundangebot von einem Stellplatz pro Anlage. Bei Anlagen mit mehr als 100 Stellplätzen ist eine Einzelfallprüfung vorzunehmen
 - für **Frauen**: gut einsehbar, kurze Wege zur Haltestelle
 - für **Familienfahrzeuge**: insbesondere für den Einkaufs- und Veranstaltungsverkehr
 - für **Krafträder**: Anzahl ist nach den örtlichen Bedürfnissen zu bestimmen
 - für **Elektrofahrzeuge** (mit / ohne Ladesäule) und **Car-Sharing**: in Haltestellennähe, fördern innovative Mobilitätsangebote

- **Empfehlungen für die Anzahl Stellplätze**

Angebotsart	Anzahl P+R-Stellplätze
Mindestangebot	5 - 10
Grundangebot	10 - 50
Individualangebot	50 - 200
Großanlagen	> 200 bis > 1.000

(Quelle: Maßnahmenplan Park+Ride, RMV)

- **Empfehlungen für die Auslastung**

- Ein Auslastungsgrad von 60 – 80 % bei P+R- und B+R-Anlagen ist anzustreben, damit unter wirtschaftlichen Aspekten die Anlage nicht überdimensioniert wird und genügend Kapazitäten zur Verfügung stehen, auch bei Spitzenbelastungen.
- Bei einer Auslastung über 80 % wird die Erweiterung der P+R-Anlage empfohlen.

(Quelle: Verbandsweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen im NVR)

Funktion von P+R – Entwurf

- Ausreichende **Beleuchtung** und **gute Einsehbarkeit** der Parkflächen und Zugangswege zur Haltestelle, Parkhäuser sind möglichst offen zu gestalten (Tageslicht nutzen) → Verkehrssicherheit, Orientierung, Aufenthaltsqualität, soziale Kontrolle und subjektives Sicherheitsempfinden
- **Bring- und Abholverkehr (Kiss-and-Ride)**: Einrichtung von Parkständen für kurze Parkdauer außerhalb der P+R-Anlage im nahen Umfeld der Haltestelle, Anzahl der Parkstände zum Kurzparken richtet sich nach dem Einzugsgebiet und der Fahrgastfrequenz der Haltestelle (i.d.R. 2 bis 5 Parkstände)
Quelle: Hinweise zu Park-and-Ride (P+R) und Bike-and-Ride (B+R), 2018, FGSV
- **Nutzer des Umweltverbunds** (Bus, Fahrrad) sollten kürzere Zugangswege zum Bahn-/Bussteig erhalten als die P+R-Nutzer

Funktion von P+R – Ausstattung

- **B+R-Anlagen** sind in der Regel an allen P+R-Anlagen innerhalb von Siedlungskörpern sinnvoll
- **Ladeinfrastruktur:** empfehlenswert ist die Einrichtung von Ladeinfrastruktur für Elektroautos, insbesondere an Anlagen mit längeren Abstellzeiten, bei Neubauten ist zumindest für die erforderliche Stromversorgung für das Nachrüsten von Ladesäulen zu sorgen

(Quelle: Hinweise zu Park-and-Ride (P+R) und Bike-and-Ride (B+R), 2018, FGSV)

- **Serviceleistungen** erhöhen die Attraktivität der P+R-Anlagen und können zur Kostendeckung insbesondere bei größeren Anlagen beitragen; Dienstleistungsangebote sind z. B. Kiosk mit Lotto und Reisebedarf, Bäcker, Café, Imbiss, Paketdienst, Briefkasten, Reinigungsannahme, Geldautomat, Schließfächer
- **Sanitäranlagen** und ggf. ein Eltern-Kind-Raum in einem Sammel- oder Aufenthaltsbereich sind in großen P+R-Anlagen (≥ 500 Pkw) zu empfehlen

Quelle: Hinweise zu Park-and-Ride (P+R) und Bike-and-Ride (B+R), 2018, FGSV

- **Sicherheit**
 - **Notruffeinrichtungen** sind auf Parkflächen außerhalb von Siedlungsgebieten und in Parkbauten zu schaffen
 - **Videoüberwachung** kann bei Standorten mit erheblichem Gefährdungs- und Konfliktpotenzial sinnvoll sein, zielführender ist aber meist eine gute Integration in den Stadtraum und eine Nutzung des Bahnhofsgebäudes als Arbeits- und Wohnstandort oder für Serviceleistungen

- **Automatische Erfassung der Auslastung**

In Bereichen mit hohem P+R-Aufkommen ist die Information über freie Stellplätze eine wichtige Maßnahme zur Kundenzufriedenheit und Kundenbindung. Denn, nur wenn verlässliche Informationen über freie Stellplätze vorliegen, kann mit einer wiederholten und regelmäßigen Nutzung gerechnet werden.

Für eine Förderung durch den NVR gilt:

- P+R-Anlagen sind grundsätzlich mit **Parkdetektoren** auszustatten.
- Die **Daten sind für Auskunftssysteme und andere Informationssysteme der Verkehrsverbände, der ÖPNV-/ SPNV-Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen im Gebiet des NVR in einem abgestimmten Datenformat kostenfrei zur Verfügung zu stellen.**
- Eine **Beschilderung und Wegweisung** weist bereits an den überörtlichen Verkehrswegen, innerorts an den Hauptverkehrsstraßen und Zufahrten zur P+R-Anlage auf das P+R-Angebot hin. Sie dient neben der Leitung der Verkehre auch der Bewusstseinsbildung.



Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Fon: +49(241) 9 46 91-41

Oppenhoffallee 171

Fax: +49(241) 53 16 22

52066 Aachen

kru@ivv-aachen.de

www.ivv-aachen.de

Kontakt:

Dr.-Ing. Stephan Krug
