

## Nutzeneinschätzung für P+R in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und deren Umland

Parken und Reisen (P+R) ist eine zunehmende Angebotsform bei intermodalen Mobilitätskonzepten von Städten und Regionen.

Eine nachvollziehbare Nutzeneinschätzung kann nur auf Basis der P+R-Nutzung erfolgen. Eine verlässliche Grundlage dafür sind die

- Berufseinpender nach Rostock, weil dafür statistische Angaben verfügbar sind und ein kontinuierliches werktägliches Aufkommen besteht.

Besucher und Touristen generieren zwar auch ein Verkehrsaufkommen, dieses ist aber nicht exakt zeitlich quantifizierbar, weil diskontinuierlich, von der Jahreszeit und Witterung abhängig.

P+R-Nutzung durch Besucher von Veranstaltungen könnten abgeschätzt werden, wenn die Besucherzahl insgesamt bekannt ist (z.B. Besucherplätze, Eintrittskarten). Deren Verkehrsaufkommen ist vom Termin der jeweiligen Veranstaltung abhängig und damit auch diskontinuierlich.

Die **Berechnung der P+R-Nachfrage** in HRO und im LK Rostock für Arbeitspendler nach Rostock erfolgt auf der Grundlage des

„Leitfadens zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R- / B+R-Anlagen“, Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 46 – 2001.

Dabei werden die im Entwurf des „P+R-Konzept für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock“ betrachteten unterschiedlichen Gestaltungsszenarien für P+R berücksichtigt.

Als Vergleichsbasis dient die im Jahr 2018 durch Zählung der P+R-Nutzer auf den Parkplätzen in Rostock und an den SPNV-Stationen im Landkreis Rostock zuzüglich Ribnitz-Damgarten erfasste Ist-Situation.

Die Nutzung von P+R hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, die zudem von den Verkehrsteilnehmern individuell unterschiedlich beurteilt werden.

- Parkplatzverfügbarkeit am Ziel (in HRO)
- Parkgebühr am Ziel (in HRO)
- Parkgebühr für P+R (in HRO und an SPNV-Stationen im LK RO)
- günstige P+R-Verfügbarkeit mit häufiger ÖV-Bedienung im Zuge der Wegstrecke
- jeweils für die MIV- und ÖPNV-Nutzung:
  - Entfernung Start – Ziel
  - Gesamtreisezeit
  - Fahrtkosten (ÖV-Tarif / für Kfz)
  - Umsteigehäufigkeit und Wartezeiten

In den nachfolgenden Auswertungen und grafischen Darstellungen werden folgende Szenarien berücksichtigt:

- IST 2018** Auf den P+R in HRO und an den SPNV-Stationen im LK Rostock an Werktagen 2018 gezählte Pkw (mittlere tatsächliche P+R-Nutzung)
- Szenario 0** Berechnete Sollnutzung für 2019 nach dem „Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R- / B+R-Anlagen“ unter Berücksichtigung der vorhandenen P+R-Standorte in Rostock und an den SPNV-Stationen im LK RO sowie der 2019 nutzbaren ÖPNV-/SPNV-Angebote
- Szenario 1** Berücksichtigung eines in der HVZ verdichteten SPNV-Angebotes auf den Relation HRO von/nach Güstrow bzw. Ribnitz-Damgarten
- Szenario 2** ÖPNV und SPNV wie Angebot 2019 (Szenario 0), zusätzliche neue P+R-Plätze in Reutershagen, Schutow (bei Netzerweiterung der Straßenbahn) und am Neuen Friedhof sowie ÖPNV alle 10 Minuten auch nach Brinckmannsdorf
- Szenario 3** ÖPNV und SPNV wie Angebot 2019 (Szenario 0), zusätzliche P+R-Plätze wie bei Szenario 2 und Anbindung Groß Schwaßer Weg mit neuer Straßenbahntrasse alle 20 Min. und damit Neuer Friedhof auch nur noch alle 20 Minuten

Die Ergebnisse für die Szenarien 0 bis 3 basieren auf P+R-Nachfrageberechnungen für Rostock, den Landkreis Rostock sowie ausgewählte periphere Städte mit entsprechend hohem Berufspendleraufkommen nach Rostock.

Die Nutzeranzahl auf den P+R-Plätzen am Stadtrand von Rostock wird zwischen den einzelnen Szenarien geringfügig variieren, weil die auf Rostock zufahrenden Verkehrsteilnehmer bei Berücksichtigung der für sie jeweils optimalen Verkehrsanbindung freizügig zwischen mehreren P+R-Standorten wählen können.

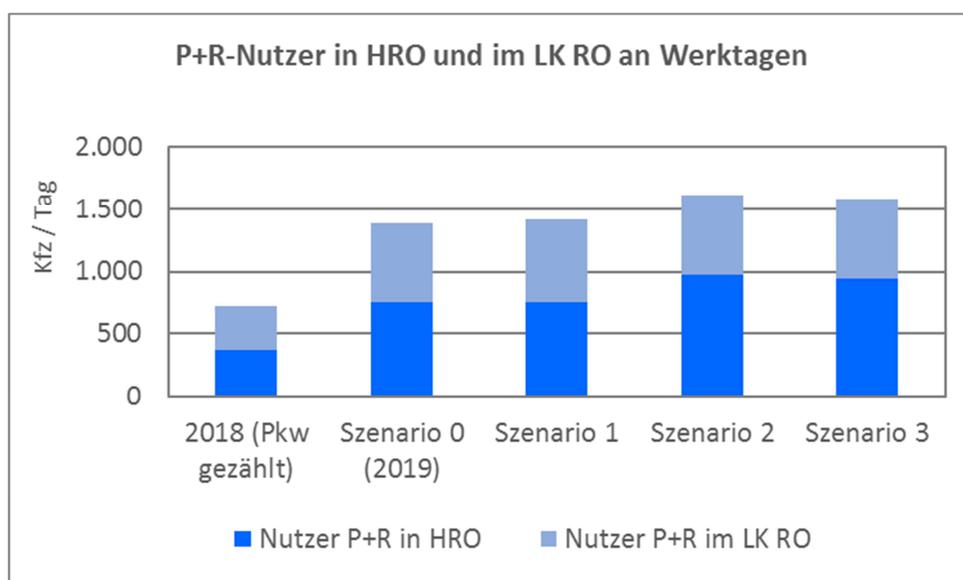


Abbildung 1: P+R-Nutzer an Werktagen in HRO und im LK RO

Die geringe Reduzierung der P+R-Nachfrage bei Szenario 3 betrifft ausschließlich die Nutzung der P+R-Plätze in Rostock, wobei die Anbindung des Standortes Groß Schwaßer Weg durch eine Straßenbahn attraktiver wird, aber einige Fahrtrelationen aus der Region über diesen P+R bis ins Stadtzentrum etwas ungünstiger ausfallen (Weglänge, Reisezeit).

Die dargestellten Ergebnisse sind Summen von jeweils zwischen den einzelnen Orten des LK Rostock und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ermittelten Fahrtbeziehungen und den sich dabei ergebenden P+R-Anteilen.

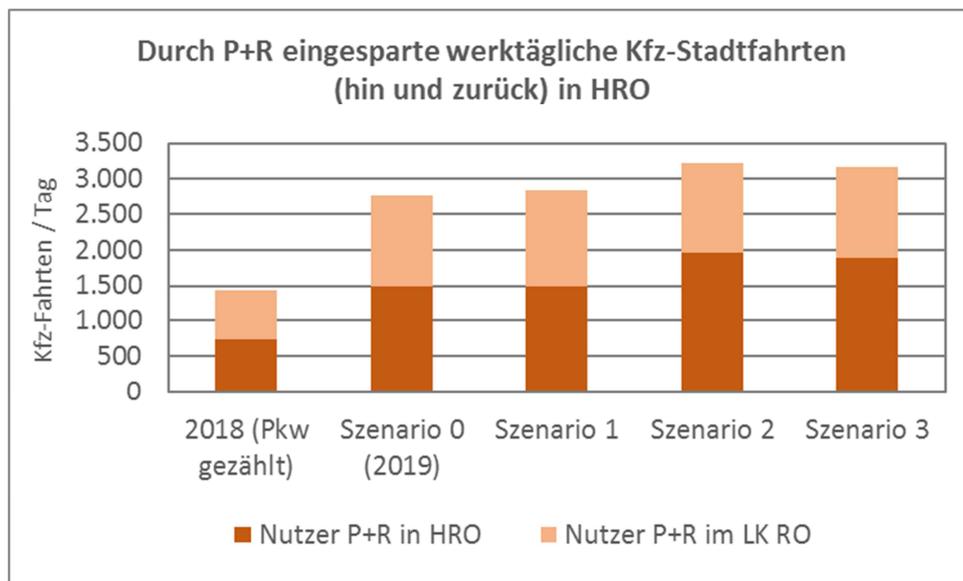


Abbildung 2: Durch P+R an Werktagen eingesparte Stadtfahrten in HRO von berufstätigen Einpendlern

Die tatsächlich eingesparten Kfz-Kilometer innerhalb der Stadt Rostock verhalten sich annähernd proportional zur Anzahl der eingesparten Fahrten. Kleine Unterschiede treten durch differenzierte Auswahl der jeweils in Rostock angefahrenen P+R-Standorte auf, welche in unterschiedlicher Entfernung zu dem fiktiv festgelegten Zielpunkt im Rostocker Zentrum liegen.

Es ist festzustellen, dass von den Pendlern weit größere Fahrdistanzen im Umland von Rostock zurückgelegt werden. Das Fahrtenaufkommen und die Fahrtstrecken, welche durch P+R eingespart werden können, sind in nachfolgender Tabelle zusammengefasst.

P+R- (P-) Standorte	Entfernung P+R-Standort bis HRO Zentrum	mittl. Anzahl Kfz (gezählt)	mittl. Anzahl Kfz (berechnet) in den Szenarien				werktätlich eingesparte Kfz-km durch P+R-Nutzung 2018 und in den Szenarien				
			2018	0	1	2	3	2018	0	1	2
an SPNV-Station	km						km	km	km	km	km
Orte im LK RO	7 bis 56	272	574	601	568	568	16.731	23.447	24.596	23.275	23.275
penderrelevante Orte außerhalb LK RO	31 bis 138	62	65	72	66	66	5.757	8.811	9.238	8.930	8.930
davon Fahrtstrecke											
in Region							19.148	25.868	27.104	25.865	25.865
in HRO	5						3.340	6.390	6.730	6.340	6.340
P+R in Rostock	4 bis 10	369	751	746	979	949	3.257	7.481	7.467	9.676	9.641
in HRO eingesparte werktägliche Kfz-Km							6.597	13.871	14.197	16.016	15.981

Tabelle 1: An Werktagen eingesparte Kfz-Fahrtkilometer in HRO und der Umlandregion (berechnete Ergebnisse basieren auf einer empirischen Modellbetrachtung für Berufseinpendler)

In der Abbildung 3 sind voranstehende Ergebnisse grafisch dargestellt.

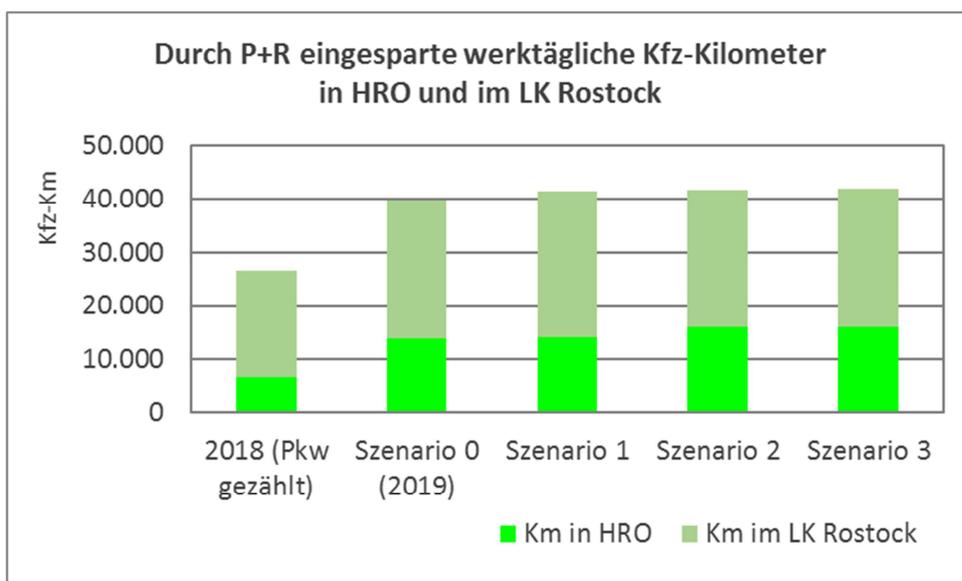


Abbildung 3: Durch P+R an Werktagen eingesparte Kfz-Kilometer der Einpendler auf dem Gebiet der Stadt Rostock und des LK Rostock

Im Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau der P+R-Standorte innerhalb der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wäre es entsprechend der rechnerisch ermittelten Nachfrage möglich, die von P+R-Nutzern innerhalb des Stadtgebietes eingesparten Pkw-Kilometer bis zum 2,3-fachen gegenüber der Erfassung aus dem Jahr 2018 zu erhöhen.

Gleichzeitig wird dadurch ein Beitrag zur Reduzierung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs geleistet.

Auf Grund der durch Pendler zurückzulegenden Entfernungen wird ein noch größerer verkehrlicher und damit auch ökologischer Nutzen erreicht, wenn die Berufspendler aber auch Besucher bereits nahe an ihrem Startort gelegene P+R-Möglichkeiten nutzen. Deshalb kommt dem bedarfsgerechten Angebot von P+R-Möglichkeiten an SPNV-Stationen in der Region eine große Bedeutung zu, was sich letztendlich auch vorteilhaft für Rostock auswirkt.

## Fazit

Im Vergleich mit anderen Großstädten verfügt die Hanse- und Universitätsstadt Rostock über eine überdurchschnittlich große Stellplatzkapazität für Kfz in zentralen Stadtbereichen auf öffentlichen und privaten Flächen.

Damit besteht für einen großen Teil der Einpendler kein unmittelbarer Anreiz oder zwingender Grund, auf ihrem Weg nach Rostock am P+R teilzunehmen.

Um P+R in Rostock aufzuwerten und für Nutzer wirksamer zu gestalten, sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- nachhaltige Reduzierung der innerstädtischen Stellplatzkapazität bei gleichzeitiger Schaffung von Parkalternativen auf P+R-Standorten in Stadtrandlage,
- Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung, um ein Abdriften des ruhenden Verkehrs der Pendler in Wohngebiete zu vermeiden,
- schrittweise Anhebung der Parkgebühren, auch um ggf. bestehende Ungleichheit gegenüber ÖV-Tarifen zu vermindern,
- zunächst Verzicht oder später nur moderate Gebühren auf P+R-Plätzen,
- Verstärkung der Kontrolltätigkeit zur Einhaltung der Parkordnung im Stadtgebiet,
- attraktives ÖPNV-Angebot ab den P+R-Standorten, mit nachfragegerechter Weiterbeförderung und nutzerwerbenden Tarifangeboten (z.B. Kombitickets für Veranstaltungen, Fußballspiele, Urlauberticket u.a.).

Da es sich beim Parken und Reisen um eine die Stadtgrenze überschreitende Mobilitätsform handelt, sind abgestimmte Aktivitäten nicht nur zwischen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und dem umgebenden Landkreis erforderlich.

P+R wird von einer größeren Anzahl spezieller Kriterien und Einflüsse bestimmt, die in unterschiedliche Zuständigkeiten fallen. Um diese Interessen und Aufgaben vieler Akteure aus der Politik, der Stadtverwaltung, dem Verkehrsverbund / den Verkehrsunternehmen, der Parkhaus Gesellschaft Rostock GmbH sowie aus dem Landkreis Rostock, der Tourismuswirtschaft und weiteren Partnern abzustimmen, bedarf es einer koordinierenden Gesellschaft/Institution, die zur Ausübung ihrer Aufgaben auch über ein entsprechendes Budget verfügen muss (z. B. Refinanzierung durch innerstädtische Parkgebühren).