

E N D B E R I C H T

Erarbeitung eines **P+R-Konzeptes** für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Teil 1 - Analyse

A U F T R A G G E B E R

Hanse- und Universitätsstadt
Rostock
Amt für Verkehrsanlagen
Holbeinplatz 14
18069 Rostock

D A T U M

24. März 2021

Inhalt

Verzeichnis der Abbildungen.....	4
Verzeichnis der Tabellen.....	4
Verzeichnis der Anlagen.....	5
1. Einleitung.....	6
2. Analyse vorhandener Planungen	8
2.1 Vorhandene Planungen.....	8
2.1.1 MOPZ - Mobilitätsplan Zukunft.....	8
2.1.2 Nahverkehrsplan Stadt Rostock (2005).....	12
2.1.3 Kommunales Managementkonzept für die Region Rostock.....	12
2.1.4 Mobilitätsmanagementkonzept für die Hansestadt und Region Rostock	13
2.1.5 Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock	15
2.1.6 Rostock 2025 Leitlinien zur Stadtentwicklung	15
2.2 Best Practice vergleichbarer Städte.....	16
2.2.1 Allgemein.....	16
2.2.2 Indikatoren erfolgreicher P+R-Konzepte.....	19
2.3 Schlussfolgerungen zur generellen Weiterentwicklung des P+R.....	28
2.3.1 P+R-System ist gemeinsame Aufgabe von Stadt und Umland	28
2.3.2 Internetauftritt zum P+R.....	29
2.3.3 Digitalisierung vorantreiben	30
2.3.4 Cityparken und P+R	30
3. Bestands- und Standortanalyse inkl. Schwachstellenanalyse	32
3.1 Grundlagen.....	32
3.2 Parkplätze im Stadtgebiet von Rostock	32
3.2.1 Standorte der P- und P+R-Plätzen.....	32
3.2.2 Nutzung der Parkplätze an Werktagen.....	33
3.2.3 Herkunft der Parkplatznutzer nach Zulassungsgebieten.....	36
3.2.4 P+R-Auslastungsvergleich nach Verkehrsmittelbedienung	39
3.3 Verkehrsanbindung des Umlandes an Rostock.....	40
3.3.1 SPNV-Anbindung des Umlandes an Rostock.....	41
3.3.2 P+R-Plätze und deren Auslastung im Umland von Rostock	42
4. Stadt-/ Umlandverflechtung.....	44
4.1 Das Pendleraufkommen	44
4.2 Pendlerströme	45
5. Einschätzung der Vor- / Nachteile Rostocker P+R-Standorte aus Sicht der Nutzer.	46
6. Vorschläge zur Überwindung strukturelle Defizite in der P+R-Standortverteilung...	51
7. Betreibermodelle, Tarife und flankierende Maßnahmen.....	53
7.1 Grundlagen.....	53
7.2 Vorschlag Betreibermodell für P+R in Rostock	53

7.3	Tarifierung von P+R-Plätzen	55
7.3.1	Verknüpfung von P+R-Gebühren mit dem Tarif des ÖPNV	56
7.3.2	Kombitarife mit Integration von P+R	57
7.4	Flankierende Maßnahmen.....	57
7.4.1	Vorzüge von P+R in den Raumplanungsprozess einbringen.....	57
7.4.2	Parkraum im Zielgebiet verringern.....	58
7.4.3	Internetpräsenz von P+R in Rostock.....	58
7.4.4	Digitalisierung des P+R-Angebotes.....	58
8.	Zwischenfazit.....	59

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Bedienungsgebiet des Verkehrsverbundes Oberelbe mit P+R-Plätzen.....	20
Abbildung 2:	P+R-Seite des Internetauftrittes des Rhein-Main-Verkehrsverbundes RMV....	22
Abbildung 3:	Übersichtskarte zu P+R in Hessen (Ausschnitt) mit Standortinformationen...	22
Abbildung 4:	P+R-Seite des Internetauftrittes des Verkehrsverbund Oberelbe VVO	23
Abbildung 5:	Verkehrsinformationstafel mit P+R-Hinweis in Dresden-Kaditz.....	25
Abbildung 6:	Dynamische P+R-Information an der Straßenbahndstelle Kröllwitz in Halle/Saale	25
Abbildung 7:	Durchschnittliche Anzahl Kfz und freie Kapazität auf P+R- und P-Plätzen in Rostock (Erfassung Di - Do im August/September 2018).....	35
Abbildung 8:	Verteilung der Kfz nach Zulassungsgebieten auf Parkplätzen in Rostock	36
Abbildung 9:	Verteilung der Kfz nach Zulassungsgebieten auf P+R- und P-Plätzen	37
Abbildung 10:	Verteilung der Kfz nach Zulassungsgebieten auf gebührenpflichtigen und gebührenfreien Parkplätzen.....	38
Abbildung 11:	Ausgewählte P+R-Plätze im Umland von Rostock mit deren Auslastung	42
Abbildung 12:	Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV	46
Abbildung 13:	Struktur des Kommunalen Mobilitätsmanagements	54
Abbildung 14:	Zeitreihe der verkauften Fahrausweise nach Tarifsegmenten.....	57

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1:	Handlungsfelder und konkrete Maßnahmenvorschläge	15
Tabelle 2:	Statistische und Mobilitätskennziffern ausgewählter Städte.....	28
Tabelle 3:	Untersuchte Parkplatzstandorte im Stadtgebiet von Rostock (Stand März 2019)	33
Tabelle 4:	Belegung und Auslastung der P+R-Standorte (inklusive Mühlendamm).....	34
Tabelle 5:	Belegung und Auslastung der P-Standorte.....	34
Tabelle 6:	P+R-Auslastung in Abhängigkeit von der Verkehrsmittelanbindung	39
Tabelle 7:	SPNV-Angebot zwischen Rostock Hbf. und dem Umland.....	41
Tabelle 8:	SV-pflichtige Einpendler nach Rostock.....	44
Tabelle 9:	Vor- und Nachteile für die Nutzer für ausgewiesene P+R-Plätze in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.....	48
Tabelle 10:	Qualitative Bewertung vorhandener und vorgesehener P+R-Standorte	49
Tabelle 11:	Vorschlag einer quantitativen Bewertung der P+R-Standorte	50

Verzeichnis der Anlagen

- | | |
|------------|---|
| Anlage 1-1 | P- und P+R-Standorte in der Kernstadt Rostock (Stand 2018) |
| Anlage 1-2 | Auslastung der P- und P+R-Standorte in der Kernstadt Rostock durchschnittlich an Werktagen in der Schulzeit (Datenerhebung Aug./Sept. 2018) |
| Anlage 1-3 | Zulassungsgebiete der Kfz auf nachfragestarken P+R- und P-Plätzen in Rostock - durchschnittliche Werte für Werktags in der Schulzeit |
| Anlage 2-1 | P- und P+R-Standorte im nordwestlichen Rostocker Stadtgebiet mit Warnemünde (Stand 2018) |
| Anlage 2-2 | Auslastung der P- und P+R-Standorte im nordwestlichen Rostocker Stadtgebiet mit Warnemünde - durchschnittlich an Werktagen in der Schulzeit (Datenerhebung Aug./Sept. 2018) |
| Anlage 3-1 | SPNV-Direktverbindungen nach Rostock mit P- und P+R-Standorten (Stand 2018) |
| Anlage 3-2 | Auslastung der P- und P+R-Standorte an SPNV-Stationen mit Direktverbindungen nach Rostock (Datenerhebung Aug./Nov. 2018) |
| Anlage 4 | Einpendler nach Rostock aus den Umlandkommunen
- einpendelnde SV-pflichtige beschäftigte
(Datenbasis Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 30.06.2017) |
| Anlage 5 | Pendlerströme nach Rostock im Bereich der Verkehrsachsen
- einpendelnde SV-pflichtige beschäftigte
(Datenbasis Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 30.06.2017) |
| Anlage 6 | Bereiche mit erkennbaren Defiziten beim P+R in der Kernstadt Rostock Situation 2019 |

1. Einleitung

Parken und Reisen (P+R) ist heute ein unverzichtbarer Bestandteil von integrierten Verkehrsangeboten in Großstädten und deren Umland. P+R-Anlagen an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) beziehungsweise Stationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) tragen zur Attraktivitätserhöhung öffentlicher Verkehrsangebote für diejenigen Nutzergruppen bei, die bereit sind, eine Autofahrt in eine Stadt / in einen Ballungsraum / in ein Freizeitgebiet mit möglichst schnellen öffentlichen Verkehrsangeboten zu kombinieren. Damit können zusätzliche Nutzerpotenziale aus dem Umland / der Fläche gewonnen und die bereits vorhandenen öffentlichen ÖPNV/SPNV-Angebote besser ausgelastet werden. Außerdem wird mit der Reduzierung des Kraftfahrzeugaufkommens in bestimmten Gebieten ein äquivalenter Beitrag im Sinne des Luftreinhalteplanes geleistet und gleichzeitig eine Entlastung der Verkehrsflächen erreicht.

Die gegenwärtige Diskussion über Fahrverbote für Dieselfahrzeuge infolge der Stickoxidbelastung wird die Nachfrage nach P+R nachhaltig beeinflussen. Zum einen lässt sie den aus Überzeugung für eine gesündere Umwelt etwas beitragenden Anteil der Bevölkerung anwachsen. Zum anderen wird es Berufspendler geben, die ohne gute ÖPNV-Anbindung in ländlichen Gebieten auf das Auto angewiesen sind und bei Fahrverboten in zentralen Bereichen zwangsläufig P+R nutzen müssen.

Mit dem im Dezember 2017 beschlossenen Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) /1/ hat die Hanse- und Universitätsstadt Rostock in einem transparenten und kooperativen Planungsverfahren einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung nachhaltiger Umweltverbund getan, um für die Stadt Rostock ein zukunftsfähiges stadt- und umweltverträgliches Verkehrssystem zu entwickeln. Als das Oberziel I ist im MOPZ definiert: „Sicherung verkehrlicher Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung für Wohnen, Wirtschaft, Tourismus und Kultur, der (über-)regionalen Erreichbarkeit der Hanse- Universitätsstadt Rostock sowie Anbindung aller Stadtareale. Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft an Mobilität und Verkehr“.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmer liegt bezogen auf die Bevölkerungszahl bei den Einpendlern bei circa 15 Prozent. Die Bevölkerungszahl der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist steigend, die wirtschaftliche Entwicklung prosperierend. Daraus kann geschlussfolgert werden, dass auch die Zahl der Einpendler zunehmen wird. Zu diesem täglichen Pendlerverkehr kommen noch Saisonverkehre (Strandbesucher, Touristen) und Eventverkehre (Kultur, Sport) hinzu. Weiterhin ist zu beachten, dass infolge vorgesehener städtebaulicher Entwicklungen eine Reduzierung des derzeitigen Parkplatzangebotes für Berufspendler im Stadtgebiet zu erwarten ist.

Deshalb ist der weitere Ausbau von P+R im MOPZ eine grundlegende und priorisierte Zielstellung. Dazu ist im MOPZ als maßgebliche Strategie zur Senkung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Stadt-/Umlandverkehr (Punkt 6.2) festgelegt: „Ausbau und Aufwertung des P+R-Angebotes auch bereits vor den Toren der Stadt mit attraktiver Anbindung an den SPNV/ÖPNV sowie Verkürzung der Reisezeiten im regionale SPNV/ÖPNV“ und im Maßnahmenpaket Punkt 7.3 zum Ruhender Verkehr sind sowohl die komplexen Herangehensweisen als auch die diesbezüglichen Einzelmaßnahmen mit dem Zeithorizont 2030 aufgeführt.

Im Stadtgebiet von Rostock befinden sich 14 für Parken und Reisen vorrangig nutzbare Parkplätze mit einer Stellplatzkapazität für circa 3.330 Pkw. Die Anlagen verteilen sich ungefähr gleich sowohl an SPNV-Stationen als auch an Straßenbahn- und Bus-Haltestellen.

Eine Anlage mit 245 Stellplätzen befindet sich an der Hohen Düne für die Nutzer des Fährverkehrs Hohe Düne - Warnemünde. Teilweise unterliegen einzelne P+R-Plätze Nutzungseinschränkungen, sind nicht als P+R ausgeschildert oder verfügen über kein attraktives ÖPNV-Angebot.

Die Entwicklung eines separaten P+R-Konzeptes unter Berücksichtigung der Prämissen und Festlegungen des MOPZ ist somit eine aus diesem Konzept kurzfristig umzusetzende Maßnahme (RV 2 Weiterentwicklung P+R-System).

Das zu erstellende P+R-Konzept soll ein Leitfaden für die Entlastung der Stadt von einfließenden Pendlerverkehren sein und den politischen Entscheidungsträgern Handlungsempfehlungen geben. Im P+R-Konzept ist auf die Erfordernisse der unterschiedlichen Nutzergruppen (Pendler, Touristen und Besucher von Großveranstaltungen) einzugehen und es ist das Hauptaugenmerk darauf zu legen, wie die Einpendler schon möglichst vor den Toren der Stadt oder auf den Hauptradialen abgefangen werden können, um eine Entlastung in den sensiblen Stadtbereichen zu erreichen.

2. Analyse vorhandener Planungen

In diesem Kapitel wird nur auf die für die Hanse- Universitätsstadt Rostock vorliegenden Planungen eingegangen. Diese werden vorerst nur in einer Gesamtschau vorrangig als Zitate unkommentiert zusammengetragen, so dass die P+R betreffenden Aussagen (einschließlich P+R tangierender Probleme) der vorhandenen Planungsdokumente zusammengefasst nachlesbar sind. Im weiteren Verlauf der Ausarbeitung des P+R-Konzeptes werden diese Planungen aufgegriffen.

2.1 Vorhandene Planungen

2.1.1 MOPZ - Mobilitätsplan Zukunft

Im MOPZ /1/ sind im **Punkt 7.3. „Maßnahmen im ruhenden Verkehr zum P+R“** (RV) aufgeführt:

Weiterentwicklung und qualitative Aufwertung des bereits bestehenden P+R-Systems insbesondere für Berufspendler und Touristen (Maßnahme **RV-2**). Dazu gehören folgende Ansätze:

- Schaffung weiterer P+R-Angebote an der Tessiner Straße und an der Neubrandenburger Straße im Zusammenhang mit der Umsetzung von Maßnahme Ö-13 (Taktverdichtung der Buslinien 22+23 und Busspur Mühlendamm)
- Schaffung eines neuen P+R-Angebotes in Schutow/Evershagen mit Umsetzung der Straßenbahnverlängerung zum Ostseepark gemäß Maßnahme Ö-4
- Erweiterung des bestehenden P+R-Angebotes am Südblick im Zusammenhang mit der Qualitätserhöhung des ÖPNV-Angebotes durch die Straßenbahntrasse nach Biestow (Maßnahme Ö-5) [In Abhängigkeit von der Wohngebietsentwicklung]
- Erweiterung der bestehenden P+R-Angebote in Dierkow (hier auch Verbesserung der SPNV-Anbindung bei Umsetzung Maßnahme S-Bahn/ Stadtbahn zum Seehafen), Lütten Klein, Warnemünde sowie am Groß-Schwaßer-Weg entsprechend der sich entwickelnden Nachfrage
- Qualifizierung der Wegweisung zu den P+R-Stellplätzen und teilweise Verbesserung der Anbindung
- Einbeziehung der P+R-Stellplätze in das Verkehrssystemmanagement.

Das System P+R sollte nicht erst an den Stadtgrenzen von Rostock beginnen. Eine frühzeitige Orientierung des Kfz-Verkehrs bereits außerhalb der Hansestadt Rostock auf bestehende P+R-Plätze an Schnittstellen zum SPNV/ÖPNV führt zum Abfangen des Kfz-Verkehrs mit gleichzeitiger modaler Verlagerung. Insbesondere an den Routen entlang der hochbelasteten Radialen ist die Aufwertung des P+R-Systems sinnvoll, um eine Entlastung im Kfz-Verkehr in diesen sensiblen Bereichen zu erzielen.

Die Erweiterung der P+R-Stellplätze ist auch im Zusammenhang mit der Reduktion des derzeitigen Stellplatzangebotes für Berufspendler infolge der städtebaulichen Entwicklungen zu sehen. Somit besteht ein direkter Zusammenhang zur Maßnahme **RV-5**. Diese sieht vor, dass Stellplätze im Bereich des Stadthafens, die derzeit von Berufspendlern genutzt werden, bei städtebaulichen Entwicklungen nicht vor Ort ausgeglichen werden. Im Stadthafen ist zukünftig primär der von den geplanten Nutzungen ausgehende Bedarf zu decken. Darüber hinaus gehende Angebote mit der daraus resultierenden Nachfrage können Leistungsfähigkeit und flüssigen Verkehrsablauf auf der Straße Am Strande nachhaltig infrage stellen.

- Punkt 7.12.2 - Räumlicher Handlungsschwerpunkt Innenstadt:
⇒ Ausbau des P+R-Systems in Verbindung mit einem attraktiven ÖPNV zur Innenstadt sowie einem optimierten Verkehrssystemmanagement
- Punkt 7.15 - Warnemünde:
⇒ Stärkung P+R in Warnemünde mit Anbindung an den Ortsbus
- Punkt 9.3.12 - Weiterentwicklung des P+R-Systems:
⇒ Baustein Aufwertung des P+R-Standortes Dierkower Allee.

Maßnahme RV-2

Der Weiterentwicklung des P+R-Systems wird hinsichtlich der Wirkungen auf die Innenstadt eine hohe Bedeutung zugemessen, auch vor dem Hintergrund des absehbaren Entfalls von Stellplätzen insbesondere für die Nutzergruppe der Berufspendler.

Eine gleichzeitige Stärkung von P+R an allen Standorten ist zwar wünschenswert, aber auch hier aus finanziellen, planerischen und sonstigen Gründen nicht leistbar.

Als ein wichtiger und aufzuwertender P+R-Standort wurde der P+R-Platz Dierkower Allee ausgewählt, weil er unmittelbare Auswirkungen auf die östlichen Stadteinfahrten hat.

Die Teilmaßnahme kann folgendermaßen charakterisiert werden:

- sinnvolle Maßnahme mit hohem Zielbeitrag zu acht von 14 Zielen
- Kosten für den P+R-Platz Dierkower Allee bis maximal 500.000,00 €
- technische Ausstattung mit Anzeige der ÖPNV-Abfahrten erforderlich (Anzeige bereits auf Rövershager Chaussee)
- Umsetzung kurzfristig denkbar
- hohe Priorität

Die im MOPZ als Anlage 1 formulierte Liste der Umsetzungsmaßnahmen enthält zum P+R unter dem Stichwort ruhender Verkehr (RV) folgende sechs Maßnahmen, wobei RV 2 direkt dem P+R gewidmet ist:

Ruhender Verkehr

RV-1 - Anpassung Strategie des Ruhenden Verkehrs

- für die Gesamtstadt Rostock
 - Anpassung der Parkgebühren (Innenstadt),
 - Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung,
 - Vereinheitlichung Tarife, Zonen etc.
 - Gebührensatzung, Stellplatzsatzung
 - unter Mitwirkung privater Betreiber
- Effizienz: sinnvoll, Umsetzung: kurzfristig, Priorität: hoch

RV-2 - Weiterentwicklung des P+R-Systems

- mit Benennung weiterer P+R-Plätze
 - Ausstattung, Ausschilderung, Information etc.
 - Einbindung in Verkehrsleitsystem
 - z. B. Schutow, Dierkow, Brinckmansdorf mit Verbesserung der ÖPNV-Trassen
- Effizienz: sinnvoll, Umsetzung: kurzfristig, Priorität: hoch

RV-3 - Erarbeitung beziehungsweise Fortschreibung Parkraumkonzepte in Gebieten mit Parkraumdefiziten

- insbesondere Berücksichtigung von Bewohnerparken
 - Untersuchungsschwerpunkte u. a. KTV, Innenstadt, Südstadt/Bahnhofsbereich
- Effizienz: sinnvoll, Umsetzung: kurzfristig, Priorität: hoch

RV-5 - städtebauliche Entwicklung des Stadthafens *ohne* Ersatzmaßnahmen für Entfall des Ruhenden Verkehrs

- die Flächen des Stadthafens sollen städtebaulich entwickelt werden
 - die Stellflächen entfallen ersatzlos (abgesehen von den vorhabenbezogenen Stellplätzen)
- Effizienz: sinnvoll, Umsetzung: mittelfristig, Priorität: geringer

RV-6 - Umsetzung Parkraumkonzept für Warnemünde

- Berücksichtigung der aktuellen Stadtentwicklung in Warnemünde und der Anforderungen des Tourismus und der Erreichbarkeit
- Effizienz: sinnvoll, Umsetzung: kurzfristig, Priorität: hoch

Die Umsetzungsmaßnahmen zum ÖPNV/SPNV enthalten unter dem Kürzel Ö die nachfolgenden Maßnahmen zum P+R:

Ö-13 - ÖPNV-Trasse (Busspur) Tessiner Straße - Mühlendamm (in Verbindung mit Hochwasserschutz Mühlendamm)

- Entwicklung P+R
 - Verbesserung der Zuverlässigkeit auf den Linien 22, 23
 - Taktverdichtung der Linien 22 und 23 auf 10 Minuten
 - Busspur zu Lasten einer Kfz-Spur stadtauswärts
- Effizienz: effizient, Umsetzung: kurzfristig, Priorität: hoch

Ö-17 - Aufwertung zentraler ÖPNV-Verknüpfungspunkte

- Weiterentwicklung zu Mobilitätspunkten anstreben mit Bike&Ride
 - Prüfung der erforderlichen Anlagen für ruhenden Verkehr (P+R), Radabstellanlagen, Car Sharing, Informationseinrichtungen etc.
 - Berücksichtigung der Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen
- Effizienz: effizient, Umsetzung: mittelfristig, Priorität: hoch

Ö-26 - Verstärkter Ausbau echtzeitbasierter Informationssysteme im ÖPNV

- stetige Ausweitung der DFI-Anzeigen an den Haltestellen und Haltepunkten
 - stetige Ausweitung/Verbesserung der echtzeitbasierten Information in den Fahrzeugen (Umsteigezeiten etc.)
 - Installation/Etablierung von echtzeitbasierten ÖPNV-Informationen an den P+R-Plätzen (bereits an der Zufahrt)
- Effizienz: sinnvoll, Umsetzung: laufend Daueraufgabe

ÖV-27 - Zielgruppenspezifische Weiterentwicklung attraktiver ÖPNV-Tarife

- u. a. für Besucher, Touristen, P+R-Nutzer, Senioren, Familien, sozial Bedürftige
Effizienz: sinnvoll, Umsetzung: laufend Daueraufgabe

Umsetzungsmaßnahmen zum Radverkehr unter dem Kürzel R bei integraler Betrachtung von B+R und P+R

R-8 - Ausbau der Radabstellanlagen und Bike&Ride

- an maßgeblichen Quellen und Zielen und an Orten mit besonders hoher Nachfrage und unzureichendem Angebot
- Bike+Ride an maßgeblichen ÖPNV-Schnittstellen
Effizienz: sinnvoll, Umsetzung: mittelfristig, Priorität: mittel

Umsetzungsmaßnahmen des Mobilitätsmanagements unter dem Kürzel MM die Maßnahme:

MM-7 - Förderung des intermodalen Verkehrs

- weiterer Ausbau des „Park & Ride“ an Verknüpfungspunkten
- Verkehrsmittelvernetzung an Verknüpfungspunkten (Carsharing, P+R, Fahrradabstellanlagen, ÖPNV-Verknüpfungspunkte, E-Bike-Ladestationen und -Verleihstationen)
Effizienz: effizient, Umsetzung: mittelfristig, Priorität: mittel

In der Anlage 2, Seite 35 der Steckbriefe zu den investiven Maßnahmen des MOPZ ist unter dem Titel „RV-2 Weiterentwicklung P+R-System“ folgende Kurzbeschreibung enthalten:

Ausbau des P+R-Systems mit Erweiterung bestehender und Schaffung neuer P+R-Plätze mit entsprechender Ausstattung (attraktive Anbindung ÖPNV), Information (frühzeitige hinweisende Ausschilderung, Einbeziehung in das Verkehrsleitsystem, Anzeige der Abfahrts- beziehungsweise Reisezeiten in das Zentrum mit dem ÖPNV) und attraktiver Tarife in Kombination P+R/ÖPNV

Mobilitätsplan Zukunft Rostock

Planungsstand: -

Kosten/ Kostenklasse:

Investitionskosten: Kostenklasse 500.000 - 1.000.000 Euro (vereinfachte Schätzung im Rahmen des MOPZ) zerlegbar in Einzelbausteine bei Realisierung einzelner P+R-Plätze zuzüglich jährlich 1,5 Prozent Folgekosten

Szenarienbetrachtung: Bestandteil Zielszenario/ Zielszenario+

Bewertung:

- Verbesserung der Pendlerbeziehungen zwischen Stadt und Umland durch attraktive P+R-Angebote
- Verminderung des Kfz-Quell- und -Zielverkehrs Innenstadt/Zentrum

Hinweise/ Wechselwirkungen:

- attraktive Tarife P+R/ÖPNV
- entsprechende Beschilderung, Ausstattung und Einbeziehung in das Verkehrsmanagementsystem

Fazit / Gesamtbewertung:

Die Maßnahme trägt zu insgesamt zehn Zielen (s. u.) der im MOPZ definierten Zielreichung positiv bei und dient der Verminderung des Kfz-Quell- und -Zielverkehrs zur Innenstadt/Zentrum sowie zur Verbesserung der Pendlerbeziehungen.

Die Verknüpfung zum ÖPNV führt zu einer weiteren Stärkung des Umweltverbundes.

Priorität: hoch

anzustrebende Umsetzungsfristen: kurzfristig

positiv bewertete Ziele der Zielreichung des MOPZ bei Ausbau des P+R-Systems:

- Sicherung der oberzentralen Funktion
- Leistungsfähige Anbindung von Stadtteilen/Schwerpunkten
- Bereitstellung angemessenes Parkraumangebot
- Konsolidierung/ optimaler Betrieb Straßennetz
- Vernetzung der Verkehrsmittel
- Gewährleistung finanzielle Nachhaltigkeit
- weitere Stärkung SPNV/ÖPNV
- besondere Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs
- größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs
- Nutzung mobilitätsbeeinflussender Maßnahmen

2.1.2 Nahverkehrsplan Stadt Rostock (2005)

Der Nahverkehrsplan für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock /2/, der sich derzeit in der Überarbeitung befindet, ist als Teil B Bestandteil des **Regionalen Nahverkehrsplanes Mittleres Mecklenburg/Rostock** vom Dezember 2005. Um den sich ständig verändernden Mobilitätsbedürfnissen in der Stadt und dem Umland mit angepasster Infrastruktur und nachfragegerechten Beförderungsangeboten zeitnah entsprechen zu können, befindet sich der Nahverkehrsplan gegenwärtig in Überarbeitung.

Der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2005 enthält folgende Angaben zu P+R-Anlagen auf dem Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock:

13 P+R-Anlagen im Stadtgebiet von Rostock übernehmen die Funktion einer Schnittstelle zwischen MIV und ÖPNV. An neun dieser P+R-Anlagen ist ein direkter Übergang zur S-Bahn oder zur Straßenbahn möglich.

Alle P+R-Anlagen verfügen zusammen über eine Kapazität von 2.828 Pkw-Stellplätzen. Die größte Anlage am Groß Schwaßer Weg ist zugleich als Auffangparkplatz für Besucher des Ostseestadions vorgesehen. Der große P+R-Platz Strand West im Stadtteil Warnemünde dient vorzugsweise einer stadtverträglichen Abwicklung des Besucherverkehrs von Warnemünde. Eine Zusammenstellung zu den P+R-Anlagen einschließlich B+R-Anlagen in der Hansestadt Rostock enthält die Anlage B-3.3 zum Nahverkehrsplan.

2.1.3 Kommunales Managementkonzept für die Region Rostock

Teilkonzept 3 Optimierung der Pendlerverkehre aus und nach Rostock /3/

Im Kapitel 5.1.4 Maßnahmengruppe Infrastruktur Punkt 3 Schaffung beziehungsweise Ausbau von P+R Anlagen an ausgewählten zentralen Haltestellen ist folgende Aussage getroffen:

Für Fahrgäste, die aus dem Umland nach Rostock pendeln, sind die Pkw-Stellplätze an den SPNV-Stationen und Haltestellen an leistungsstarken Buslinien vorzusehen und auszubauen, um der Nachfrage gerecht zu werden und den umsteigewilligen Pendlern die Möglichkeit zu

bieten, schnell und sicher die Zugangspunkte des ÖPNV zu erreichen. Hierzu ist eine Potenzialanalyse zu empfehlen, die sowohl die Lage und Größe der Anlagen bestimmen hilft als auch die konkurrierenden Buslinien mit in Betracht zieht.

Bei einer ersten Betrachtung der vorhandenen Vorortsituation erscheinen die Haltestellen Bützow, Hucksdorf und Papendorf als sinnvoll für den Ausbau von P+R. Zusätzlich ist zu prüfen, inwieweit Kiss&Ride Anlagen an peripher gelegenen Bushaltestellen den Zugang zum ÖPNV erleichtern und die Verkehrssicherheit erhöhen können.

2.1.4 Mobilitätsmanagementkonzept für die Hansestadt und Region Rostock

Der Punkt 6 Teilkonzept 3 Optimierung der Stadt-Umland-Verkehre /4/

*Dieses Teilkonzept wird mit einer zielstellungsorientierten Aussage der **Geschäftsführerin des Verkehrsverbundes Warnow, Andrea Doliwa** eingeleitet:*

„Die Verknüpfung der Hansestadt mit dem Landkreis Rostock ist eine Grundvoraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung und den weiteren Aufschwung der Regiopolregion Rostock. Der öffentliche Personennahverkehr und dessen Ausbau spielt dabei eine wesentliche Rolle und stellt die verkehrliche Basis einer nachhaltigen Verzahnung zwischen Stadt und Umland dar.“

Im Teilkonzept 3 liegt der Fokus auf den Pendlerbeziehungen zwischen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und ihrem Umlandraum. Ziel ist es, die derzeitigen Verkehrsangebote und Bedarfe zu verstehen und exemplarische Maßnahmen zu entwickeln, über die mehr Pendler zum Umsteigen vom eigenen Pkw zum ÖPNV bewegt werden können. Dies geschieht anhand zwei ausgewählter Beispielkorridore.

In einem ersten Schritt werden dafür zwei typische Gebiete im Rostocker Umland einer umfassenden Analyse unterzogen und im Hinblick auf strukturelle, organisatorische, planerische und kommunikative Aspekte unter die Lupe genommen. Besonderes Augenmerk wird dabei auf etwaige Systembrüche gelegt, die es zu optimieren gilt. Außerdem werden bereits bestehende Maßnahmen und Projekte zusammengetragen, um Dopplungen zu vermeiden. Es betrifft dabei die in südlicher und südwestlicher Richtung der Hansestadt verlaufenden Korridore:

- Korridor 1: Hansestadt Rostock - Papendorf - Pölchow - Benitz - Schwaan - Bützow
(im Zuge der Bahnstrecke KBS 100 zwischen Rostock und Bützow)
- Korridor 2: Hansestadt Rostock - Kritzmow - Stäbelow - Satow
(im Einzugsbereich der BAB A 20)

Der erste Korridor, die Relation Rostock - Bützow, verfügt über eine attraktive Bahnverbindung, keine konkurrenzfähige Busanbindung und keine direkte Schnellstraßenverbindung nach Rostock.

Der zweite Korridor, die Relation Rostock - Satow, wurde ausgewählt, da hier im Gegensatz zum ersten Korridor kein SPNV Angebot besteht. Der öffentliche Verkehr wird hier maßgeblich über den Busverkehr abgedeckt, der in direkter Konkurrenz zum gut ausgebauten Straßennetz - also dem MIV - steht. Die Ergebnisse können später auf verschiedene andere Stadt-Umland-Beziehungen mit gleichen oder ähnlichen Bedingungen übertragen werden.

In einer Potenzialanalyse wird daraufhin anhand bundesweiter Kennzahlen berechnet, wie viele Menschen durch ein verbessertes Angebot und/oder eine verbesserte Ansprache erreichbar sind und gegebenenfalls ihre Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund verändern würden. Auf dieser Grundlage werden im letzten Schritt Maßnahmen zur Optimierung der Pendlerverkehre entwickelt und in einem exemplarischen Umsetzungskonzept zusammengefasst.

Zielsetzung des Teilkonzeptes ist es, die Pendlerverkehre aus und nach Rostock im Hinblick auf Angebots- und Umweltqualität zu optimieren. Dieses Oberziel kann auf drei konkrete Unterziele heruntergebrochen werden:

- Mobilität sichern: Erreichbarkeit von wichtigen Zielen für alle Bürger gewährleisten
- Verkehr reduzieren: Verkehrsmengen und -belastung senken
- Verkehr verlagern: Pendler zum Umsteigen auf umweltgerechtere Alternativen bewegen

Die durchgeführte **Bestandsanalyse** hat das Ziel, die Situation vor Ort bestmöglich zu erfassen, um auf dieser Grundlage geeignete Maßnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements auszuwählen und bewerten zu können. Sie ist gegliedert in die drei Bereiche:

- stadt- und regionalstrukturelle Aspekte
- verkehrsplanerische und -technische Aspekte
- organisatorische Aspekte

Als zentrales Ergebnis können die folgenden Aussagen getroffen werden:

- bevölkerungsstark sind lediglich direkte Umlandgemeinden, ansonsten handelt es sich um stark ländlich geprägte Ortschaften mit geringer Einwohnerdichte;
- geringe Arbeitsplatzdichte mit Ausnahme von Stäbelow, Kritzmow und Bützow;
- Achsengemeinden sind keine Tourismusschwerpunkte;
- über 95 Prozent der Pendler haben den Wegezweck Arbeit oder Schule;
- Hauptverkehrsmittel für Pendler ist der Pkw (> 70 %);

Zur bestmöglichen Erreichung der im Nahverkehrs- und Regionalen Raumordnungsplan gesteckten Ziele wurden anerkannte und bundesweit praktizierte **Maßnahmen** formuliert. Diese entsprechen ebenfalls den Bedürfnissen der derzeitigen und potentiellen Fahrgäste. Dies ergab eine Befragung, die unter den Pendlern aus dem Umland durchgeführt wurde.

Als Empfehlung zur Potentialerschließung wurden drei Schwerpunkte herausgearbeitet:

- Optimierung des ÖPNV Angebotes,
- Optimierung der Radverkehrsbedingungen und
- Optimierung der Verknüpfung zwischen ÖPNV- und Radverkehrsanlagen

Diese bilden die Grundlage für die Entwicklung von Handlungsfeldern und konkreten Maßnahmenvorschlägen. Aus den empfohlenen Handlungsfeldern wurden unterschiedliche Maßnahmengruppen des Mobilitätsmanagements abgeleitet und hinsichtlich der bestehenden Verhältnisse in den untersuchten Korridoren ausgearbeitet.

Infrastruktur	Angebot	Kommunikation	Tarif
<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliche Qualitätsstandards an Haltestelleninfrastruktur und Fahrzeuge • Schaffung sicherer Zuwegungen zu den Haltestellen für Radfahrer und Fußgänger • Schaffung bzw. Ausbau von P+R-Anlagen an ausgewählten zentralen Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung schneller, direkter Verbindungen nach HRO mit Anbindung an Straßenbahn oder direkte Zielführung • Sicherstellung von Angeboten auch außerhalb der Schulzeiten (Vormittag, Abendstunden und Ferien) 	<ul style="list-style-type: none"> • Zielgruppenspezifische Information über Angebote (ggf. personalisierte Fahrpläne) • Unterstützung und Organisation von Fahrgemeinschaften (insbes. Pkw-Fahrten) • Aufbau einer Mobilitätszentrale mit Unterstützung aus den Kommunen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau von Jobticketangeboten kombiniert mit Parkraumverteilung in Rostock und in den dort ansässigen Betrieben • Überprüfung und Anpassung der Angebots- und Tarifbedingungen (z. B. Mobil60-Ticket nach 08:00 Uhr und Regelung der Fahrradmitnahme)

Infrastruktur	Angebot	Kommunikation	Tarif
<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung sicherer Abstellanlagen für den Radverkehr • Verbesserung der lokalen Haltestellenlagen (Verringerung der Zugangswege) • Schaffung von direkten Radverkehrsverbindungen zu Umsteigeanlagen der Straßenbahn oder bis in die Innenstadt • Bevorrechtigung vom ÖPNV in staugefährdeten Gebieten (technische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von flexiblen Angeboten als Zubringerfahrten zu den Hauptlinien (ggf. privat organisiert und über die Mobilitätszentrale koordiniert) • Ausbau von Car-Sharing-Angeboten in der Region (Zusammenarbeit mit kommunalen Verwaltungen und Betrieben) • Kooperationen mit Einzelhandel und/oder Dienstleistern für Auslieferungsfahrten (Zustellservice) 	<ul style="list-style-type: none"> • Benennung von Mobilitätsbeauftragten in den Kommunen 	

Tabelle 1: Handlungsfelder und konkrete Maßnahmenvorschläge
(Quelle: Tabelle 8 aus dem Mobilitätsmanagementkonzept /1/)

2.1.5 Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock

Mit der Neuaufstellung des Regionalen Raumentwicklungsprogramms /5/ im Jahr 2011 wird den sich in den zurückliegenden Jahren in der Region Mittleres Mecklenburg/Rostock veränderten Rahmenbedingungen entsprochen und es werden die Ziele und Grundsätze des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern vom Mai 2005 auf regionaler Ebene konkretisiert.

Im Kapitel **6.4 Verkehr und Kommunikation** (S. 75) wird von einer integrierten Verkehrsnetzgestaltung mit Schnittstellen zwischen den Verkehrsarten gesprochen. Dem öffentlichen Personenverkehr wird dabei die Aufgabe der Mobilitätssicherung und großräumigen Erreichbarkeit beigemessen. Dabei stellt der Schienenpersonennahverkehr das Rückgrat der regionalen ÖPNV-Erschließung dar.

Nachfolgend zitierte **Grundsätze** sind für Parken und Reisen von Bedeutung:

- G (1) Straßennetz und das Schienennetz sollen unter Beachtung der festgelegten Verbindungsfunktionen erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut werden.
- G (7) Regionale öffentliche Verkehrsangebote sollen vorrangig zwischen den zentralen Orten aufrechterhalten und weiterentwickelt werden. Die Verkehrsbedienung zwischen dem Oberzentrum Rostock und den zentralen Orten im Oberbereich soll vorrangig durch den Schienenverkehr erfolgen. Im Schienenverkehr soll tagsüber mindestens eine stündliche Bedienung gewährleistet werden.
- G (8) In der Hansestadt Rostock soll das Straßenbahnnetz gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

2.1.6 Rostock 2025 Leitlinien zur Stadtentwicklung

Von der Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurden im Jahr 2012 neue Leitlinien zur Stadtentwicklung /6/ beschlossen. Rostock kommt als zentralen Wirtschafts-, Wissenschafts- und Kulturstandort des Landes Mecklenburg-Vorpommern und auch Verknüp-

fungspunkt mit Skandinavien und Baltikum eine besondere Bedeutung zu, der auch auf verkehrlicher Ebene entsprochen werden muss.

In der **Leitlinie II Hafenstadt und Wirtschaftsraum** stehen neben Zielen zur Entwicklung der Wirtschaft, der Dienstleistung und des Hafens auch Anforderungen an die Mobilität im Blickfeld, was sich in der Zielstellung „II.3 Mobilität gewährleisten, Verkehrsbelastung senken“ manifestiert.

„Bei allen Planungsvorhaben ist die ÖPNV-Anbindung frühzeitig zu berücksichtigen. Stadtentwicklungs- und regionalplanerische Strategien tragen zur Verkehrsvermeidung bei. In sensiblen Stadtbereichen und Straßenabschnitten mit hohen Nutzungskonflikten gilt folgende Prioritätensetzung: Nicht motorisierter Verkehr - Öffentlicher Personennahverkehr - Wirtschaftsverkehr - notwendiger motorisierter Individualverkehr - sonstiger motorisierter Individualverkehr.“ Diese Zielstellung soll vor allem durch den Ausbau und die Förderung eines attraktiven Umweltverbundes erreicht werden, wozu auch P+R gehört.

2.2 Best Practice vergleichbarer Städte

Die Untersuchung wurde anhand folgender Prämissen vorgenommen:

- Es erfolgte kein komplexer Vergleich mit analogen Städten, weil jeweils zu große Unterschiede in Bezug auf Bevölkerungszahl, geografische Lage, Verkehrsinfrastruktur, ÖPNV-Angebot, P+R-Stellplatzangebot und Publizierung/Vermarktung von Parken und Reisen bestehen, sondern es wurden die Einzelkomponenten betrachtet, die ein erfolgreiches P+R-System maßgeblich beeinflussen.
- Die Analyse erfolgte auf Basis von Recherchen zu bekannten Studien und Untersuchungen zum P+R, der Auswertung von städtischer und regionalen Internetportalen sowie Internetauftritten von Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen im In- und Ausland.
- Die gefundenen Studien, Untersuchungen und P+R-Konzepte besitzen jeweils einen starken Bezug zu dem konkreten Untersuchungsgebiet (u. a. Rotterdam, Den Haag, Schweiz, Wien, Hamburg, Frankfurt/Main, Dresden) und lassen aber durch diese Erkenntnisse generalisierende Aussagen zu.
- Feststellbar ist, dass Städte mit hohem Berufspendleranteil oder ausgeprägtem Besucheraufkommen gute P+R-Systeme besitzen. Diese befinden sich in ständiger Weiterentwicklung in Verbindung mit dem Ausbau der ÖPNV-Systeme infolge des hohen Parkdrucks in den Citylagen sowie überlasteter Haupteinfallsstraßen, beziehen zunehmend B+R mit ein und sind online mit der Datenhaltung der Städte, Verkehrsunternehmen und -verbände verknüpft.

2.2.1 Allgemein

P+R- als auch B+R-Angebote spielen in den Mobilitätskonzepten von Städten und Regionen eine zunehmend wichtigere Rolle besonders hinsichtlich der Entlastung zentraler Bereiche vom fließenden und ruhenden Individualverkehr. Die quantitativen Wirkungen von P+R dürfen dabei aber auch nicht überschätzt werden, weil damit nur ein kleiner Teil des Verkehrsaufkommens beeinflusst werden kann. Wichtig ist aber, dass mit P+R den Verkehrsteilnehmern Mobilitätsalternativen angeboten werden.

Der Erfolg von P+R ist nicht nur abhängig von der Lage der P+R-Anlage und der Qualität des sich anschließenden ÖPNV-Angebotes, sondern er hängt auch davon ab, ob P+R im Verkehrsgebiet als Bestandteil des Mobilitätsangebotes berücksichtigt ist und optimal in die multimodalen Reiseketten integriert ist. Insbesondere die Verkehrsunternehmen haben den möglichen Zuwachs an Fahrgästen und die damit verbundene Erhöhung ihrer Angebotsattraktivität erkannt und machen P+R zum Inhalt ihrer Angebots- und Marketingstrategien.

Welche Vorteile bringt P+R?

Zum einen wird der ruhende Verkehr und damit die Verkehrsflächeninanspruchnahme in den zentralen Stadtbereichen um die Anzahl von Autos reduziert, die auf den P+R-Plätzen abgestellt werden. Der MIV auf den Haupteinfallachsen in das Stadtzentrum wird dadurch verringert und der Parksuchverkehr im Stadtzentrum nimmt ab. Luftreinhalteplan, Klimaschutz und Lärmreduzierung erfahren durch P+R eine maßgebliche Unterstützung.

Zum anderen erhält der ÖPNV in der Region durch P+R einen Fahrgastzuwachs und einen Imagegewinn. Regionale periphere Wohnstandorte werden durch P+R und B+R dann an die ÖPNV-Achsen gut angebunden, wenn sich die Zugangsstellen möglichst in der Nähe der Wohnstandorte befinden und damit der Anfahrtsweg mit Auto oder Fahrrad geringgehalten werden kann.

Die Attraktivität von Arbeitsplätzen wird für Einpendler erhöht, indem diesen eine Alternative zur ausschließlichen Nutzung des privaten Pkw zum Erreichen des Arbeitsplatzes zur Verfügung steht.

Touristen bereiten sich häufig im Internet auf die zu besuchenden Orte vor, da sie in der Regel ortsunkundig sind und die örtlichen Gepflogenheiten nicht kennen. Deshalb sind diese bei ihrer Reiseplanung an P+R-Informationen interessiert, um dem eher lästigen Parksuchverkehr (wo und wie lange und zu welchem Preis kann geparkt werden) zu entgehen. Voraussetzung dafür ist allerdings ein aussagefähiger Internetauftritt.

P+R-Nutzer erwarten einen guten Reisekomfort und eine erhöhte Bequemlichkeit für die Anreise.

Welches sind die Hauptfaktoren für den Erfolg von P+R?

Die Hauptfaktoren für den Erfolg von kombinierter Mobilität sind einerseits der Mangel an Parkmöglichkeiten im Zielgebiet sowie andererseits das Vorhandensein eines qualitativ hochwertigen, attraktiven ÖPNV-Angebotes zum und im Zielgebiet.

Konkurrenzfähige Reisezeiten gegenüber reinen MIV-Fahrten sind ebenfalls ein wichtiges Entscheidungskriterium, wie auch der finanzielle Aufwand für P+R. Die Parkgebühr und das ÖPNV-Ticket dürfen nicht höher sein als die Direktfahrt mit dem Pkw.

Was sind maßgebliche Nutzergruppen von P+R?

Die Autofahrer, die bereit sind, ihre Fahrt in die Stadt / den Ballungsraum / das Freizeitgebiet mit einem schnellen, sicheren und bequemen öffentlichen Verkehrsangebot zu kombinieren, lassen sich grob in zwei Nutzergruppen einteilen.

Zum einen sind es die Berufspendler, die mit den verkehrlichen Gegebenheiten vertraut sind. Zum anderen sind es Touristen-/ Einkaufs-/ Besuchs- und Veranstaltungsverkehr, deren Beteiligte häufig über geringere Kenntnisse der konkreten Verkehrs- und Parksituation vor Ort sowie des bestehenden ÖV-Angebotes verfügen.

Beide Nutzergruppen, die auch als regelmäßige oder sporadische Nutzer eingeordnet werden können, besitzen vor allem hinsichtlich des Informationsbedarfs zum P+R und zum ÖV unterschiedliche Anforderungen.

Was sind Faktoren, die auf das Verhalten der sporadischen Nutzer wirken?

Die Information potentieller Nutzer über die Möglichkeit und das Angebot von P+R ist eine entscheidende Voraussetzung für dessen Erfolg. Dies gilt sowohl dazu, um regelmäßige MIV-Pendler mit dem P+R-Angebot vertraut zu machen, als auch um sporadische und meist weniger ortskundige Pendler zu erreichen. Im Internetportal der Hanse- und Universitätsstadt Rostock müssen aussagefähigere Informationen zu den P+R-Angeboten verfügbar sein.

Ein weiterer Einflussfaktor für die Akzeptanz von P+R sind Information und/oder Zielhinweise im Straßennetz. Die rechtzeitige Ausschilderung an Autobahnen und Haupteinfallstraßen mit dynamischer Angabe der freien Parkplätze und möglichst auch Informationen zum ÖPNV-Angebot erleichtert dieser Nutzergruppe die Inanspruchnahme des P+R.

Die innerhalb der Kommune installierte P+R-Wegweisung muss eindeutig und übersichtlich sein. Der P+R-Platz muss über kurze und sichere Wege zur ÖV-Haltestelle verfügen. Eine hohe Taktichte des anschließend zu nutzenden ÖPNV sowie ein akzeptables und verständliches Tarifangebot wirken positiv.

Was sind Faktoren, die auf das Verhalten der regelmäßigen Nutzer wirken?

- Ein freier Parkplatz wird vom regelmäßigen Nutzer am Umsteigepunkt zum ÖPNV erwartet. Da er sich für eine kombinierte Mobilität entschieden hat, wird er sich dann wieder abwenden, wenn er sich auf Parkplatzsuche im Umfeld der ÖPNV-Station begeben muss. Deshalb ist bei der Anlage von P+R-Plätzen auf Erweiterungsmöglichkeiten zu achten. Bei hoher Auslastung des Stellplatzangebotes durch Pendler sollte eine Fremdnutzung von P+R-Stellplätzen möglichst unterbunden werden.
- Schwierige Parkplatzsuche am Zielort und ein Reisezeitvorteil gegenüber der durchgängigen Autofahrt.
- Möglichst Kostenvorteil gegenüber der Autofahrt durch kostenloses Parken und günstigem ÖPNV-Ticket.
- P+R-Plätze möglichst nah am Wohngebiet (der erste Wegabschnitt mit dem Kfz sollte im Vergleich zur Gesamtdistanz möglichst kurz sein) oder periphere Standorte unmittelbar an den Haupteinfallachsen (Vermeidung des Autofahrens auf staugefährdeten Zufahrtsstraßen bis in die Nähe des Zielortes).
- Hoher Reisekomfort und Bequemlichkeit bei ÖPNV-Nutzung, statt stressiger Autofahrt und Parkplatzsuche am Zielort und dadurch Zeit für andere Tätigkeiten während des Arbeitsweges.

Wie ist das strategische Herangehen an P+R-Konzepte?

Bei den bisher erfolgreich realisierten P+R-Konzepten hat es sich als vorteilhaft erwiesen, wenn das Parken und Reisen nicht nur auf einzelne Standorte bezogen wird, sondern das verkehrliche Einzugsbereich über die Stadtgrenzen hinaus in seiner Gesamtheit betrachtet wird. Dies erfordert eine zwischen den Gebietskörperschaften abgestimmte Planung.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Erstellung eines P+R-Konzeptes besteht in der verkehrsräumlichen Analyse sowie in der Erfassung der ÖPNV-Netz- und Angebotsstruktur. Dabei sind unter anderem folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

- Wo bestehen günstige Bedingungen, um P+R-Plätze unmittelbar an ÖV-Haltestellen wohnortnah und möglichst zentrumsfern zu errichten?
- Sind die bestehenden ÖV-Angebote bezüglich des Taktes und der Reisezeit als Konkurrenz gegenüber einer durchgängigen Autofahrt geeignet?
- Welche Parkplatzsituation ist im Zielgebiet zu verzeichnen und welche Verkehrsdichte herrscht auf den Haupteinfallstraßen?
- Wie hoch ist die Anzahl der Berufspendler und der Touristen und wie sehen deren Prognosezahlen aus?
- Gibt es Events, die besondere Anforderungen an die Verkehrssituation stellen?

Wohnortnahe P+R-Anlagen sind für viele der Berufs- und Ausbildungspendler die erste Wahl, weil sich dadurch ihr erster Wegabschnitt zur ÖPNV-Haltestelle minimiert. Dieser kann gegebenenfalls auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (B+R), was verkehrlich und ökologisch die größten Vorteile bringt. Dabei sind bestehende Planungen für neue Wohnstandorte und

Gewerbegebiete zu berücksichtigen. Noch besser wäre es, wenn bei der Auswahl neuer Wohn- und Gewerbestandorte die zukünftige Anbindung mit dem Öffentlichen Verkehr entsprechende Berücksichtigung findet.

P+R-Konzepte sind zum einen integriert mit Pendler- und Touristenkonzepten zu entwickeln. Das betrifft unter anderem das planerische Herangehen, die Informationsdarstellung, die Preisgestaltung und das Ticketing. P+R-Konzepte erfordern zum anderen die Zusammenarbeit von Stadt und Umland.

Aus Sicht der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sollten die im P+R-Konzept der Stadt zusammengestellten Vorstellungen in einem P+R-Entwicklungskonzept des Verkehrsverbundes Warnow Berücksichtigung finden. Auf dieser Grundlage könnten dann Planungsvereinbarungen mit dem Landkreis Rostock und weiteren auch außerhalb des Verkehrsverbundes gelegenen kommunalen Aufgabenträgern wie zum Beispiel Ribnitz-Damgarten getroffen werden.

Gute Erfahrungen haben die Region Frankfurt/Main und der Verkehrsverbund Rhein-Main mit dem Fokus auf Planungskorridore entlang der SPNV/ÖPNV-Achsen gemacht. Grundlage dafür ist die Quantifizierung des tatsächlichen Bedarfs an P+R beziehungsweise B+R-Plätzen. Die Standorte werden dabei nicht wie bisher einzeln, sondern gemeinsam im Korridor betrachtet. Dadurch können die auszubauenden beziehungsweise neu vorzusehenden Standorte sowohl im Verkehrsnetz als auch in der Siedlungsstruktur (u. a. Betroffenheit von Wohngebieten, Nutzungskonflikte im Stationsumfeld, Flächenverfügbarkeit) besser bewertet werden.

2.2.2 Indikatoren erfolgreicher P+R-Konzepte

An Hand der Analysen wurden Indikatoren bestimmt, die maßgeblichen Einfluss auf die erfolgreiche Gestaltung der P+R-Systeme haben. Diese Indikatoren werden zuerst in ihrer Wirkung beschrieben und deren erfolgreiche Umsetzungen aufgeführt.

1. Gemeinsame Aufgabe von Stadt und Umland

Ungebremster MIV führt zu einem hohen Ressourcenverbrauch und stößt in Ballungsräumen mehr und mehr an Kapazitätsgrenzen. Die vom MIV verursachten Belastungen nehmen kontinuierlich zu. Die Verkehrsströme entstehen durch die immer stärkere Verflechtung von Stadt und Umland zu einem in seiner Gesamtheit zu betrachtendem Ballungsraum, der vor allem auch durch die räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsort geprägt ist. Ein weiteres nicht zu vernachlässigendes Mobilitätsaufkommen stellt der in den letzten Jahrzehnten zugenommene Freizeit- und Tourismusverkehr dar, der sich abhängig von den regionalen Gegebenheiten mit dem Pendlerverkehr überlagert oder an arbeitsfreien Tagen die bestehende Verkehrsinfrastruktur sinnvoll nutzen kann.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist als Oberzentrum gefragtes Ziel in der Freizeit und stellt gemeinsam mit dem Umland eine ausgeprägte Tourismusregion dar. Vor allem in den Sommermonaten und bei publikumswirksamen Großveranstaltungen entsteht dabei ein deutliches Zielverkehrsaufkommen.

Der Ausbau des ÖPNV als Antwort darauf ist folgerichtig. Allerdings ist die Feinerschließung im ländlich geprägten Umland durch den ÖPNV wirtschaftlich kompliziert und deshalb besonders an Wochenendtagen und während der Schulferien oft unzureichend. Eine Möglichkeit dem entgegen zu steuern besteht im Anlegen von P+R und B+R-Anlagen an Stationen leistungsstarker ÖPNV-Achsen außerhalb der städtischen Siedlungsbereiche beziehungsweise in Stadtrandlage.

Zur Realisierung bedarf es der abgestimmten Herangehensweise der kommunal zuständigen Planungsträger erfolgen. Die Federführung und den Interessenausgleich zwischen den beteiligten Kommunen kann dabei zum Beispiel der Verkehrsverbund übernehmen, weil P+R ein Baustein des öffentlichen Verkehrsangebotes im regionalen Rahmen darstellt. Einige gute Beispiele dafür werden nachfolgend benannt und sind:

- Stadt Dresden und Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)
- Stadt Frankfurt am Main und Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
- Stadt Hannover und Großraumverkehr Hannover (GVH)

Stadt Dresden und Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)

Die Stadt Dresden besitzt eine zentrale Lage im Ballungsraum Oberes Elbtal mit verkehrlich deutlich ausgeprägten Stadt-Umland-Beziehungen (Abbildung 1). An den fünf S-Bahn- und Regionalbahnstäten des Verkehrsverbundes Oberelbe befinden sich 36 P+R-Plätze mit circa 2.090 Stellplätzen (2015), im Stadtgebiet Dresden befinden sich an acht P+R-Plätzen etwa 470 Stellplätze.

Die Planungs- und Entwicklungsarbeiten für P+R an den SPNV-Stationen werden gemeinsam mit den betreffenden Kommunen abgestimmt und vorangetrieben. Dies betrifft die Priorisierung von Standorten auf Basis der Nachfrage im Bedienungsgebiet, die Dimensionierung der P+R-Anlagen sowie die bauvorbereitenden Aktivitäten für Bauplanung und Finanzierung. Die konkrete Bauplanung und Realisierung liegen dann in der Zuständigkeit der jeweiligen Kommunen. Der Verkehrsverbund beteiligt sich finanziell anteilig an den Vorbereitungen und dem Bau der P+R-Anlagen.

Taktgeber derzeit ist ein Programm zum behindertengerechten Ausbau der ÖV-Stationen und die in diesem Zusammenhang durchgeführten Überprüfung hinsichtlich Auslastung der P+R-Anlagen sowie der Zielführung und Beschilderung.

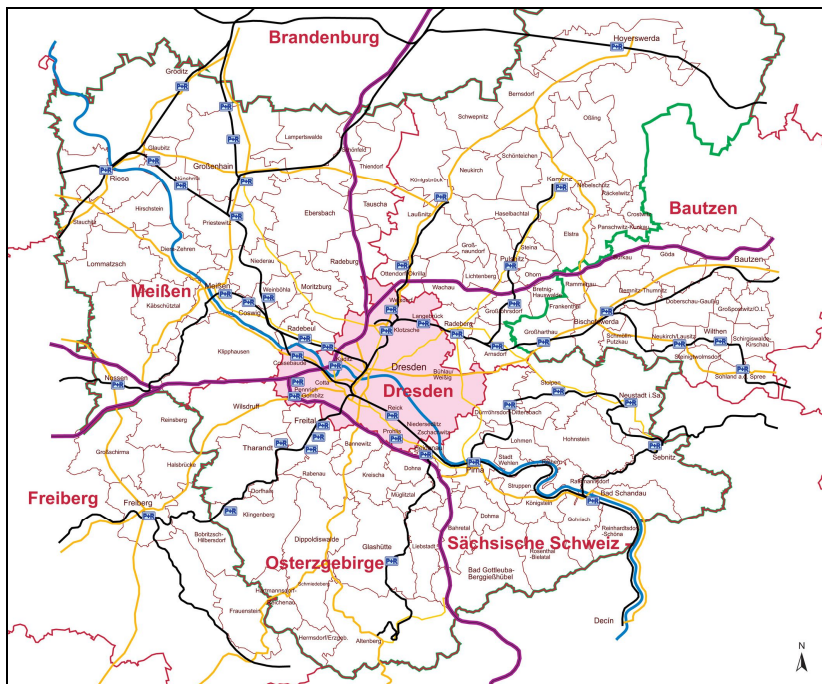


Abbildung 1: Bedienungsgebiet des Verkehrsverbundes Oberelbe mit P+R-Plätzen (Stand 2015) Quelle: /8/

Stadt Frankfurt am Main und Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

Der RMV hat zahlreiche Untersuchungen zum P+R in seinem Gebiet durchgeführt. Kernergebnisse sind:

- Die Auslastung der Plätze ist hoch und die Tendenz ist steigend.

- Die Voraussetzungen für P+R sind gut, da die Stadt Frankfurt am Main in der Regel aus den umliegenden Städten und Landkreisen mit dem Schienenverkehr in 45 Minuten erreichbar ist.
- Als vorherrschender Fahrzweck wurde mit 89 Prozent die Fahrt zur Arbeit ermittelt.
- Die durchschnittliche Luftlinienentfernung vom Startort des P+R-Nutzers zur ÖPNV-Station beträgt circa sechs Kilometer.
- Der Fremdnutzeranteil auf den Parkplätzen wurde recht unterschiedlich hoch und im Durchschnitt mit elf Prozent ermittelt. Ursachen für Fremdnutzung sind vor allem Parkdruck (Anzahl der Abstellmöglichkeiten und Kosten) in der unmittelbaren Umgebung des P+R-Platzes, sowie naheliegende Arbeitsplätze.

Um die Arbeit in den Städten und Gemeinden zu erleichtern, wurde ein Leitfaden für ein stadtregionales P+R-Konzept mit den Inhalten Organisation/Recht, Prozessgestaltung, Partner/Zuständigkeiten entwickelt. Des Weiteren wurden Erreichbarkeitsanalysen für ausgewählte Standorte durchgeführt.

Stadt Hannover und Großraumverkehr Hannover (GVH)

Für das Gesamtgebiet existieren 6.100 P+R-Plätze, die kostenlos für GVH Kunden sind. Über eine interaktive Karte (<https://www.vnz-niedersachsen.de/region-hannover/park-und-ride/>) können Angaben zu den P+R- und B+R-Plätzen sowie zu den ÖPNV-Anbindungen abgefragt werden.

2. Internetauftritt zum P+R

Der Internetauftritt zum P+R in den Portalen der Städte, Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen ist von großem Gewicht für das Verständnis der Kombination von MIV und ÖV auf dem Fahrtweg. Vor allem Gelegenheitsnutzer benötigen hinreichend Information für die Planung ihrer Fahrt. In guten Portalen sind Bezeichnung des P+R-Platzes, Ortslage, genaue Bezeichnung zur Eingabe in das Navigationsgerät, Anzahl Plätze, Behinderten- und Frauenplätze, Einfahrtshöhe, zeitliche Verfügbarkeit, bewacht/unbewacht, Kosten, Informationen zum ÖPNV (Takt, Preis etc.), aber auch die Parkplatzsituation im Zielgebiet enthalten.

Als vorbildlich ist diesbezüglich der Internetauftritt der Stadt Wien zu nennen (<http://www.parken.wien/at>). Dem Nutzer werden hier alle Infos über die P+R-Plätze, deren NAVI-Eingabe, die Kapazitäten, Gebühren, Behindertenstellplätze, Bewachung, ÖPNV-Anschlüsse und ÖPNV-Tarife geliefert.

Auch in anderen Städteportalen wie Hamburg, Bremen, Hannover, Erfurt, Dresden, Salzburg und Amsterdam befinden sich zum P+R ausführliche Angaben. Teilweise sind die Portale interaktiv aufgebaut. Ein interessantes Beispiel dafür bietet der Internetauftritt des Verkehrsverbundes Oberelbe - VVO: <https://www.vvo-online.de/de/service/park-ride/index.cshtml>, welcher auf einer kartografischen Darstellung basiert und zugleich eine unmittelbare Verbindung mit dem Fahrplanauskunftssystem des VVO herstellt.

In den Portalen befinden sich teilweise auch Informationen zu den Parkmöglichkeiten im Citybereich einschließlich vorhandener zeitlicher Begrenzungen sowie den Parkgebühren, um den Entscheidungsprozess pro P+R zu unterstützen.

Auf einer interaktiven Karte des Verkehrsverbundes Rhein-Main können zum Beispiel die Standorte von P+R-Plätzen ermittelt und Verbindungsauskünfte abgefragt werden. Über einen Link kann zu jedem Standort eine Infoseite aufgerufen werden, auf der Fahrplan- und Umgebungsauskünfte bereitgestellt werden.

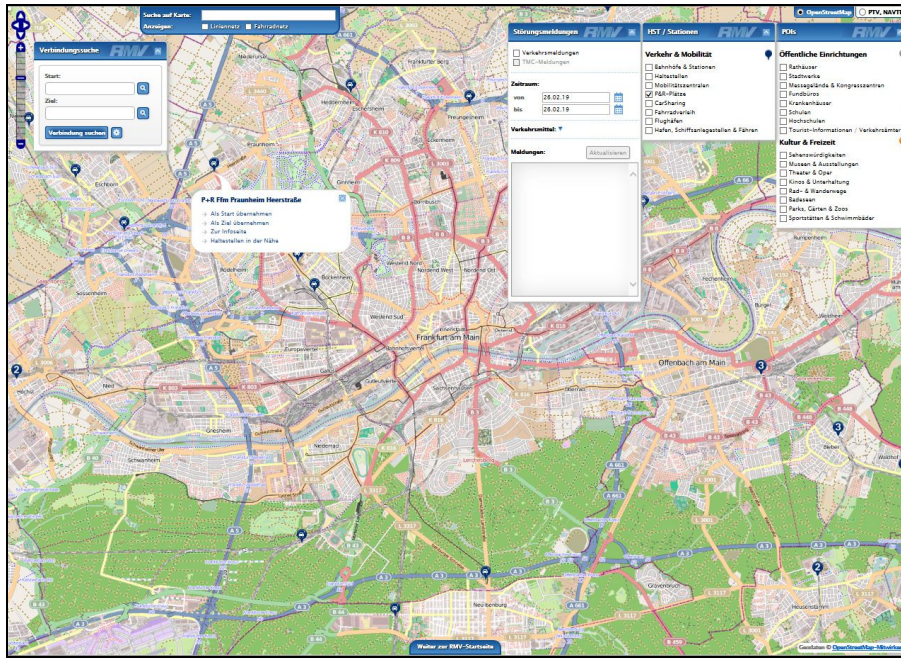


Abbildung 2: P+R-Seite des Internetauftrittes des Rhein-Main-Verkehrsverbundes RMV
Quelle: <https://www.rmv.de/c/de/linien-netze/unterwegs-mit/auto/park-ride/>

Im PARK+RIDE-Hessenportal (<https://pundr.hessen.de>) können Detailinformationen zu den P+R-Standorten (Stellplatzanzahl, Nutzungszeiten, Gebühren, Einschränkungen und Fotos) abgerufen werden.

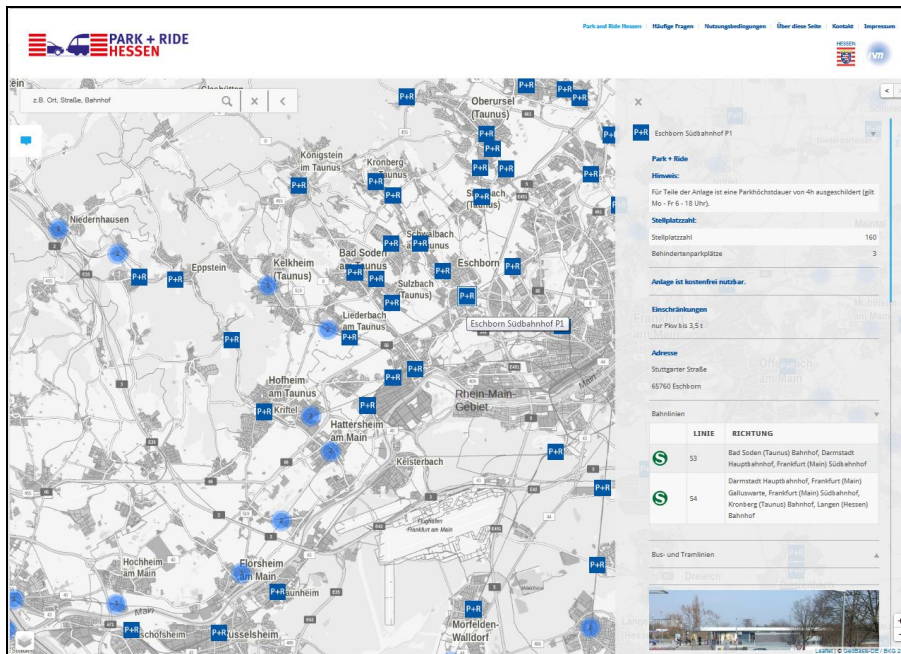
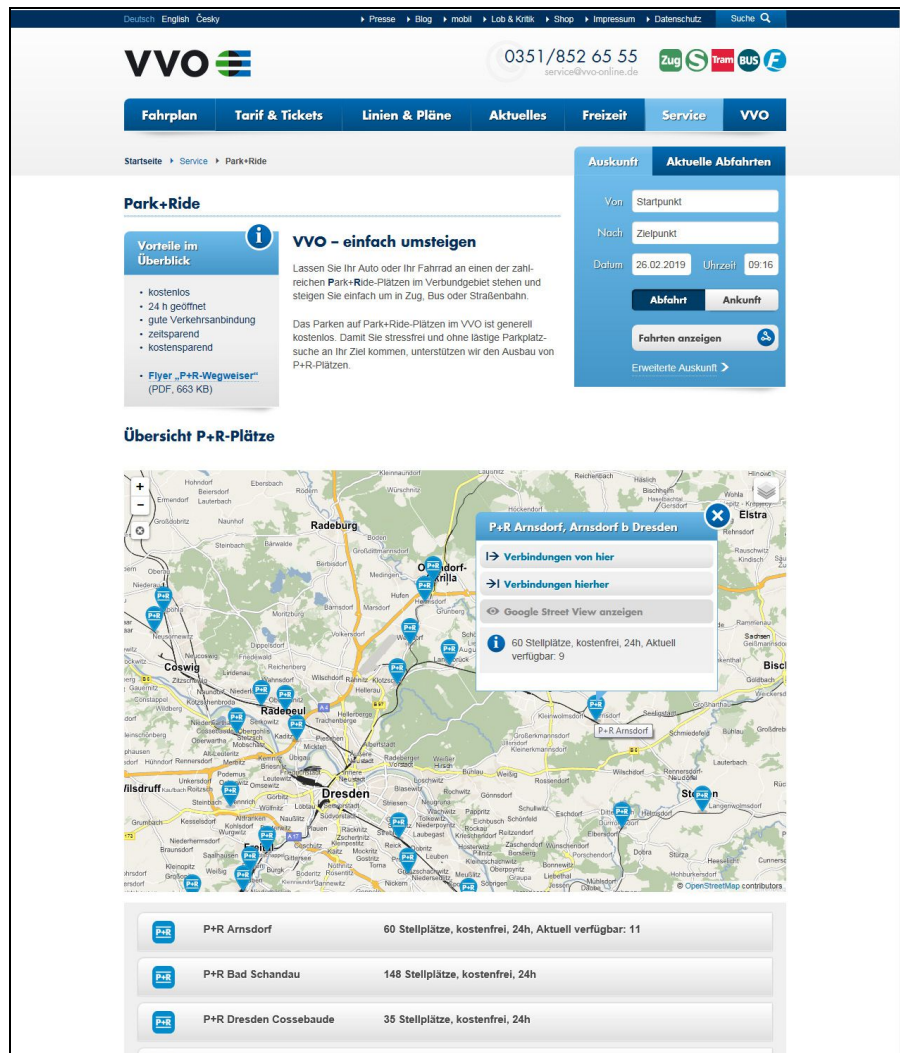


Abbildung 3: Übersichtskarte zu P+R in Hessen (Ausschnitt) mit Standortinformationen
Quelle: <https://pundr.hessen.de>

Ein Beispiel für die Verknüpfung der P+R-Standortabfrage und ÖV-Verbindungsauskunft stellt die interaktive P+R-Internetseite des Verkehrsverbundes Oberelbe VVO dar (<https://www.vvo-online.de/de/service/park-ride/index.cshtml>).

Gegenwärtig werden schrittweise die P+R-Plätze mit Sensortechnik ausgestattet, um die zeitaktuelle Stellplatzverfügbarkeit angeben zu können.



VVO

0351/852 65 55
service@vvoonline.de

Zug Tram BUS F

Fahrplan Tarif & Tickets Linien & Pläne Aktuelles Freizeit Service VVO

Startseite Service Park+Ride

Park+Ride

Vorteile im Überblick

- kostenlos
- 24 h geöffnet
- gute Verkehrsanbindung
- zeitsparend
- kostensparend
- Flyer „P+R-Wegweiser“ (PDF, 663 KB)

VVO – einfach umsteigen

Lassen Sie Ihr Auto oder Ihr Fahrrad an einen der zahlreichen Park+Ride-Plätzen im Verbundgebiet stehen und steigen Sie einfach um in Zug, Bus oder Straßenbahn.

Das Parken auf Park+Ride-Plätzen im VVO ist generell kostenlos. Damit Sie stressfrei und ohne lästige Parkplatzsuche an Ihr Ziel kommen, unterstützen wir den Ausbau von P+R-Plätzen.

Auskunft **Aktuelle Abfahrten**

Von: Startpunkt

Nach: Zielpunkt

Datum: 26.02.2019 Uhrzeit: 09:16

Abfahrt Ankunft

Fahrten anzeigen

Erweiterte Auskunft

Übersicht P+R-Plätze

P+R Arnsdorf, Arnsdorf b Dresden

Verbindungen von hier

Verbindungen hierher

Google Street View anzeigen

60 Stellplätze, kostenfrei, 24h, Aktuell verfügbar: 9

P+R	P+R Arnsdorf	60 Stellplätze, kostenfrei, 24h, Aktuell verfügbar: 11
P+R	P+R Bad Schandau	148 Stellplätze, kostenfrei, 24h
P+R	P+R Dresden Cossebaude	35 Stellplätze, kostenfrei, 24h

Abbildung 4: P+R-Seite des Internetauftritts des Verkehrsverbund Oberelbe VVO
Quelle: <https://www.vvo-online.de/de>

3. Standortwahl und nachfragegerechte Dimensionierung von P+R-Anlagen

Wichtig für die Standortfestlegung von P+R-Plätzen ist deren gute Erreichbarkeit aus dem Hauptstraßennetz. So sind größere P+R-Standorte möglichst nicht in kleinteiligen Siedlungsgebieten vorzusehen, weil von diesen eine meist zeitlich begrenzte Verkehrszunahme ausgehen kann. Kleine Standorte hingegen sollten möglichst nahe an den Siedlungsgebieten platziert werden, um die Reiseweiten mit dem MIV zu minimieren.

Untersuchungen der ISUP GmbH zur Parkplatzbelegung im Verkehrsverbund Oberelbe (VVO-P+R-Konzept 2014) und im Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (2016) haben gezeigt, dass sich durchschnittliche Parkplatzauslastungen > 85 - 90 Prozent ungünstig auf die Motivation von Pendlern gegenüber P+R auswirken. Sobald sich diese hin und wieder einen

Parkplatz im Umfeld der Anlage suchen müssen, verändern sie ihr Verhalten und fahren direkt mit dem Auto weiter. Es geht darum den Nutzer dauerhaft an P+R zu gewöhnen und das erfordert eben eine sichere Verfügbarkeit eines Parkplatzes.

Deshalb ist es wichtig vorhandene Anlagen an die Nachfrage anzupassen. Bei der Planung von P+R-Plätzen ist deshalb die Auslastung zukunftsicher zu ermitteln beziehungsweise auf das Vorhandensein von Erweiterungsflächen zu achten. Eine Hilfestellung für die Dimensionierung bietet der „Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R- / B+R-Anlagen“ /16/.

Ein Problem stellt oft die Flächenverfügbarkeit für P+R-Anlagen in unmittelbarer Nähe von ÖPNV-Stationen dar, besonders dann, wenn es sich um ein bereits dicht erschlossenes und bebautes Gebiet handelt. Deshalb werden heute bei Neuplanung von ÖPNV-Trassen Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und dem MIV bereits in den Planungsphasen berücksichtigt, um geeignete Standorte mit Erweiterungsreserven berücksichtigen zu können.

Bei der Dimensionierung der Stellplatzkapazität müssen sowohl die Nachfrageentwicklung als auch der Investitionsaufwand in Betracht gezogen werden. Bei größeren P+R-Anlagen ist es durchaus zweckmäßig, einen etappenweisen Ausbau vorzusehen, der dann der Nachfrageentwicklung angepasst werden kann.

Um möglichst nahe an den ÖPNV-Stationen P+R-Plätze anbieten zu können, werden in dichter bebauten Gebieten die Anlagen oft als Parkdecks oder Parkhäuser, letztere auch kombiniert mit anderen Parkplatznutzungen angelegt. Diese damit verbundenen Investitions- und Betriebskosten erfordern aber entsprechende Parkgebühren.

In der Studie „Wirkungsweise und Potential von kombinierter Mobilität 2012“ /10/ werden P+R und B+R-Anlagen typisiert. In dem „Maßnahmenplan Park+Ride“ /15/ des RMV werden Empfehlungen für die Planung von P+R in einem Bedienungsgebiet gegeben.

Interessant ist in diesem Zusammenhang das Beispiel von Brüssel-Crainheim, wo ein neuangelegter P+R-Platz einen garantierten kostenlosen Abstellplatz bietet. Voraussetzung ist hier eine Internetregistrierung über die der Platz zugewiesen wird. Dies wäre aber in Mecklenburg-Vorpommer nur für private Stellplatzanlagen möglich, weil das StrWG M-V eine Reservierung öffentlich gewidmeter Stellplätze nicht zulässt.

4. Ausschilderung an Autobahnen und Einfallstraßen / Wegweisung zu P+R-Anlagen

Die rechtzeitige und zielführende Information zu P+R-Möglichkeiten ist besonders für Gelegenheitsnutzer von vordringlicher Bedeutung. Die Ausschilderung an Autobahnen und Einfallstraßen möglichst mit elektronischer Anzeige der freien Parkplätze und dem Hinweis auf die Abfahrtszeit des ÖPNV gehört mittlerweile zu den Standards eines guten P+R-Systems. Voraussetzung dafür ist die online-Datenerfassung der ein- und ausfahrenden Kfz beziehungsweise die Belegungserfassung jedes einzelnen Kfz-Stellplatzes mit Sensortechnik.

Neu zu errichtende Anlagen sind mit Echtzeiterfassung zu planen und bestehende nachzurüsten, um ein P+R-Managementsystem aufbauen zu können.

Die innerörtliche Wegweisung zum P+R-Platz ist oftmals lückenhaft. Sie ist aber für den Ortsunkundigen zur Vermeidung von Suchverkehr unerlässlich. Gleiches trifft auch für den fußläufigen Weg vom P+R-Platz zur ÖPNV-Haltestelle (sofern nicht unmittelbar einsehbar) sowie auf maßgeschneiderte Informationen zu den Fahrpreisen und den Bedingungen des ÖPNV zu.



Abbildung 5: Verkehrsinformationstafel mit P+R-Hinweis in Dresden-Kaditz
Foto: TU Dresden



Abbildung 6: Dynamische P+R-Information an der Straßenbahndehndstelle Kröllwitz in Halle/Saale
Foto: ISUP GmbH

5. Zeitvorteile gegenüber dem MIV

Der Zeitvorteil gegenüber dem MIV spielt eine dominierende Rolle für die Entscheidung zum P+R. Eine empirische Untersuchung aus den Niederlanden für die Städte Rotterdam und Den Haag (Randelhoff Zukunft Mobilität 2013) kommt zu dem Ergebnis, dass die Kombination aus Pkw und ÖPNV (= Nutzung von P+R) vor allem aufgrund des höheren Komforts und einer höheren Reisegeschwindigkeit erfolgt. Dabei wird sogar der höhere Komfort beziehungsweise die Bequemlichkeit etwas höher bewertet als der Reisezeitvorteil.

Eigene Untersuchungen der ISUP GmbH zum P+R-System des VVO (VVO-P+R-Konzept 2014 /6/) bestätigen diese Erkenntnisse. P+R-Plätze werden besser ausgelastet, je günstiger der Reisezeitvorteil für den ÖV ausfällt. Mit zunehmender Entfernung wird auch eine annähernd gleiche Reisezeit akzeptiert, weil die Kriterien Bequemlichkeit und Stressfreiheit für die Nutzer deutlich in Erscheinung treten. Deshalb ist es wichtig, an gut frequentierten ÖPNV-Stationen entsprechend große P+R-Stellplatzkapazitäten anzubieten. Selbst bei einer Reisezeitgleichheit ÖPNV/MIV nehmen noch zehn Prozent der Ein/Aussteiger am P+R teil.

Für die überschlägige Dimensionierung von P+R-Anlagen kann im Bedienungsgebiet des VVO demzufolge bei einem Reisezeitverhältnis $< 1,0$ von einem durchschnittlichen P+R-Nutzeranteil der Ein/Aussteiger von zehn bis 14 Prozent ausgegangen werden. Bei einem Reisezeitverhältnis $> 1,0$ verringert sich dieser P+R-Nutzeranteil an den Ein/Aussteigern im Durchschnitt auf zehn bis sieben Prozent.

Besonders P+R-Plätze, für welche sich eine Reisezeitquotient für den ÖPNV/MIV $> 1,5$ ergibt, werden nur zögerlich angenommen und weisen dementsprechend ausreichend Stellplatzreserven aus.

Deshalb sind bei der Entwicklung von P+R-Systemen die ÖPNV-Stationen zu präferieren, bei denen die Reisezeitvorteile am größten sind oder es ist gemeinsam mit dem Verkehrsverbund nach Wegen zu suchen, wie der ÖPNV beschleunigt werden kann.

6. Cityparken und P+R

Die Parkmöglichkeiten im Zentrum einer Stadt und die Nutzung von P+R stehen in einem engen Verhältnis. Werden im Stadtgebiet eine hohe Anzahl von kostengünstigen Parkplätzen angeboten, dann ist der Anreiz zur P+R-Nutzung gering. Dazu zählen bei Berufspendlern auch von diesen nutzbare Firmenparkplätze auf Privatgrundstücken.

Die wirkungsvollste Maßnahme zur Forcierung von P+R ist die Reduzierung der Stellplatzkapazität, was meist im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Verdichtung steht. In einzelnen Stadtbereichen gibt es Einfahrtverbote für Fremdfahrzeuge (ausgenommen Anwohner und Versorgung), was ebenfalls zur Nutzung von P+R animiert. Weitere Maßnahmen sind die

Einrichtung von Anwohnerparken und Kurzzeitparkzonen. Zeitbeschränkung und/oder hohe Parkgebühren werden häufig kombiniert:

- In Wien stellt die Parkraumbewirtschaftung ein zentrales und besonders wirksames Instrument zur Verbesserung des Stadtverkehrs dar. Sie wirkt nachhaltig auf die Verkehrsmittelwahl und das Verkehrsverhalten.
- Im Innenstadtbereich von Paris wurde zum 01. Januar 2018 die Parkdauer auf sechs Stunden begrenzt und die Parkgebühr zusätzlich auf 50 Euro angehoben. Eine Stunde Parken kostet vier Euro und steigt überproportional auf den Sechs-Stundenpreis an.
- Salzburg hat die maximale Parkdauer auf drei Stunden begrenzt.
- In Straßburg liegt die maximale Parkdauer im Zentrum bei drei Stunden und 35 Euro.
- In Amsterdam werden durchschnittlich fünf bis acht Euro pro Stunde bei einem Tagessatz von 30 bis 45 Euro verlangt.

Sehr interessant unter dem Stichwort kostenloser ÖPNV ist in diesem Zusammenhang die Lösung von Tallin (Estland). Vor drei Jahren wurde für die Einwohner von Tallin der kostenlose ÖPNV im Stadtgebiet von Tallin eingeführt. Im Gegenzug wurden die vorhandenen Parkplätze deutlich verteuert und es werden keine Erweiterungen vorgenommen.

In den Internetportalen der Städte werden die Bedingungen für das Parken aufgeführt und konkrete Hinweise zur Nutzung von P+R gegeben, aber auch die Parkhäuser benannt, die als Alternative genutzt werden können. Die Preise bewegen sich in der Regel um die vier Euro pro Stunde, so in Wien, München oder Köln. Häufig wird auch über die Strafgebühren bei der Überschreitung der Parkdauer an Parkautomaten informiert.

7. P+R und ÖPNV-Ticketangebot

Das Parken auf den P+R-Anlagen ist in der Regel kostenlos. Sind aber hohe Fremdnutzeranteile auf Grund der Parkplatzlage anzutreffen, so müssen Maßnahmen ergriffen werden, die Fremdnutzung möglichst zurückzudrängen. Das kann erreicht werden, wenn gebührenpflichtiges Parken eingeführt wird. Die P+R-Nutzer können dann ihre Parkberechtigung (z. B. Erhalt eines Parktickets in Verbindung mit dem Lösen der ÖPNV-Fahrkarte) erwerben. Bedingung ist aber, dass auf dem P+R-Platz dann auch regelmäßig Kontrollen durchgeführt werden. In Städten mit hohem P+R-Anteil wird häufig eine Kombination von Parkgebühr und ÖPNV-Ticket vorgenommen. Kostenloses Parken ist dann nur mit dem Erwerb eines ÖPNV-Tickets möglich.

Entsprechend der konkreten städtischen Bedingungen sind vielfältige Kombinationen von P+R-Ticket und dem ÖV-Ticket anzutreffen, die oft auch, wenn Parkgebühren erhoben werden, einen Rabatt für das ÖPNV-Ticket enthalten:

- Dabei erlaubt zum Beispiel in Straßburg das Parkticket in Höhe von 4,10 Euro/Tag die freie Hin- und Rückfahrt in die City für alle Insassen des Pkw.
- In Maastricht kann kostenlos geparkt werden, wenn ein darüber hinaus rabattiertes Ticket erworben wird.
- In Wien befinden sich an den Endstationen der U-Bahn P+R-Plätze zu einem Tagessatz von 3,40 Euro. Das Tagesticket kostet für jede Person 5,80 Euro.
- In Prag wird auf die Nutzung von bewachten P+R-Plätzen (vor allem auch als Absicherung gegen Diebstahl) zum Tagessatz von circa acht Euro und auf das preiswerte ÖPNV-Ticket von 1,10 Euro pro Fahrt hingewiesen.
- In Innsbruck ist das Parken auf den ÖBB-Parkplätzen frei, wenn zugleich ein ÖBB-Ticket erworben wird.

Allerdings ist dies in Deutschland eher nicht zu verzeichnen. Feststellbar sind hier eher Differenzierungen bezüglich der Gebühren für P+R-Plätze mit sehr hoher Auslastung, hervorgerufen durch sehr hohe Reisezeitvorteile und niedrig frequentierten P+R-Plätzen, die dann kostenlos sind.

- Die Nutzung von P+R in der Region München ist in der Regel kostenpflichtig. Die Höhe des Parkentgelts hängt von der Lage und der Nutzungsdauer ab und beträgt 1,00 bis 1,50 Euro pro Tag.
- In Köln und Frankfurt am Main gibt es teils kostenlose und teils kostenpflichtige P+R-Plätze. Kostenpflichtig sind hier häufig die gut ausgelasteten P+R-Parkplätze, da infolge ihrer Attraktivität die Nutzer bereit sind, auch Kosten für das Parken in Kauf zu nehmen.
- Beispielstädte für kostenloses Parken sind unter anderem Hannover, Erfurt, Leipzig, Dresden oder Bremen.

Die Entscheidung pro Kosten sind Einzelfallentscheidungen, die vor allem der Lagegunst (hoher Vorteil für den Nutzer) der Anlage geschuldet sind.

8. Organisation von P+R

Das Einrichten von P+R-Systemen bedingt eine kontinuierliche und vorausschauende Arbeitsweise. Anfangs ist es oft nur der Bau von Parkplätzen (teilweise nach „wildem Parken“) in der Nähe von ÖPNV-Stationen und mit der Zunahme ihrer Auslastung wird deren Bedeutung für die Verkehrsgestaltung im Ballungsraum erkannt.

Dabei ist ein Agieren in zweierlei Hinsicht erforderlich: Das gemeinschaftliche Herangehen von Städten, Gemeinden, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen im Ballungsraum bei der Planung des Systems und wenn es sich dann schrittweise etabliert hat, die Organisation der operativen Arbeit. Aufgabe einer solchen organisatorischen Einheit ist es unter anderem die Wirkung der P+R-Anlagen auf den Verkehr zu überwachen und notwendige Maßnahmen einzuleiten.

Beispielsweise wurde in Hamburg 2013 eine P+R-Betriebsgesellschaft für die operative Arbeit gegründet, um P+R effektiv zu organisieren. Hamburg besitzt 8.600 Stellplätze an 36 Standorten. An 23 Standorten wird seit 2014 eine Tagesgebühr von 2,00 Euro erhoben. Voraussetzung für die Gebührenerhebung war die Einhaltung von Qualitätsstandards wie Beleuchtung, Videoüberwachung und Notrufeinrichtungen. Diese Maßnahme hat für viel Kritik bei den Nutzern geführt und die Nutzerzahlen waren rückläufig. Gegenwärtig bewegen sie sich fast wieder auf dem Niveau wie vor der Einführung einer Gebühr.

Die P+R-Gesellschaft selbst arbeitet seit 2015 gewinnbringend und will den Bestand weiter auf 10.000 Plätze durch Aus- und Neubau erhöhen. Von der Hamburger Bürgerschaft wird gegenwärtig politisch herangetragen (Hamburger Abendblatt 17.08.2018), die derzeit im Umland befindlichen Parkplätze von 14.500 bis 2020 auf 25.000 P+R-Stellplätze zu erhöhen. Der Senat der Stadt Hamburg wird aufgefordert seiner Verantwortung für die Stadt gerecht zu werden und die Umlandgemeinden beim Ausbau der P+R-Kapazitäten positiv zu unterstützen.

In München besitzt die Landeshauptstadt seit 1992 die Park&Ride GmbH als Serviceunternehmen für den Bereich Parken, die inzwischen auch für die Städte und Gemeinden der Region tätig ist. Sie betreut 14.000 Stellplätze auf 38 Anlagen. Das Leistungsspektrum umfasst alle Aufgaben rund um das Management von P+R, von der Planung und operativem Betrieb bis zu Kontroll- und Instandhaltungsarbeiten und der Optimierung des Systems. Innerhalb des Mittleren Rings in München ist aufgrund des guten ÖPNV-Angebotes kein P+R-Angebot mehr vorhanden. Ziel der städtischen Verkehrsplanung ist es, den MIV von außerhalb bereits frühzeitig zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Deshalb beteiligt sich die Stadt München finanziell an der Errichtung von P+R-Stellplätzen im Umland des MVV-Bereichs. Die Einnahmen aus den Parkentgelten decken nur einen Teil der Betriebskosten; die übrigen Mittel werden aus dem städtischen Haushalt aufgebracht.

9. P+R Kenngrößen ausgewählter Städte /16/

	Rostock	Dresden	Erfurt	Salzburg	Hamburg	Wien	München
Einwohner	207.000	550.000	213.000	155.000	1.850.000	1.950.000	1.450.000
Einpendler	30.000	90.000	49.000	47.000	340.000	207.000	360.000
Stellplätze P+R Stadt	3.040	470	1.400	4.730	8.600	8.900	9.500
Stellplätze P+R Umland		2.090	nicht ausgewiesen	830	22.000	37.000	18.900
Modal Split ÖPNV	17,0 (2013)	22,0	17,2	15,0	18,0	39,0	22,8
Modal Split MIV	36,4 (2013)	39,0	42,3	43,0	42,0	27,0	32,5
Parkpreise Innenstadt [€/h]	1,70 - 2,00	1,50 - 2,00	1,50 - 2,00	1,00 (4,00 €/ 4 h)	4,00	4,00	4,00

Tabelle 2: Statistische und Mobilitätskennziffern ausgewählter Städte

2.3 Schlussfolgerungen zur generellen Weiterentwicklung des P+R

Aus der Analyse des bestehenden P+R- Systems der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und den im Kapitel 2.2 dargestellten Indikatoren für ein erfolgreiches P+R-System werden nachfolgend Schlussfolgerungen zur Verbesserung des bestehenden P+R-Systems gezogen, die unabhängig vom Neubau von P+R-Parkplätzen sind.

Diese Aufgaben können sofort angegangen werden, wie zum Beispiel der Internetauftritt zu P+R und die P+R-Planung als gemeinsame Aufgabe von Stadt und Umland. Bei Infrastrukturplanungen sind noch stärker die Digitalisierung als Voraussetzung für Echtzeitinformationen sowie der Zusammenhang von Cityparken und dem Erfolg von P+R zu berücksichtigen.

Die nachfolgend aufgeführten Schlussfolgerungen wirken parallel zum bestehenden P+R-System, werden seine Akzeptanz verbessern, benötigen keinen zeitlich umfangreichen Planungsvorlauf, der finanzielle Aufwand ist überschaubar und es gelingt damit das bisher in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock gut aufgebaute P+R-System, welches aber eben nicht immer gut nachgefragt ist, in ein besseres Licht mit nachhaltiger Wirkung zu setzen.

2.3.1 P+R-System ist gemeinsame Aufgabe von Stadt und Umland

Im Rahmen des Projektes erfolgte durch die ISUP GmbH eine stichprobenhafte Analyse der im Verkehrsverbund Warnow befindlichen P+R-Plätze bezüglich deren Auslastung und es wurde ein Reisezeitvergleich mit dem Zielpunkt Rostock Hbf. vorgenommen. Die Auswertung zeigt deutlich: Die P+R-Plätze des Umlandes sind gut an den schnellen öffentlichen Personenverkehr (RB, S-Bahn) angebunden. Der durchschnittliche Zeitvorteil des ÖPNV beträgt circa sieben bis acht Minuten. Die Inanspruchnahme ist gut und teilweise sind die Plätze überfüllt. Beispiele dafür sind Rövershagen, Laage, Parkentin, Güstrow und Bützow.

Demgegenüber liegen die P+P-Standorte im Stadtgebiet von Rostock vielfach zu dicht am Ziel, so dass sich ein Umsteigen für die MIV-Nutzer nicht mehr lohnt.

P+R an den schnellen ÖPNV-Achsen außerhalb des Stadtgebietes besitzt den Vorteil, dass die Autos nicht die Haupteinfallstrassen belasten, nicht den städtischen P+R frequentieren, meist

eine bessere Flächenverfügbarkeit als im städtischen Gebiet gegeben ist und außerdem die öffentlichen Verkehrsunternehmen in der Region höhere Einnahmen erzielen können.

Im MOPZ, besonders aber im „Bericht TK 3 des kommunalen Managements für die Region Rostock“, werden für die Siedlungsachsen:

- Rostock - Papendorf - Pölchow - Benitz - Schwaan - Bützow und
- Rostock - Kritzmow - Stäbelow - Satow

konkrete Vorschläge zum P+R (z. B. in Hucksdorf, Papendorf, aber auch Untersuchungsbedarf an leistungsstarken zentralen Bushaltestellen) gemacht.

Auch die Regionalbahnachsen in östlicher und westlicher Richtung von Rostock besitzen Potenzial für die Anlage von P+R. Im RV 2 des MOPZ wird auch auf die Notwendigkeit der Schaffung von P+R an den hochbelasteten Straßenradialen hingewiesen sowie darauf, dass das P+R-System nicht erst an den Stadtgrenzen von Rostock beginnen sollte.

Im Kontext mit Straßenbahnerweiterungen in die Stadtrandgebiete muss die Suche nach günstigen P+R-Standorten inbegriffen sein. Aus den Erfahrungen ist dabei ein hoher Wert auf eine gute Straßenanbindung und die Möglichkeit einer späteren Erweiterung der Stellplatzkapazität zu legen.

Parken und Reisen ist als ein strategisches Element der Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung zu verstehen, weil es in enger Wechselwirkung mit der demografischen, der Wirtschafts-, der Siedlungs-, der Verkehrs- und der Tourismusentwicklung steht sowie mit entsprechenden Anforderungen an ÖV-Angebote und Tarife verknüpft ist.

Um eine abgestimmte P+R-Umsetzung sicher zu stellen, da P+R an Bahnstationen im Umland die beste Präferenz bezüglich der Reisezeitvorteile besitzt, bedarf es einer regelmäßigen interkommunalen Zusammenarbeit von Hanse- und Universitätsstadt Rostock, dem Landkreis Rostock, dem Planungsverband Region Rostock, dem Verkehrsverbund Warnow, den betroffenen Kommunen, den Verkehrsunternehmen sowie der Deutschen Bahn AG.

Weil die Hanse- und Universitätsstadt Rostock als Oberzentrum das größte Interesse am Erfolg und der Erweiterung von P+R hat, hat die Stadtverwaltung mit der Erarbeitung des P+R-Konzeptes die Initiative ergriffen, um mit allen zu Beteiligten ein Gesamtsystem P+R Stadt und Umland zu entwickeln. Da es sich dabei um eine längerfristige Aufgabe handelt, sollte entsprechend der positiven Erfahrungen aus anderen Regionen die Zuständigkeit für diese Zusammenarbeit in einer Hand liegen und vorzugsweise vom Verkehrsverbund wahrgenommen werden. Zu den Aufgaben der die P+R-Entwicklung managenden Institution gehört auch die regelmäßige Erfassung der Auslastung von P+R-Anlagen, um aus den Ergebnissen Schlussfolgerungen für die weitere Entwicklung der P+R-Standorte und Kapazitäten, der ÖPNV-Angebote und der Tarife ziehen zu können.

2.3.2 Internetauftritt zum P+R

Fragt man im Internet nach Parken und Reisen in Rostock und der Region werden nachfolgende Homepages angeboten:

- **www.rostock.de** keine Info zum P+R, dafür sind aber unter dem Titel "Offizielles Stadtportal für Rostock & Warnemünde" alle kostenfreien und kostenpflichtigen Parkplätze aufgeführt. Auch unter dem Stichwort Anreise wird nicht zum P+R informiert.
- **www.verkehrsverbund-warnow.de** unter der Rubrik „Service“ sind eine Karte mit den P+R-Plätzen im Stadtgebiet von Rostock und ein Übersichtsblatt mit der Anzahl der Stellplätze, ÖV-Haltestelle, Linien abgebildet.

Gesamteindruck: nicht kundenfreundlich, keine Verknüpfung mit Fahrplan, Verweis auf VVW-App.

- **www.rsag-online.de** gleiche Karte wie beim VVW und Anzahl der Stellplätze für jeden P+R-Standort, Hinweis zu den bedienenden ÖV-Linien (S-Bahn, Straßenbahn und Bus)

und zur Reisezeit bis ins Stadtzentrum gegebenenfalls mit Umsteigen. Die RSAG hat ebenfalls eine App, die aber nach Auskunft von Nutzern sehr langsam ist.

Gesamteindruck: etwas aussagekräftiger als beim VVW, aber verbesserungsbedürftig hinsichtlich einer direkten Verknüpfung mit der Fahrplanauskunft.

- Die Portale **www.gratisparken.de** und **www.parken-in-rostock.de** informieren über die Parkmöglichkeiten im Stadtgebiet und in Warnemünde.

Das vorhandene P+R-Angebot wird insgesamt wenig überzeugend bekanntgemacht und derzeit ungenügend vermarktet. Über die Möglichkeiten zum Parken in den Stadtgebieten erfährt man mehr als über P+R. Wie es besser in anderen Städten gemacht wird, ist in Kapitel 2.2 beschrieben. Es wird empfohlen, eine qualitativ hochwertige Seite zum P+R einschließlich des Umlandes zu entwickeln, die den potentiellen Nutzer optisch übersichtlich strukturiert empfängt und ihm alle notwendigen Informationen (z. B. exakte Bezeichnung des P+R-Platzes, Ortslage, genaue Angaben für Eingabe in das Navigationssystem, Anzahl Stellplätze, Behinderten- und Frauenparkplätze, Einfahrtshöhe, zeitliche Verfügbarkeit, bewacht/unbewacht, Parkplatzkosten, Infos zum ÖV mit Takt, Fahrzeit und Fahrpreis, Parksituation im Zielgebiet, Servicetelefon zum Erhalt weitere Auskünfte) liefert und verlinkt gleichermaßen über die Portale der Stadt, der RSAG, des VVW und der Umlandgemeinden zugänglich ist.

Die Echtzeiterfassung der P+R-Plätze wird später die Möglichkeit bieten, die Nutzer noch aussagekräftiger über die aktuelle Situation beim P+R (interaktive Karte mit Angabe der Anzahl freier Parkplätze für die jeweiligen P+R-Standorte) zu informieren. Kurz- bis mittelfristig kann ein Modell analog zur MVV-Homepage umgesetzt, wo nach Tageszeit gestaffelt Informationen über die durchschnittliche Auslastung der P+R-Anlagen im kompletten Verbundgebiet geliefert werden. Somit können sich Fahrgäste informieren, wie hoch die Wahrscheinlichkeit auf einen freien Stellplatz am jeweiligen P+R-Standort ist.

2.3.3 Digitalisierung vorantreiben

Digitalisierung ist bestimmend für den Verkehr von morgen. Der Kunde will wissen, wie er mit dem ÖPNV weiterkommt, wo sich sein Fahrzeug befindet, wie die Anschlüsse gewährleistet sind, wie die Verkehrslage ist und, und, und. Dazu bedarf es unter anderem einer Infrastruktur, die digital vernetzt ist. Dazu gehören auch die P+R-Plätze. Das ist in Rostock noch nicht gegeben. Im MOPZ wird auf die Problematik der Echtzeitdatenerfassung als eine Voraussetzung für ein attraktives Verkehrsmanagementsystem als ein aktuell zu lösendes Problem reagiert.

Die Installation der Echtzeitdatenerfassung sollte schrittweise, beginnend mit den am meisten frequentierten P+R-Plätzen erfolgen. Neben dem bisher üblichen Verlegen von Schleifendetektoren für das Erkennen der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge einschließlich der Datenübermittlung an einen Server sind inzwischen Detektionssysteme erhältlich, die durch die Einzelplatzerfassung auf Parkplätzen zuverlässiger Daten bereitstellen und darüber hinaus Rückschlüsse unter anderem auf die Parkdauer (z. B. auch Hinweis auf dauerabgestellte Fahrzeuge), die Uhrzeit der Ein- und Ausfahrt, die Besetzung von Behindertenstellplätzen zulassen.

Die Echtzeitdatenerfassung ist auch Voraussetzung, um P+R in das Verkehrsmanagement zu integrieren. Dann wird es möglich, auf Verkehrsinformationstafeln auch über die Auslastung der Parkplätze zu informieren, mittels dynamischer Wegweisung Nutzer zu alternativen P+R-Standorten zu lenken und interaktive Karten mit Routingmöglichkeiten anzubieten.

2.3.4 Cityparken und P+R

Im gesamten Stadtgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sind heute insgesamt viele Pkw-Stellplätze verfügbar. Dies betrifft nicht nur die im Straßenraum und Parkhäusern öffentlich zugänglichen Stellplätze, sondern auch die besonders für Berufspendler vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten auf Firmengeländen. Diese Feststellung schließt nicht aus, dass im

unmittelbaren Stadtzentrum und dicht bebauten Gebieten im öffentlichen Raum Stellplatzmangel besteht. Ausnahmen stellen Großevents dar, während derer örtliche Parkraumeinschränkungen bestehen und die überdurchschnittlich vielen Besucher auch aus entfernteren Regionen nach Rostock anlocken.

Rostock verfügt zur Steuerung des ruhenden Verkehrs über eine Parkgebührenordnung (letzte Aktualisierung im November 2018), in der besonders zentral gelegene Stadtbereiche berücksichtigt sind. Die Einhaltung der Gebührenpflicht bedarf aber auch regelmäßiger Kontrollen seitens der städtischen Verkehrsüberwachung.

Kostenfreie Parkmöglichkeiten, soweit diese im Zielgebiet auch auf Privatflächen noch zur Verfügung stehen, sind sehr oft ausgelastet, und dabei zugleich kontraproduktiv hinsichtlich des Erfolges eines P+R-Systems.

Deshalb müssen, wie im MOPZ angeführt, schrittweise die Anzahl der Stellplätze in der City verringert, kostenfreies Parken weiter eingeschränkt und die Parkgebühren als Steuerungsinstrument auch in Blick auf die Tourismusgestaltung genutzt werden. In erster Linie geht es darum, das Tagesparken von Einpendlern (Beruf, Ausbildung, Besorgung u. a.) in der Stadt zurückzudrängen. Das kann mit der Einrichtung/Erweiterung von Anwohnerparken auf Wohngebietsstraßen, Kurzzeitparkzonen und Parkdauerbegrenzungen auf Parkplätzen/in Parkhäusern unterstützt werden. In der Innenstadt und im Stadtgebiet von Warnemünde wird dies bereits praktiziert.

Da diese Maßnahmen auch die Luftreinhaltepläne unterstützen, ist hier ein kongruentes Herangehen möglich. Während die Punkte 2.3.1 bis 2.3.3 direkt im Verantwortungsbereich von P+R liegen, ist das Erkennen des Zusammenhangs von Cityparken und P+R vor allem eine stadt- und verkehrsplanerische Aufgabe.

3. Bestands- und Standortanalyse inkl. Schwachstellenanalyse

3.1 Grundlagen

Die Bestands- und Standortanalyse wird unter Berücksichtigung der Stadt-Umland-Beziehungen sowohl für das Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock als auch für den Landkreis Rostock durchgeführt.

Da kein aktuelles Datenmaterial zu der Nutzung der Parkierungseinrichtungen verfügbar ist, wurden stichprobenhafte Erfassungen zur Parkplatzbesetzung durchgeführt. Für die Parkplätze auf dem Stadtgebiet von Rostock erfolgte zusätzlich zur Zählung der Fahrzeuge eine Registrierung deren Zulassungsbereiche. Die Unsicherheit, die sich aus der möglichen Mitnahme eines Kfz-Kennzeichens in einen anderen Ort beziehungsweise Kreis ergeben kann, wird als gering eingeschätzt, weil es sich sowieso nur um zufällige Stichproben handelt.

Die Zählungen erfolgten ausschließlich an Normalwerktagen (Dienstag bis Donnerstag) und vorzugsweise im Zeitfenster zwischen 09:00 und 15:00 Uhr.

3.2 Parkplätze im Stadtgebiet von Rostock

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock einschließlich Warnemünde sind insgesamt zwölf Parkplätze als P+R-Anlagen ausgeschildert. Da einerseits auf einigen dieser Standorte auf Grund deren Lage Kfz nicht ausschließlich zum Parken und Reisen geparkt werden und andererseits normale Parkplätze durchaus für den Zweck des P+R in Anspruch genommen werden, wurde die Erfassung um weitere sieben Parkplätze ergänzt.

Die Belegungserfassungen erfolgten insgesamt für 19 Standorte an jeweils drei unterschiedlichen Tagen im August und September 2018 außerhalb der Ferienzeit. Diese 19 berücksichtigten Parkplätze verfügen insgesamt über eine Stellplatzkapazität für circa 4.840 Pkw. Insgesamt 3.010 dieser Stellplätze entfallen dabei auf ausgewiesene P+R-Anlagen.

Bei der Kapazitätsermittlung der Parkieranlagen wurden alle Stellplätze einschließlich der Reservierungen für Versehrte und gegebenenfalls für zusätzliche Nutzung (E-Tankstellen o. a.) berücksichtigt.

3.2.1 Standorte der P- und P+R-Plätzen

In nachfolgender Tabelle 3 sind die berücksichtigten Standorte aufgelistet. Die laufende Nummerierung dieser Standorte ist dabei nur von berichtsinterner Bedeutung. Eine kartografische Übersicht ist getrennt für die Kernstadt von Rostock sowie für die nordwestlichen Stadtgebiete einschließlich Warnemünde in den Anlagen 1-1 und 2-1 dargestellt.

Lfd. Nr.	Widmung	Bezeichnung:	Anmerkungen	Kapazität	ÖPNV-Bedienung
1	P+R	Dierkower Allee	an der Endhaltestelle, teilweise Fremdnutzung mit Lkw-Abstellung	185	Strab 3, 4
2	P+R	Theodor-Heuss-Straße	300 Meter nordwestlich Hst. Dierkower Allee, vorwiegend Wohngebiets-Parkplatz	210	Fußweg zur Strab 3, 4
3	P+R	Dierkower Kreuz	Am Umsteigepunkt, Fremdnutzung vom Wohngebiet möglich	110	Strab 1, 2, 3, 4, Bus 16, 18, 19, 45, 49

Lfd. Nr.	Widmung	Bezeichnung:	Anmerkungen	Kapazität	ÖPNV-Bedienung
4	P+R	Brinckmannsdorf (Katt-un-Mus-Weg)	an der Haltestelle	195	Bus 23, 120, 123
5	P + Caravan	Mühlendamm	an der Haltestelle, gebührenpflichtig	45	Bus 22, 23
6	P+R	Hauptbahnhof Süd	südöstlich Ausgang Hbf., gebührenpflichtig	141	S-Bahn, RB, RE; IC, Straba, Bus
7	P+R	Südblick	in der Endhaltestelle	160	Straba 5
8	P+R	Groß Schwaßer Weg	in Nähe der B 103, auch Ausweichparkplatz für Ostseestadion, Zoo u. a.	720	Bus 28
9	P+R	S-Bahn-Haltepunkt Marienehe	neben S-Bahn-Hp. und Straßenbahnhaltestelle	80	S1, Strab 1, 5
10	P+R	S-Bahn-Haltepunkt Lütten Klein	östlich S-Bahn-Hp.	430	S1, Bus 31, 35, 38, 39, 45, 49
11	P+R auf Wohngebiets-P	Flensburger Straße	westlich S-Bahnhof Lichtenhagen über B 103, vorrangig Anwohner	230	S1, Bus 36
12	P	Warnemünde Ost	An der Stadtautobahn (B 103), vorrangig Besucher von Warnemünde, gebührenpflichtig	170	Bus 36
13	P+R	Warnemünde Werft	westlich S-Bahn-Hp., überwiegend Anliegernutzung	32	S1, Bus 36, 37
14w	P	Warnemünde Mittelmole (West)	nördlich Bahnhof (für Pkw), Warnemündebesucher, gebührenpflichtig	360	S-Bahn
14o	Caravan	Warnemünde Mittelmole (Ost)	nördl. Bahnhof (für Caravan und Bus), gebührenpflichtig	120	S-Bahn
15	P	Warnemünde Hohe Düne	östlich der Warnow, vorrangig Nutzer der Fähre, gebührenpflichtig	245	Fähre zur S-Bahn
16	P + Caravan + Bus	Strand Mitte	an der Parkstraße, Besucher vom Strand und Warnemünde, gebührenpflichtig	688	Bus 36, 37
17	P+R	Strand West	am westl. Stadtrand in Warnemünde (Hst. Rohrmanische Koppel), gebührenpflichtig	550	Bus 37
18	P	Mecklenburger Allee	Endhaltestelle Lichtenhagen, vorwiegend Anwohner	43	Strab 1, 5
19	P	Erich-Schlesinger-Straße	ca. 500 m südlich vom Hbf., vorwiegend Berufspendler	250	S-Bahn, RB, RE; IC, Strab, Bus

Tabelle 3: Untersuchte Parkplatzstandorte im Stadtgebiet von Rostock (Stand März 2019)

3.2.2 Nutzung der Parkplätze an Werktagen

Die Situation auf den in Tabelle 3 zusammengestellten Parkplätzen wurde nach den Sommerferien an unterschiedlichen Werktagen stichprobenhaft mindestens dreimal erfasst (Di. 21.08.,

Mi. 22.08, Di. 28.08., Do. 30.08., Di. 18.09. und Mi. 19.09.2018). Es handelte sich dabei um Tage ohne besondere Events in der Stadt.

Die Ergebnisse der aus den Erfassungsdaten durchschnittlich ermittelten werktägliche Auslastung sind in den nachfolgenden Tabellen 4 (P+R-Standorte) und 5 (P-Standorte) getrennt nach gewidmeten P+R-Standorten und nach weiteren Parkplätzen zusammengefasst. Zu den P+R-Plätzen wird zusätzlich der Standort 5 „Mühlendamm“ gerechnet, weil dieser überwiegend P+R-Funktion hat.

lfd. Nr.	P+R-Standorte	Kapazität	durchschnittliche werktägliche Nutzung	
			Kfz	Auslastung
1	Dierkower Allee	185	105	57 %
2	Theodor-Heuss-Straße	210	54	26 %
3	Dierkower Kreuz	110	108	98 %
4	Brinckmansdorf	195	3	2 %
5	Mühlendamm (Gebühren)	45	14	30 %
6	Hauptbahnhof Süd	141	67	48 %
7	Südblick	160	90	56 %
8	Groß Schwaßer Weg	720	56	8 %
9	S-Bahn-Haltepunkt Marienehe	80	26	32 %
10	S-Bahn-Haltepunkt Lütten Klein	430	9	2 %
11	Flensburger Straße	230	112	49 %
13	Warnemünde Werft	32	27	86 %
17	Strand West (Gebühren)	550	23	4 %

Tabelle 4: Belegung und Auslastung der P+R-Standorte (inklusive Mühlendamm)

lfd. Nr.	P-Standorte	Kapazität	durchschnittliche werktägliche Nutzung	
			Kfz	Auslastung
12	Warnemünde Ost (Gebühren)	170	60	35 %
14w	Warnemünde Mittelmole (West) (Gebühren)	360	138	38 %
14o	Warnemünde Mittelmole (Ost) (Gebühren)	120	60	50 %
15	Warnemünde Hohe Düne (Gebühren)	245	38	16 %
16	Warnemünde Strand Mitte (Gebühren)	688	48	7 %
18	Mecklenburger Allee	43	18	42 %
19	Erich-Schlesinger-Straße	250	257	103 %

Tabelle 5: Belegung und Auslastung der P-Standorte

Die Nutzung der Parkplätze im Stadtteil Warnemünde ist sehr stark saisonabhängig. Während der Sommerferien sind diese Parkplätze stark nachgefragt und rechtfertigen auch die Stellplatzkapazitäten.

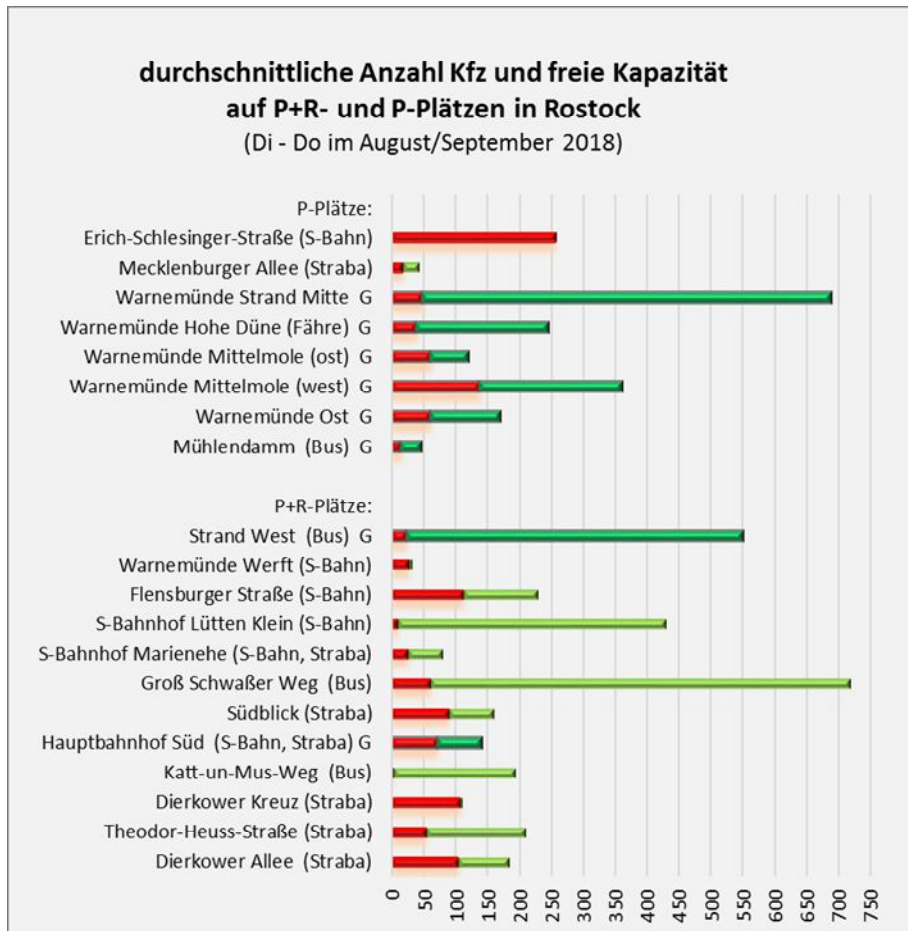


Abbildung 7: Durchschnittliche Anzahl Kfz und freie Kapazität auf P+R- und P-Plätzen in Rostock (Erfassung Di - Do im August/September 2018)

Die standortspezifische Verteilung der Parkierungskapazitäten und der Auslastungen ist kartografisch in den Anlagen 1-2 und 2-2 dargestellt.

Aus Erfahrung kann besonders hinsichtlich der Nutzung von P+R-Anlagen die Auslastung in drei Gruppen unterschieden werden:

- Auslastung über 80 % der Kapazität,
- Auslastung 50 % bis 80 % der Kapazität und
- Auslastung unter 50 % der Kapazität.

Im Fall a) kann eine durchschnittliche Auslastung über 80 Prozent nachteilig auf die Nachfrage wirken, weil das Risiko zunimmt, besonders in Spitzenzeiten keinen freien Parkplatz mehr vorzufinden.

Fall b) stellt eine gute Auslastung dar, wobei jeder P+R-Interessent auch mit einem freien Stellplatz für sein Kfz rechnen kann.

Im Fall c) ist von einer unbefriedigenden Akzeptanz des P+R-Standortes auszugehen. Diese Aussage trifft aber dann nicht zu, wenn die Dimensionierung des Parkplatzes hinsichtlich größerer Nachfrage bei bestimmten Events erfolgte (z. B. Parkplatz am Groß Schwaßer Weg als Auffangparkplatz für das Ostseestadion).

3.2.3 Herkunft der Parkplatznutzer nach Zulassungsgebieten

Aus den Zulassungsgebieten der parkenden Kfz kann näherungsweise die Herkunft der Parkplatznutzer abgeleitet werden. Es handelt sich dabei um den Durchschnitt aus zufällig erfassten Stichproben. Deshalb ist auch die Unsicherheit hinsichtlich einer Nichtübereinstimmung zwischen dem Fahrzeugzulassungsgebiet und dem tatsächlichen Stationierungsort des Fahrzeuges vernachlässigbar.

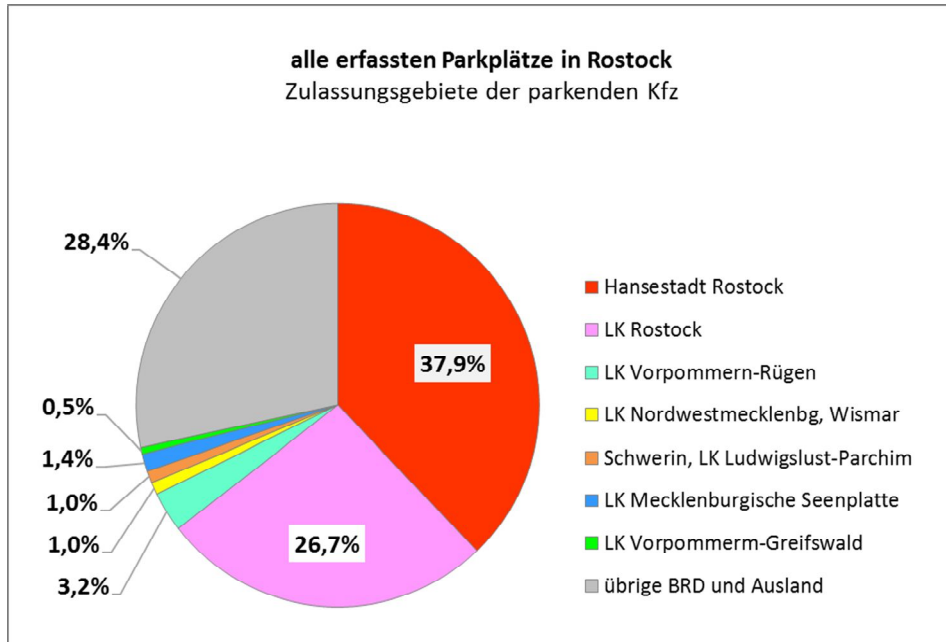


Abbildung 8: Verteilung der Kfz nach Zulassungsgebieten auf Parkplätzen in Rostock

Aus der Darstellung ist erkennbar, dass circa zwei Drittel der auf den Parkplätzen registrierten Kfz aus Rostock und dem angrenzenden Landkreis Rostock kommen. Die Einpendleranteile aus benachbarten Landkreisen in Mecklenburg-Vorpommern sind mit circa sieben Prozent eher gering. Knapp 30 Prozent der Fahrzeuge haben entferntere Zulassungsgebiete und können damit vorrangig Besuchern und Urlaubern zugerechnet werden.

Aus der Aufteilung nach normalen P-Plätzen und ausgewiesenen P+R-Plätzen (Abbildung 9) wird erkennbar, dass reichlich drei Viertel aller auf P+R-Plätzen angetroffenen Fahrzeuge in Rostock und dem Landkreis Rostock zugelassen sind. Somit wird P+R vorzugsweise beim Einpendeln aus dem engeren regionalen Umfeld in Anspruch genommen.

Im Umkehrschluss lässt sich daraus schlussfolgern, dass von weiter her angereisten Kfz-Nutzer wegen der ab den P+R-Standorten dann nur noch kurzen Restdistanzen zu den Zielen innerhalb Rostocks eher auf einen Umstieg zum ÖPNV verzichtet wird und deren Fahrzeuge eher am jeweiligen Zielort geparkt werden.

Auf den erfassten Parkplätzen ohne P+R-Funktion, welche sich überwiegend im Bereich Warnemünde befinden, ist erwartungsgemäß ein deutlich größerer Anteil Kfz von fernangehenden Verkehrsteilnehmern (überwiegend Urlauber und Tagestouristen) anzutreffen.

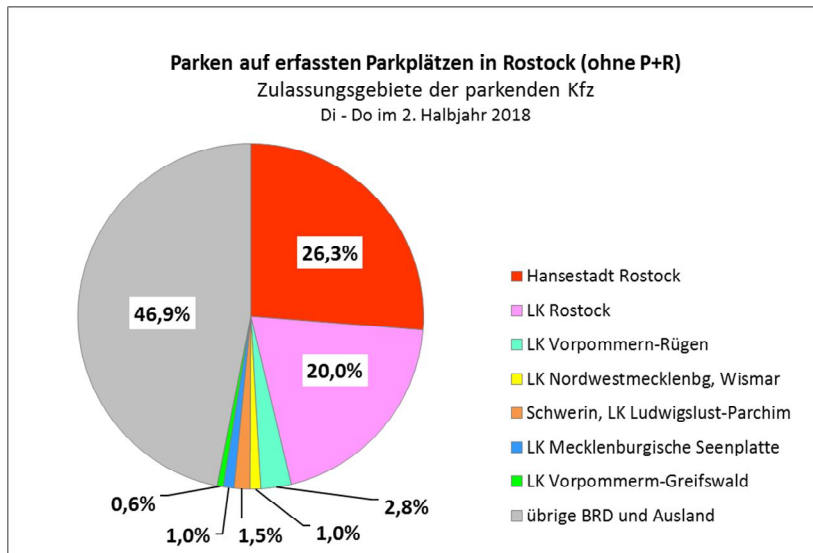
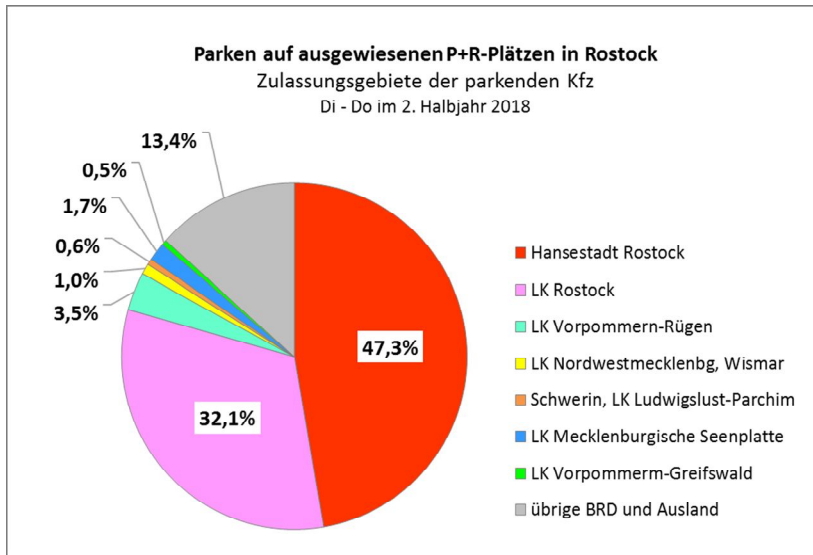


Abbildung 9: Verteilung der Kfz nach Zulassungsgebieten auf P+R- und P-Plätzen

Ein deutlicher Nutzungsunterschied zeigt sich bei einer Aufteilung nach gebührenpflichtigen und gebührenfreien Parkplätzen.

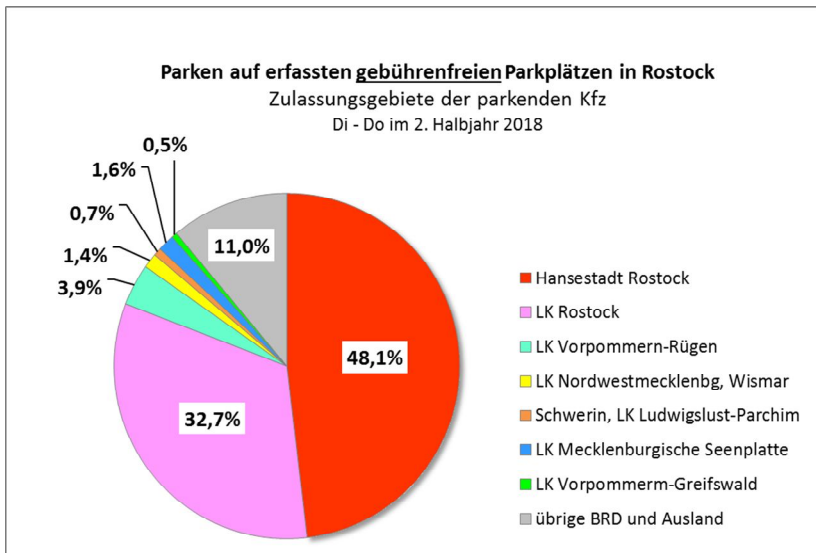
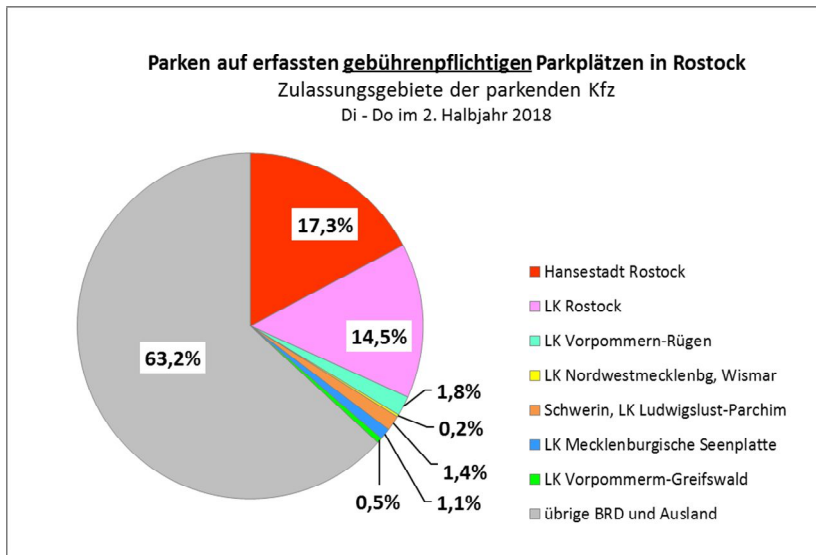


Abbildung 10: Verteilung der Kfz nach Zulassungsgebieten auf gebührenpflichtigen und gebührenfreien Parkplätzen

Aus den Grafiken ist deutlich erkennbar, dass gebührenpflichtige Parkplätze überwiegend von weiter her angereisten Besuchern genutzt werden, die in der Regel diese Parkplätze nur einmal oder wenige Male in Anspruch nehmen. Ortskundige Kfz-Nutzer aus Rostock und regelmäßige Pendler aus dem unmittelbaren Umland meiden eher diese gebührenpflichtigen Parkplätze.

In der Anlage 1-3 sind für ausgewählte P+R- und P-Standorte die Verteilungen der Kfz-Zulassungsgebiete einzeln dargestellt. Voraussetzung dafür war, dass auf dem jeweiligen Parkplatz ein ausreichendes Fahrzeugaufkommen angetroffen wurde und der Standort nicht als Wohngebietsparkplatz genutzt wird.

Wegen zu geringer Nachfrage konnten die P+R-Standorte Brinckmannsdorf und S-Bf. Lütten Klein nicht berücksichtigt werden. Auf Grund der unmittelbaren Nachbarschaft zu den Wohngebieten und der damit stärkeren Anliegernutzung wurden auch die Parkplätze Theodor-Heuss-Straße und Flensburger Straße nicht betrachtet.

Bei einigen der berücksichtigten Standorte sind deutliche Abweichungen gegenüber dem Durchschnitt zu erkennen, welche sich durch die Anteilsverteilung der Fahrzeugzulassungen aus der Stadt Rostock, aus dem Landkreis Rostock sowie aus der übrigen BRD ergeben.

Kfz aus den Landkreisen von Mecklenburg-Vorpommern (außer LK Rostock) machen je nach Standort zwischen sechs und zehn Prozent des Aufkommens aus. Die Ausnahme bildet der Standort am S-Bahnhof Marienehe mit null Prozent, da dieser für Einpendler ungünstig gelegen ist.

Der P+R-Platz Südblick liegt am Südrand der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Deshalb fällt auch der Anteil von Fahrzeugen mit Rostocker Zulassung mit 25 Prozent deutlich geringer als bei den anderen P+R-Standorten aus. Die P+R-Nutzer kommen überwiegend aus dem südlich der Stadt gelegenen Landkreisgebiet oder erreichen den Standort über die BAB 20 aus westlicher oder östlicher Zufahrtsrichtung.

Auf den nur wenige 100 Meter voneinander liegenden Parkplätzen am Hauptbahnhof und an der Erich-Schlesinger-Straße ergibt sich ein nahezu übereinstimmende Nutzerverteilung. Der Unterschied liegt aber in der Auslastung der Standorte (P+R am Hauptbahnhof gebührenpflichtig mit 48 Prozent Auslastung und durchschnittlich 67 Kfz; P an der Erich-Schlesinger-Straße gebührenfrei mit circa 103 Prozent Auslastung und 257 Kfz.

Daraus kann geschlussfolgert werden, dass viele der Pendler (sowohl Einpendler in die Stadt als auch Auspendler mit der Eisenbahn) zunächst den gebührenfreien Parkplatz auffüllen und danach auf den Parkplatz am Hauptbahnhof ausweichen.

Beim für P+R vorgesehenen Parkplatz am S-Bhf. Warnemünde Werft ist eine Differenzierung nach wirklichen P+R-Nutzern und Fremdparkern auf Grund der Nähe zu den Wohn- und Geschäftshäusern nicht möglich. Früh am Morgen haben dabei die mit der S-Bahn weiterreisende Pendler die besten Chancen, ihr Kfz an diesem Standort abzustellen.

3.2.4 P+R-Auslastungsvergleich nach Verkehrsmittelbedienung

In Rostock sind P+R-Anlagen sowohl an S-Bahn/SPNV-Stationen als auch an Straßenbahn- und/oder Bushaltestellen gelegen. Deshalb ist es von Interesse, welche Nachfrage sich in Abhängigkeit von dem auf dem weiteren Reiseweg zu nutzenden Verkehrsmitteln ergibt.

Für die 13 in Tabelle 4 zusammenfassten P+R-Standorte erfolgt nachfolgend ein Auslastungsvergleich in Abhängigkeit von der Verkehrsmittelanbindung. Auf Grund der geringen Anzahl zu berücksichtigender Standorte wird dabei auf eine weitere Unterscheidung hinsichtlich der ÖV-Bedienungshäufigkeit verzichtet.

Anbindung an Verkehrsmittel	Stellplatzkapazität	mittlere Anzahl parkende Kfz	Auslastung
Alle P+R-Plätze (inkl. Mühlendamm)	3.088	702	22,7 %
davon P mit Weiterfahrt:			
S-Bahn	913	245	26,8 %
Straßenbahn	665	357	53,6 %
Stadtbus	1.510	101	6,7 %

Tabelle 6: P+R-Auslastung in Abhängigkeit von der Verkehrsmittelanbindung

Allgemein ist bekannt, dass bei freier Verkehrsmittelwahl und ohne Restriktionen im jeweiligen Zielgebiet spurgeführte Verkehrsmittel bei P+R-Pendlern einen größeren Nutzerbonus als

die im Straßenverkehr mitfahrenden Busse haben. Dies ist auch bei der Betrachtung der P+R-Standorte in Rostock festzustellen, wo die Parkplätze an den Straßenbahnhaltstellen am besten von den Einpendlern angenommen werden.

Die wesentlichen Vorteile der Straßenbahn in Rostock sind dabei:

- direkte Verbindung in das Stadtzentrum und zu allen wichtigen Einrichtungen,
- attraktiver 10-Minuten-Takt auf den Ästen,
- weitgehend vom übrigen Straßenverkehr getrennte Verkehrsführung.

Die S-Bahn hat Vorteile hinsichtlich:

- einer schnellen Beförderung von Warnemünde und den angebundenen Stadtteilen in die Kernstadt,
- gute Umsteigebeziehungen zum Nah-, Regional- und Fernverkehr am Hbf.

Der Bus bindet zwar die an wichtigen Zufahrtsrichtungen von den Bundesautobahnen und Bundesstraßen liegenden und nicht vom Schienenverkehr erreichten P+R-Standorte in den Stadtteilen Brinckmansdorf und Gartenstadt an, weist aber Nachteile auf, die einer stärkeren Nutzung entgegenstehen:

- erreicht nicht unmittelbar das Stadtzentrum,
- fährt nur alle 20 Minuten,
- fährt im übrigen Straßenverkehr mit.

Das in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock etwa die Hälfte aller gegenwärtig vorgehaltenen P+R-Stellplätze nur mit dem Bus bedient werden, stellt sich somit als deutliches Problem für die Akzeptanz und damit die Nachfrage von P+R dar.

3.3 Verkehrsanbindung des Umlandes an Rostock

Unmittelbar südlich der Stadt Rostock befindet sich das Autobahnkreuz der Bundesautobahnen BAB 19 und BAB 20. Damit bestehen vom Osten, Süden und Westen gut ausgebaute und schnelle Straßenverbindungen, welche neben dem Fernverkehr auch von regionalen Pendlern nach Rostock genutzt werden. Die Anbindung von den BAB zur Stadt hin besteht über mehrere Bundes- und Landstraßen. Da diese Zufahrtsstraßen aber bereits sehr stark durch regionale Verkehrsströme belastet sind, kommt es besonders in den Spitzenzeiten zu regelmäßigen Behinderungen.

Circa 25 Prozent der in Rostock vorhandenen Arbeitsplätze werden von der im Umland wohnenden Bevölkerung besetzt. Dadurch besteht ein maßgebliches tägliches Pendleraufkommen. Zusätzlich besitzt Rostock eine große Anziehung auf den Urlauber- und Freizeitverkehr aus den die Stadt umgebenden Regionen.

Somit kann das Problem der Reduzierung des Individualverkehrs innerhalb des Stadtgebietes nicht nur mit Hilfe von Pendlerparkplätzen in Stadtrandlage an den ohnehin schon stark frequentierten Zufahrtsstraßen bewältigt werden, sondern die Verkehrsvermeidung muss bereits in der Region beginnen.

Dies erfordert ein abgestimmtes Vorgehen hinsichtlich einer attraktiven öffentlichen Verkehrsverknüpfung zwischen der Hanse- und Universitätsstadt sowie der Umgebungsregion. Das Umsteigen vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr sollte möglichst nahe am Startpunkt erfolgen.

Mit Ausnahme des südwestlichen Korridors im Zuge der Bundesautobahn BAB 20 ist die Region in den anderen Landrichtungen über Schienentrassen an Rostock angebunden. Die darauf

verkehrenden SPNV-Linien bedienen alle den Rostocker Hauptbahnhof als zentralen städtischen Umsteigepunkt. Züge der Linien S2 und S3 verkehren dabei weiter über Rostock Hbf. durch die westlichen Stadtgebiete bis nach Warnemünde.

3.3.1 SPNV-Anbindung des Umlandes an Rostock

Für die Nutzung dieser öffentlichen Beförderungsangebote ist für verkehrsmittelfreie Pendler unter anderem der Reisezeitvorteil ein wichtiges Entscheidungskriterium. Aus nachfolgender Zusammenstellung ist erkennbar, dass bei Berücksichtigung eines idealisierten Zielpunktes „Rostock Hbf.“ die Bahn fast immer Reisezeitvorteile gegenüber dem Kfz bietet. Einzig von Tessin aus hat die MIV-Fahrt über die BAB 20 einen geringen Zeitvorteil.

Große Reisezeitvorteile stehen aber teilweise nicht im Einklang mit dem im aktuellen Fahrplan bestehenden Beförderungsangebot der Bahn. Die günstigsten Fahrtverbindungen nach/von Rostock gibt es gegenwärtig mit Güstrow, Schwaan und Rövershagen. Ungenügend angebundene sind hingegen Bützow, Ribnitz-Damgarten und Gelbensande.

Ein 60-Minuten-Takt ist im regionalen Bereich als ein Mindestangebot für P+R zu betrachten, welches mit Angebotsverdichtungen in den morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten (HVZ) noch attraktiver gestaltet werden kann.

Zum Beispiel wird auf der mit der Regionalbahn nur alle 120 Minuten bedienten KBS 190 zwischen Rostock über Rövershagen nach Ribnitz-Damgarten an Werktagen mit eingeschobenen RB-Leistungen der Angebotstakt auf 60 Minuten reduziert, da dies aber nur am frühen Nachmittag erfolgt, hat diese Angebotsverbesserung für die meisten Berufspendler keine Bedeutung.

Ort	Reisezeitvergleich in Minuten zwischen Startort und Rostock Hbf.			Zeitersparnis	SPNV-Linien	Angebotstakt NVZ (HVZ) Min.	Züge pro Stunde
	Bahn	Auto	Zeiteinsparung mit Bahn				
Ribnitz-Damgarten	23	40	17	43%	RE9	120 (60)	0,5 (1)
Gelbensande	15	29	14	48%	RE9	120 (60)	0,5 (1)
Rövershagen	16	24	8	33%	RB12, RE9	60 + 120 (60)	1,5 (2)
Bentwisch	8	19	11	58%	RB12	60	1
Graal Müritz	27	35	8	23%	RB12	60	1
Tessin	33	29	-4	-14%	RB11	60	1
Sanitz	20	26	6	23%	RB11	60	1
Broderstorf	12	21	9	43%	RB11	60	1
Roggentin	9	19	10	53%	RB11	60	1
Laage	20	31	11	35%	S3	60	1
Kavelstorf	7	22	15	68%	S3	60	1
Bützow	21	37	16	43%	RE1	120 (60)	0,5 (1)
Güstrow	30	39	9	23%	S2, S3, RE5	2 x 60 + 120	2,5
Schwaan	16	25	9	36%	S2, RE1	60 + 120 (60)	1,5 (2)
Huckstorf	12	18	6	33%	S2	60	1
Papendorf	6	12	6	50%	S2	60	1
Kröpelin	31	38	7	18%	RB11	60	1
Bad Doberan	22	30	8	27%	RB11	60 (30)	1 (2)
Parkentin	14	19	5	26%	RB11	60 (30)	1 (2)

Tabelle 7: SPNV-Angebot zwischen Rostock Hbf. und dem Umland

P+R hängt natürlich auch von den Umsteigebedingungen an den Verknüpfungspunkten ab. Wichtige Faktoren dabei sind die Zielführung zur Station, die zuverlässige Verfügbarkeit eines

Stellplatzes für das Fahrzeug sowie kurze und sichere Wege zwischen Parkplatz und Bahnsteig.

Der Gestaltung des Umfeldes der Bahnhöfe und Haltepunkte in der Region als Zugangs- und Umsteigestationen kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. In der Regel liegen diese Aufgaben im Zuständigkeitsbereich der territorial zuständigen Kommune.

Um einen Überblick zu den P+R-Möglichkeiten für Pendler aus dem Umland zu gewinnen, wurden zusätzlich zur Aufgabenstellung die Parkierungssituationen an wichtigen SPNV-Stationen des Umlandes erfasst. Bedingt durch die Gebietsgröße kann dies nur schrittweise erfolgen. Die bisher vorliegenden Ergebnisse sind nachfolgend zusammengestellt.

3.3.2 P+R-Plätze und deren Auslastung im Umland von Rostock

Die räumliche Lage der Zugangsstellen an den SPNV-Linien ist in der Anlage 3-1 dargestellt. Daraus ist auch die Bedienungshäufigkeit auf den einzelnen Streckenabschnitten ersichtlich.

Es ist bemerkenswert, dass bereits an vielen Stationen Parkierungsmöglichkeiten vorhanden sind. Die Kapazität der ausgewiesenen Parkplätze wurde entsprechend der zu erwartenden Nachfrage dimensioniert und fällt deshalb sehr unterschiedlich aus.

Parkierungsmöglichkeiten bis zehn Stellplätze, die vor Ort funktionell als P+R ausgewiesen sind, haben aber für das Gesamtsystem nur geringe Bedeutung und sind somit in der zeichnerischen Darstellung nur mit „P“ gekennzeichnet.

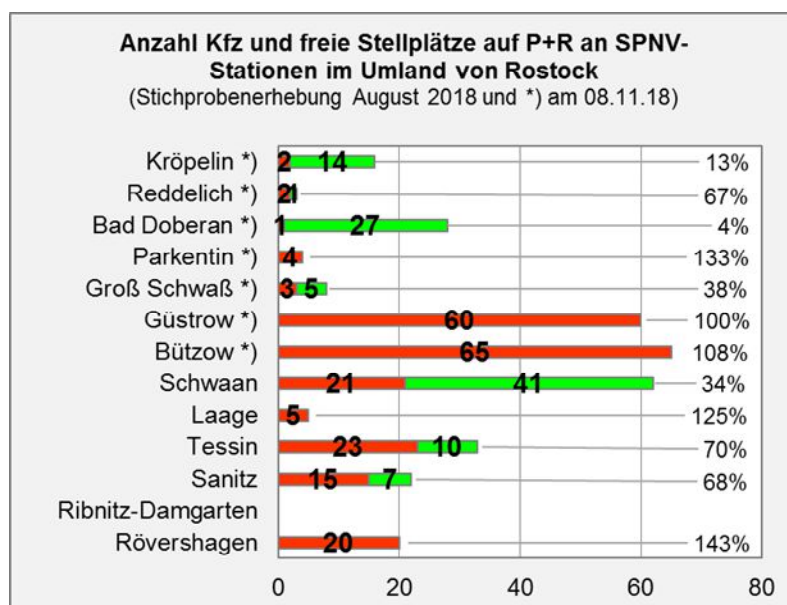


Abbildung 11: Ausgewählte P+R-Plätze im Umland von Rostock mit deren Auslastung

In der Anlage 3-2 ist die Auslastung der bisher erfassten P- und P+R-Standorte unter Berücksichtigung des Stellplatzangebotes zusammengestellt. Es ist erkennbar, dass die Parkplätze an den Bahnhöfen **Güstrow** und **Bützow** ausgelastet sind. Von hier aus startet nicht nur eine größere Anzahl von Pendlern nach Rostock, sondern auch in die Richtungen Schwerin und Neubrandenburg. Darüber hinaus gibt es auch signifikante Pendlerströme zwischen diesen beiden Städten.

Circa 50 Prozent der Pendler ab **Güstrow** haben ihr Ziel in Rostock. Für die P+R-Nutzung wirkt sich die Verbindungshäufigkeit in Richtung Rostock positiv auf die P+R-Nachfrage aus. 25

Prozent der SV-pflichtigen Auspendler fahren nach Laage, neun Prozent nach Bützow und zwölf Prozent nach Schwerin.

Ab der Stadt **Bützow** beträgt der SV-Pendleranteil nach Rostock nur circa 40 Prozent. In gleicher Größe wird nach Güstrow ausgependelt. Je zehn Prozent haben ihr Ziel in Schwerin und Schwaan. In Richtung Rostock bietet der SPNV trotz eines geringeren Zugangebotes einen Reisezeitvorteil, der viele Pendler die Bahn nutzen lässt.

Von **Schwan** aus haben 75 Prozent der SV-Auspendler das Ziel Rostock. Jeweils weitere zehn Prozent pendeln nach Bützow und Güstrow. Trotz eines attraktiven SPNV-Angebotes steht auf dem neu gestalteten P+R-Platz noch reichlich freie Parkierungskapazität zur Verfügung.

In **Laage** besteht dringender Handlungsbedarf hinsichtlich der Erweiterung von P+R an der SPNV-Station. Mehr als fünf Kfz können derzeit nicht an der Station abgestellt werden, was sich als gravierenden Hinderungsgrund für P+R darstellt. Das Auspendleraufkommen orientiert sich hier zu 60 Prozent auf Rostock und zu 40 Prozent auf Güstrow.

Im Zuge der Linie RB 11 zwischen Tessin über Rostock und Bad Doberan nach Wismar stellt sich das P+R-Pendleraufkommen recht unterschiedlich dar. Während im Ostabschnitt auf den neugestalteten P+R-Plätzen in **Tessin** und **Sanitz** eine gute Auslastung besteht, wird P+R im westlichen Abschnitt in Richtung Bad Doberan und darüber hinaus schlecht genutzt.

Ein großer Anteil der SV-Pendler im Einzugsbereich dieser SPNV-Strecke hat das Ziel Rostock. Aus Bad Doberan heraus haben 95 Prozent das Ziel Rostock.

Die Nichtverfügbarkeit gebührenfreier Pkw-Abstellmöglichkeit in der Nähe des Bahnhofes **Bad Doberan** mit seinem sehr großen Pendleraufkommen nach Rostock stellt einen signifikanten Nachteil für die P+R-Nutzung dar. Die auf einem Parkplatz nördlich der Bahngleise zu entrichtende Gebühr von sieben Euro für mehr als vier Stunden wird von den regelmäßigen Pendlern nicht akzeptiert.

Auch in nordöstlicher Richtung über **Rövershagen** ist das Stellplatzangebot an den SPNV-Stationen unzureichend. Auch hier besitzt Rostock eine sehr große Anziehung auf Pendler.

Aus **Ribnitz-Damgarten** im Nachbarkreis Vorpommern-Rügen beträgt der Anteil SV-Pendler nach Rostock 80 Prozent. Nur circa 20 Prozent haben ihr Ziel in Stralsund.

Ein großer Nachteil für potenzielle ÖV-Nutzer ist, dass Ribnitz-Damgarten außerhalb des Verkehrsverbundes Warnow liegt und regelmäßig nur alle 2 Stunden bedient wird. Die morgendlichen SPNV-Verdichtungsleistungen in Richtung Rostock haben aber gegenwärtig speziell für Berufspendler kein äquivalentes Rückfahrtangebot am späten Nachmittag.

4. Stadt-/ Umlandverflechtung

4.1 Das Pendleraufkommen

Um Aussagen zum Umfang und der Richtung von täglich auftretenden Pendlerströmen nach Rostock treffen zu können, ist deren Quantifizierung erforderlich. Eine gute Grundlage dafür bietet die Statistik der Bundesagentur für Arbeit zu den SV-pflichtig Beschäftigten. Auch wenn darin Selbständige, Freiberufler und andere Personengruppen nicht miterfasst sind, können mit den Angaben zu den SV-pflichtig Beschäftigten und deren standortspezifischen Verteilung ausreichend zuverlässige Aussagen zu den Pendlerverflechtungen getroffen werden. Es werden hierbei nur Daten berücksichtigt, die für das Einpendeln nach Rostock von einem Wohnsitz außerhalb der Stadt stehen.

Die Statistik mit Stichtag 30. Juni 2017 weist insgesamt 33.344 SV-pflichtige Einpendler aus dem gesamten Bundesgebiet und dem Ausland nach Rostock aus. Davon pendeln wegen der Entfernung nicht täglich alle, sondern geschätzt nur circa 24.700 Menschen zwischen ihrem Wohnort und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Einpendler	SV-pflichtige Einpendler mit Arbeitsplatz in Rostock
insgesamt	33.344
davon Landkreis Rostock	21.816 (65,4 %)
weitere LK Mecklenburg-Vorpommern	7.811 (23,4 %)

Tabelle 8: SV-pflichtige Einpendler nach Rostock
(Quelle: Stichtag 30.06.2017, Bundesagentur für Arbeit)

Für eine Beurteilung der verkehrlichen Relevanz ist das geografisch verteilte Pendleraufkommen von Bedeutung. In der Anlage 4 ist das den jeweiligen Kommunen im Landkreis Rostock (bei größeren Standorten auch aus den Nachbarlandkreisen) zugeordnete Pendleraufkommen nach Rostock dargestellt.

In den zurückliegenden Jahrzehnten haben die Pendlerströme zu den Arbeitsplätzen und den zentral gelegenen Versorgungseinrichtungen in Rostock kontinuierlich zugenommen. Aus der Verteilung ist erkennbar, dass aus den Umlandgemeinden ein hohes, mit der Entfernung abnehmendes Aufkommen in das Oberzentrum Rostock besteht. Dies hängt mit der Ballung der Arbeitsplätze in Rostock zusammen. Gleichzeitig wird es überlagert durch die über zwei Jahrzehnte stattgefundene Abwanderung der Bevölkerung zu Wohnstandorten in den Nachbargemeinden von Rostock.

Es ist weiterhin erkennbar, dass größere Pendleraufkommen aus den Kommunen an den SPNV-Strecken oder in deren Nähe bestehen, was eine gute Voraussetzung für die Weiterentwicklung des P+R-Systems darstellt.

Neben der Bereitstellung von Parkierungsmöglichkeiten an den Zugangsstellen sowie einem attraktiven Beförderungsangebot aus der Region bis nach Rostock stellt die zeitaktuelle Information zu den P+R-Möglichkeiten einen wichtigen Schwerpunkt des Mobilitätsmanagements dar.

P+R ist dabei nicht als Konkurrenz zu den Regionalverkehrsangeboten mit Bussen zu sehen, sondern stellt eine notwendige Ergänzung zur Erschließung des ländlichen Raumes dar. Vielfach ist der öffentliche Regionalverkehr aus wirtschaftlichen Gründen eher auf den Schüler-

verkehr ausgerichtet und kann mit seinen Angeboten nicht alle Anforderungen der Berufspendler erfüllen.

4.2 Pendlerströme

Die Zielstellung muss sein, Pendler bereits in der Nähe ihres Startpunktes auf öffentliche Beförderungsangebote zu orientieren. Da aus Gründen der territorialen Lage von individuellen Wohnorten und den Arbeitsorten für einige der Wegebeziehungen in der Fläche keine nachfragegerechten Beförderungsangebote bereitgestellt werden können, wird auch weiterhin ein erheblicher Teil der Pendler mit dem Kfz das Stadtgebiet von Rostock erreichen.

Um das P+R-System in Rostock darauf einstellen zu können, sind die Zufahrtsrichtungen und die zu erwartende Größe der Zufahrtsströme von Interesse. In der Anlage 5 ist das auf Zufahrtsrichtungen zusammengefasste Pendleraufkommen dargestellt.

Fünf dieser Richtungen folgen dabei Schienenverkehrstrassen, was eine gute Ausgangsbasis für P+R in der Region darstellt. Zwei Achsen sind aber nur über die Straße angebunden. Aus Richtung Südwesten (Satow) über die BAB 20 und aus dem Nordwesten über Landstraßen (Nienhagen, Elmenhorst u. a.).

Und genau aus diesen Zufahrtsrichtungen stehen gegenwärtig keine attraktiven P+R-Möglichkeiten am Stadtrand von Rostock zur Verfügung. Deshalb ist bei dem geplanten Netzausbau des spurgeführten ÖPNV in Rostock unbedingt zu berücksichtigen, dass im Westen und Südwesten der Stadt parallel zum Trassenneubau ausreichend große P+R-Angebote vorgesehen werden, die auch Erweiterungsoptionen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung umfassen.

5. Einschätzung der Vor- / Nachteile Rostocker P+R-Standorte aus Sicht der Nutzer

Es wird davon ausgegangen, dass die meisten Pendler, die Park+Ride-Plätze in der Stadtrandlage nutzen, ihr Ziel im Stadtzentrum haben. Dabei spielt eine nicht unbedeutende Rolle, dass das Abstellen von Fahrzeugen in zentralen Bereichen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock gebührenpflichtig ist. In den Zentrumsarkhäusern werden Tagessätze von zehn bis zwölf Euro und Am Stadthafen sechs Euro verlangt (Stand 2019). Die Tagesgebühr wird in der Regel nach einer Parkdauer von sechs bis acht Stunden erreicht.

Weiterhin ist für die Lagegunst der P+R-Standorte von Bedeutung, welcher Reisezeitaufwand ab diesem Standort im Vergleich zwischen MIV-Direktfahrt beziehungsweise ÖPNV-Weiterfahrt besteht. Um diesen Zeitaufwand standortspezifisch ermitteln zu können, muss ein gemeinsamer Zielpunkt für MIV- und ÖPNV-Nutzung festgelegt werden. In Rostock bietet sich dafür die Haltestelle „Lange Straße“ an, die auch fußläufig von den zentral gelegenen Parkhäusern und den Parkierungsmöglichkeiten Am Stadthafen aus gut erreichbar ist.

Bei einem Reisezeitvergleich zwischen den P+R-Standorten für ÖPNV und MIV sind neben den reinen Fahrzeiten auch die Zugangs-, Warte-, Umsteigezeiten für den ÖPNV und für den MIV zu Abstellzeiten auf dem Parkplatz und die Wegezeit von diesem bis zur Langen Straße berücksichtigt.

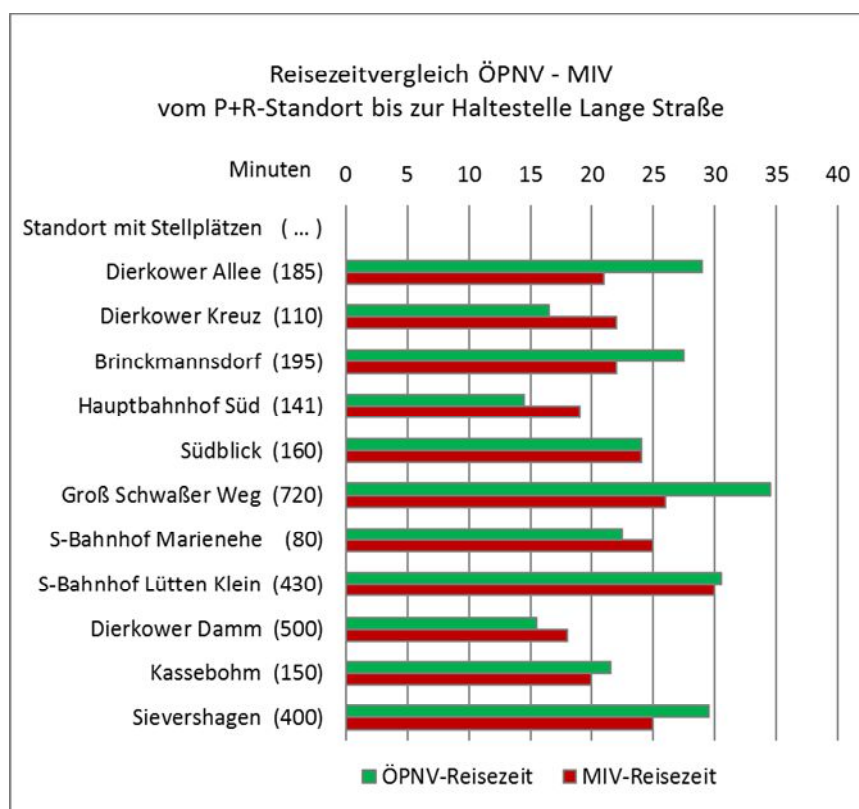


Abbildung 12: Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV ab den P+R-Standorten bis zur Haltestelle Lange Straße

Natürlich spielt auch der Ausstattungsgrad eines P+R-Platzes eine Rolle hinsichtlich der Nutzerakzeptanz. Dies betrifft sowohl das Erscheinungsbild (baulicher Zustand, Beleuchtung, Ausstattung mit Information und ggf. Sanitär) als auch die Sicherheit für abgestellte Fahrzeuge.

ge und für die Pendler selbst. Für die Nachfrage ist dies aber eher als ein zweitrangiges Entscheidungskriterium gegenüber der jeweiligen ÖPNV-Anbindung an das Ziel zu sehen.

Aus den bisherigen Untersuchungen können differenziert Vor- und Nachteile der für P+R auf Rostocker Stadtgebiet ausgewiesenen Parkplätze abgeleitet werden. Die Beurteilung erfolgt dabei ausschließlich aus Nutzersicht – also der Verkehrsteilnehmer. Städtebauliche und betriebswirtschaftliche Belange werden an dieser Stelle nicht mitberücksichtigt.

Nr.	Standort	Vorteile	Nachteile
1	Dierkower Allee	Straßenbahn alle 10 Min., direkt neben Haltestelle gelegen, kurze Zufahrt von der BAB 19 AS Rostock-Ost und der B105 aus Rich- tung Ribnitz-Damgarten	Straßenbahn mit längerem Fahrt- weg in Richtung Zentrum, P-Teilfläche für Abstellung von Lkw genutzt, Aufstellmarkierungen auf dem Parkplatz nicht mehr aktuell und müssen angepasst werden
2	Theodor-Heuss- Straße	Straßenbahn alle 10 Min., Zufahrt wie bei 1, dann ca. 300 m weiter auf Dierkower Allee, Reserveparkplatz für 1	Straßenbahn mit längerem Fahrt- weg in Richtung Zentrum, ca. 350 m Fußweg zur Haltestelle, überwiegende Nutzung als Wohn- gebietsparkplatz
3	Dierkower Kreuz	Straßenbahn ca. alle 4 Min., Fußweg zur Haltestelle ca. 100 m mit Querung der Gutenbergstraße	P+R-Kapazität werktags ausgelas- tet, Lage innerhalb des Stadtteils Dier- kow (Wohngebiet), deshalb für Ein- pendler aus dem übergeordneten Straßennetz ungünstig erreichbar
4	Brinckmannsdorf	kurze Zufahrt von der BAB 19 AS Rostock-Süd und der B110 aus Rich- tung Tessin sehr viele freie Stellplätze	Bus nur alle 20 Min., Buslinie tangiert nur Stadtzentrum am Steintor, Parkplatz ohne festen Decken- schluss und Markierung
6	Hauptbahnhof Süd	Am Umsteigeknoten zur S-Bahn, RB- und Fernzügen, Straßenbahn, Bus gelegen, kurze Fußwege (100 - 200 m) zu Bahnsteigen und Haltestellen, guter baulicher Zustand, freie Stellplätze	gebührenpflichtiger P+R-Platz, Parkplatz bereits sehr zentrumsnah
7	Südblick	Straßenbahn alle 10 Min., in Endschleife gelegen mit kurzem Zugang zur Haltestelle, Zufahrt aus dem Süden von der BAB 20 AS Rostock-Südstadt über die L 132 aus Richtung Pölchow, guter baulicher Zustand	

Nr.	Standort	Vorteile	Nachteile
8	Groß Schwaßer Weg	kurze Zufahrt von der B 103 aus den Richtungen Warnemünde und von der BAB 20 AS Rostock-West, sehr viele freie Stellplätze Auffangparkplatz für Stadion- und Zoobesucher	Bus nur alle 20 Min. mit Umsteigen in Richtung Stadtzentrum in die Straßenbahn am Holbeinplatz oder am Zoo, damit unattraktive Reisezeit
9	S-Bahn-Haltepunkt Marienehe	S-Bahn S1 in HVZ alle 7,5 Min. sonst alle 15 Min. mit Zielrichtung Hbf., Straßenbahn alle 5 Minuten direkt ins Stadtzentrum, unmittelbar neben der Straßenbahnhaltestelle gelegen	Lage innerhalb des Stadtteiles Marienehe (Mischgebiet), von der B 103 aus gut erreichbar, setzt aber Ortskenntnis voraus
10	S-Bahn-Haltepunkt Lütten Klein	S-Bahn S1 in HVZ alle 7,5 Min. sonst alle 15 Min., Fußweg ca. 150 m zum Bahnsteig, von B 103 und B 105 über Rampen gut angebunden, günstige Lage aus Richtung Elmenhorst (K 10) und Warnowtunnel (B 105), ausreichend freie Stellplätze, guter baulicher Zustand LED-Tafel an der B 103 / B 105 aus Richtung Süden letzter gebührenfreier P+R-Platz vor Warnemünde mit kurzem S-Bahn-Zugang	Information zum P+R-Standort und dem ÖV-Angebot in Richtung Stadtzentrum auf der B 103 aus Richtung Warnemünde nicht optimal
11	Flensburger Straße	S-Bahn S1 in HVZ alle 7,5 Min. sonst alle 15 Min., ausreichend freie Stellplätze	ca. 250 bis 300 m Fußweg zum Bahnsteig mit ebenerdiger Querung der B 103, überwiegend als Wohngebietsparkplatz genutzt, Informationen zum P+R-Standort auf den B 103 unzureichend, Ausfahrt kann übersehen werden
13	S-Bhf. Warnemünde Werft	S-Bahn S1 in HVZ alle 7,5 Min. sonst alle 15 Min., unmittelbar neben Bahnsteigzügen gelegen (kurze Zugangswege) gebührenfrei	meist voll ausgelastet, großer Fremdnutzeranteil, weil umliegende Parkierungsmöglichkeiten gebührenpflichtig
17	Warnemünde Strand West	ausreichend freie Stellplätze moderate Parkgebühr gegenüber den Parkplätzen in zentraler Lage von Warnemünde	Bus alle 20 Min. nach Warnemünde Zentrum, gebührenpflichtiger Parkplatz, Parkplatz ohne festen Deckenschluss u. Stellplatzmarkierung

Tabelle 9: Vor- und Nachteile für die Nutzer für ausgewiesene P+R-Plätze in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

In nachfolgender Tabelle ist ein Vorschlag für eine qualitative Bewertung der vorhandenen, geplanten und im Zusammenhang mit der Straßenbahnerweiterung zusätzlich möglichen P+R-Plätze in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock an Hand der für einen P+R-Standort wesentlichen Kriterien zusammengestellt. Bei der Bewertung werden die gegenwärtige verkehrliche Situation sowie das ÖV-Angebot innerhalb der Stadt berücksichtigt.

Beurteilungskriterium	Lage zum Hauptzufahrtsstraßennetz	ÖV Richtung Stadtzentrum / Umsteigerfordernis	Bedienhäufigkeit ÖV	Reisezeitvorteil ÖV (bis H Lange Straße)	Verfügbarkeit freie Stellplätze (werktags)	gebührenfrei	Problem Fremdnutzung	Erweiterungsmöglichkeit P+R-Standort
P+R-Standort								
Dierkower Allee	++	+	+	--	+	++	++	++
Dierkower Kreuz	o	++	++	++	-	++	+	+
Brinckmannsdorf	++	--	-	--	++	++	+	+
Hauptbahnhof Süd	-	++	++	+	+	-	o	-
Südblick	++	++	+	o	+	++	+	++
Groß Schwaßer Weg	++	--	-	--	++	++	+	-
S-Bahnhof Marienehe	o	++	++	+	+	++	o	-
S-Bahnhof Lütten Klein	+	o	+	o	++	++	++	o
MOPZ: Dierkower Damm	+	++	++	+	?	++	o	neu
Kassebohm	+	-	o	-	?	++	o	neu
Sievershagen	++	++	?	-	?	++	++	neu

Tabelle 10: Qualitative Bewertung vorhandener und vorgesehener P+R-Standorte

Entsprechend der für die P+R-Standorte berücksichtigten Kriterien ergibt sich bei der Beurteilung ein über alle Standorte differenziertes Bild. Deshalb wird vorgeschlagen, den qualitativen Einschätzungen eine Bepunktung von eins bis fünf hinzuzufügen. An Hand der erreichten Punktesummen kann dann die Wirksamkeit eines jeden P+R-Standortes besser beurteilt werden. Für die insgesamt acht betrachteten Kriterien sind theoretisch 40 Punkte erreichbar.

Dabei werden von fünf Punkten für „++“ gestaffelt bis ein Punkt für „--“ vergeben. Für die gegenwärtig nicht einschätzbare Kriterien der im MOPZ vorgesehenen zusätzlichen P+R-Standorte werden drei Punkte vergeben.

Zukünftige Maßnahmen, wie Verbesserung der ÖPNV-Anbindung beziehungsweise des ÖPNV-Angebotes sowie Auswirkungen der Erweiterung der Stellplatzkapazität sind nicht mitberücksichtigt.

Beurteilungskriterium	Lage zum Hauptzufahrts- straßennetz	ÖV Richtung Stadtzentrum / Umsteigeerfordernis	Bedienhäufigkeit ÖV	Reisezeitvorteil ÖV (bis H Lange Straße)	Verfügbarkeit freie Stell- plätze (werktags)	gebührenfrei	Problem Fremdnutzung	Erweiterungsmöglichkeit P+R-Standort	Punktesumme
P+R-Standort									
Dierkower Allee	5	4	4	1	4	5	5	5	33
Dierkower Kreuz	3	5	5	5	2	5	4	4	33
Brinckmannsdorf	5	1	2	1	5	5	4	4	27
Hauptbahnhof Süd	2	5	5	4	4	2	3	2	28
Südblick	5	5	4	3	4	5	4	5	35
Groß Schwaßer Weg	5	1	2	1	5	5	4	2	25
S-Bahnhof Marienehe	3	5	5	4	4	5	3	2	31
S-Bahnhof Lütten Klein	4	3	4	3	5	5	5	3	32
MOPZ: Dierkower Damm	4	5	5	4	3	5	3	5	34
Kassebohm	4	2	3	2	3	5	3	5	27
Sievershagen	5	5	3	2	3	5	5	5	33

Tabelle 11: Vorschlag einer quantitativen Bewertung der P+R-Standorte

6. Vorschläge zur Überwindung strukturelle Defizite in der P+R-Standortverteilung

Während an den Hauptzufahrtsstraßen aus östlicher und südlicher Richtung am Stadtrand von Rostock P+R-Möglichkeiten mit unterschiedlicher Attraktivität des sich anschließenden ÖPNV-Angebotes zur Verfügung stehen, fehlen aus westlicher Zufahrtsrichtung entsprechende Parkplätze oder bieten wie der P+R-Standort am Groß Schwaßer Weg keine umsteigefreien Fahrtmöglichkeiten in das Stadtzentrum (Anlage 6).

Ein deutliches **Defizit** für P+R besteht aus westlicher Richtung im Bereich der Zufahrt über die B 105. Gegenwärtig wird im Verlauf der **Hamburger Straße** entlang der bestehenden Straßenbahntrasse keine offizielle P+R-Möglichkeit angeboten. Am Parken und Reisen interessierte Verkehrsteilnehmer aus dieser Richtung müssen ihre Fahrzeuge auf den meist weitgehend mit parkenden Kfz ausgelasteten Wohngebietsstraßen im Stadtteil Reutershagen abstellen und haben danach einen unterschiedlich langen Zugangsweg zur nächsten Straßenbahnhaltestelle.

Gegenwärtig böte sich in angemessener Entfernung zum Stadtzentrum nur der unbebaute Grünbereich beidseitig der stark befahrenen Hamburger Straße zwischen den Straßenbahnhaltestellen Reutershagen und Kunsthalle für einen P+R-Standort an.

Als nachteilig für die planerische und bauliche Realisierung wären die damit verbunden Eingriffe in Grünbereiche, die Nähe zu den Wohngebieten mit nicht auszuschließender Fremdnutzung der Parkierungsflächen und die gegebenenfalls erforderlichen Zu- und Abfahrten über Wohngebietsstraßen zu nennen.

Die in den westlichen/südwestlichen Stadtgebieten betrachteten **Netzergänzungen der Rostocker Straßenbahn** böten die Chance, das heute in diesem Bereich bestehende Angebotsdefizit für P+R zu überwinden und damit auch zusätzliches Fahrgastpotenzial für die Straßenbahn zu generieren.

Die Verlängerung der Straßenbahntrasse entlang der Hamburger Straße über **Reutershagen** in Richtung **Sievershagen** wäre sehr gut geeignet, den aus Richtung Bad Doberan und den westlich gelegenen Vororten von Rostock ankommenden Verkehrsteilnehmern mit P+R eine Umsteigealternative anbieten zu können.

Im Bereich des Einrichtungshauses IKEA an der Einmündung Messestraße und weiter westlich am Ostseepark Rostock sind bereits großflächige Parkieranlagen vorhanden. Sofern auf diesen ausreichend Stellplatzreserven zur Verfügung stehen, könnten Nutzungsvereinbarungen zwischen den Eigentümern und der Stadt Rostock für den Zweck des P+R vereinbart werden.

Ist dies nicht möglich oder wird die Anlage eines separaten P+R-Platzes bevorzugt, dann sollte der neue Standort möglichst in der Nähe des **Straßenknotens B 103 / B 105** liegen. Damit könnte er auch für den über die B 103 - besonders aus Richtung Warnemünde - zufließenden Kfz-Verkehr von Bedeutung sein.

Nach Auskunft der Stadtverwaltung stehen hier gegenwärtig keine geeigneten, im Eigentum der Stadt befindlichen Flächen zur Verfügung. Im Zusammenhang mit der Straßenbahnplanung sollte hier auch der Geländeerwerb für P+R berücksichtigt werden.

Weiterhin gibt es im südwestlichen Stadtrandgebiet von Rostock im Zusammenhang mit einer diskutierten städtebaulichen Erweiterung im Stadtteil **Biestow** Vorstellungen zu einer Straßenbahnnetzergänzung zwischen den heutigen Endstellen Südblick und Neuer Friedhof.

An der heutigen Straßenbahndendstelle **Südblick** sollten aber unabhängig von einer Trassenverlängerung benachbarte Flächen für eine P+R-Erweiterung reserviert werden. Alternativ oder zusätzlich dazu könnten im Zuge einer Neubautrasse im Stadtteil Biestow zusätzliche P+R-Möglichkeiten vorgesehen werden. Diese würde dann auch einen Ausgleich für die heute in der südwestlichen Zufahrtsrelation **Satower Straße** fehlenden P+R-Möglichkeit im Bereich des Straßenbahndendpunktes Neuer Friedhof darstellen.

Die weiterhin diskutierte Neubautrasse der Straßenbahn ab dem Zoo in nordwestlicher Richtung nach Reutershagen böte die Möglichkeit, für den vorhandenen P+R-Platz am **Groß Schwaßer Weg** eine umsteigefreie ÖPNV-Verbindung in das Stadtzentrum zu schaffen. Das wäre dann möglich, wenn der erste Abschnitt der Neubautrasse ab dem Zoo entlang des Barnstorfer Ringes verlaufen würde und damit den existierenden P+R-Platz am Groß Schwaßer Weg tangiert.

Bei einer weiteren Zunahme der P+R-Nachfrage ist mittelfristig damit zu rechnen, dass nicht nur der P+R-Standort Südblick sondern auch der Parkplatz Dierkower Allee die Kapazitätsgrenze erreicht.

Am Standort **Dierkower Allee** könnte durch Verlagerung der Lkw-Abstellung auf einen anderen geeigneten Standort zusätzliche Kapazität für P+R gewonnen werden. Der bisher als Ausweichparkplatz vorgesehene Wohngebietsparkplatz an der Theodor-Heuss-Straße ist zwar für regelmäßige Nutzer wegen der Umsteigeentfernung unattraktiv, sollte aber für Großereignisse in der Stadt weiterhin auch für P+R zur Verfügung stehen.

Der werktags voll ausgelastete P+R-Platz am **Dierkower Kreuz** bedarf einer Erweiterung.

Alternativ dazu ist im MOPZ ein zusätzlicher P+R-Standort **Dierkower Damm** vorgesehen. Ein entscheidender Vorteil dieses Standortes ist auch die Bedienung mit vier Straßenbahnlinien. Er liegt aber recht nahe am Zentrum. Seine Lage an einem dicht gewerblich genutzten Gebiet birgt aber das Risiko, dass der Anteil Fremdparker ohne Weiterfahrt mit dem ÖPNV recht groß sein wird.

Weiterhin verführt dieser P+R-Standort die MIV-Einpendler auf der B 105 zur Vorbeifahrt am P+R-Platz Dierkower Allee, um näher ans Ziel zu kommen. Bei Auslastung der Kapazität Dierkower Damm würde dann in der Regel mit dem Kfz direkt in das Zentrum weitergefahren werden. Die Staffelung von P+R-Plätzen im Zuge einer Zufahrtsachse erfüllt somit nur ihren Zweck, wenn mittels eines dynamischen Parkinformationssystems die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig über die Stellplatzverfügbarkeit informiert und entsprechend geleitet werden.

Unabhängig von den noch in der Zukunft liegenden Straßenbahnnetzerweiterungen und neuen P+R-Standorten müssen bereits heute die Verkehrsteilnehmer besser über die vorhandenen P+R-Möglichkeiten informiert werden. Verkehrsteilnehmer, die auf der B 103 in südlicher Fahrtrichtung nach Rostock unterwegs sind und nicht ihr Ziel im unmittelbaren Stadtzentrum haben, sollten mit konkreterer Information an der B 103 auf den vorhandenen P+R-Platz an der S-Bahn-Station **Lütten Klein** hingewiesen werden.

In entgegengesetzter Fahrtrichtung nach Warnemünde ist eine dynamische Verkehrsinformationstafel vorhanden, die sich für gezielte Informationen zur Nutzung des P+R-Platzes an der S-Bahn-Station Lütten-Klein eignet.

7. Betreibermodelle, Tarife und flankierende Maßnahmen

7.1 Grundlagen

In Deutschland sind unterschiedliche Formen des Betriebens von P+R-Anlagen feststellbar (vgl. 2.2.2). Wird Betreiben im engeren Sinn als entgeltliche Zurverfügungstellung einer Leistung verstanden, existiert bei Parkplätzen eine große Vielfalt. Privates und kommunales Betreiben sind am häufigsten anzutreffen. Grundstückserwerb, Anlegen des Parkplatzes und die Unterhaltung der Anlage rechtfertigen dabei eine Gebührenerhebung.

Betreibermodelle dagegen implizieren gegenüber der reinen Tarifeinnahme auf Parkplätzen, dass durch diese eine Steuerungswirkung auf die Verkehrsgestaltung vorgenommen werden kann. Das bedingt, dass diese Plätze im Kontext mit ÖPNV oder stadtplanerischen Aspekten stehen. Dadurch soll über die Einflussnahme auf das Parken eine lenkende Funktion auf den Verkehr in der Stadt oder dem Ballungsgebiet genommen werden.

Diese Steuerungswirkung kann auf verschiedene Arten erreicht werden:

- Lage und Größe des P+R-Platzes
- Ausstattung und ÖPNV-Anbindung
- Preisgestaltung.

In der Regel sind in Deutschland die P+R-Plätze in den Städten und Ballungsräumen kostenfrei und werden in den Internetauftritten der Städte und Verkehrsverbünde, im Marketing und auf Flyern als Alternative zum Autofahren in die Innenstadt angeboten. In Großstädten mit einem hohen Park- und Verkehrsdruck, wie zum Beispiel in München und Hamburg, existieren erfolgreiche eigenständige Betreibergesellschaften, die ein kostenpflichtiges P+R anbieten.

Eine andere Form ist zum Beispiel in Osnabrück oder im Land Baden-Württemberg feststellbar. In Osnabrück ist die dortige Parkstätten-Betriebsgesellschaft für das Parken in der Stadt und Region zuständig. Sie gehört zu 94 Prozent den Stadtwerken Osnabrück und zu sechs Prozent der Stadt. Neben der Aufgabe eines koordinierten Parkraumangebotes werden die Digitalisierung (Vertrieb und on-line Belegung), E-Ladestellen, Carsharing und auch Fahrradverleih durch die Gesellschaft vorangetrieben. Zugleich wird in einem Pilotprojekt die Wirkung eines Kombitarifs (P+R-Tarif ist zugleich ÖPNV-Fahrschein für die Pkw-Insassen für eine Hin- und Rückfahrt in die Stadt) untersucht.

Ein ähnliches Herangehen ist auch in Baden-Württemberg feststellbar. Der dortigen landeseigenen Parkraumgesellschaft gehören große städtischen Parkhäuser. Auch dort wird in einem Pilotprojekt in Stuttgart Österfeld die Wirkung eines Kombitarifs von P+R und ÖPNV untersucht.

7.2 Vorschlag Betreibermodell für P+R in Rostock

Ausgehend von den bisher erreichten Auslastungszahlen beim P+R in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock einerseits und der Auswertung des in Deutschland vorhandenen Trends bei kostenpflichtigem Abstellen der Fahrzeuge im Rahmen von Parken und Reisen andererseits wird die Einrichtung einer P+R-Betreibergesellschaft mit dem Ansatz, Gebühren für ÖPNV-Nutzer zu erheben, unter den gegenwärtigen Bedingungen als nicht zielführend hinsichtlich einer Nachfragesteigerung bei P+R in Rostock und der Umlandregion eingeschätzt.

Die Beispiele von Hamburg und München zeigen, dass P+R-Betreibergesellschaft dann erfolgreich agieren können, wenn die Marktmechanismen, also P+R-Plätze an gut frequentierten Standorten mit ausreichend Stellplätzen, hohe bauliche und informationstechnische Qualität

der P+R-Plätze, kundengerechte Reisezeiten des ÖV-Angebotes sowie ein knappes Parkangebot in den Zielgebieten greifen. Eine P+R-Betreibergesellschaft ist in solchen Fällen sinnvoll, wenn eine hohe Anzahl an P+R-Anlagen, wie in den vorstehend genannten Städten vorzufinden, zu verwalten sind. Das Modell der Gründung einer unabhängigen P+R-Betreiber-gesellschaft erfordert somit zum einen eine wirtschaftliche Größenordnung in Bezug auf die zu verwaltenden P+R-Plätze, die gegenwärtig in Rostock nicht gegeben ist. Zum anderen geht mit der Verwaltung und Pflege ein hoher Aufwand einher. Aus diesen Gründen ist ein solches Betreibermodell somit nicht auf die Hanse- und Universitätsstadt Rostock übertragbar.

Ein erfolgreiches P+R-System muss fortlaufend gestaltet und ständig entsprechend aktueller Bedürfnisse weiterentwickelt werden. Für das Stadtgebiet von Rostock ist dafür vom Grundsatz her die Verkehrsplanung in der Stadtverwaltung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zuständig. Ob diese Aufgabe auch angesichts der zukünftig weiter zu intensivierenden Aktivitäten bei der Ausgestaltung von P+R auch über die Stadtgrenzen hinaus bei der Stadtverwaltung verbleiben soll, müsste zwischen den unmittelbar betroffenen Akteuren (Stadtverwaltung, VVW und RSAG) abgestimmt werden.

Um die meist historisch gewachsenen Strukturen zu einem einheitlichen Ganzen zusammen zu führen, bedarf es hier einer organisatorischen Gesamtverantwortung, die je nach den spezifischen kommunalen Bedingungen bei der Stadt, dem städtischen Verkehrsunternehmen oder dem Verkehrsverbund liegen kann. In den zurückliegenden Jahren wurde ein kommunales Mobilitätsmanagement in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock mit dem Ziel einer intensiveren Koordinierung aller mit der Mobilität in Verbindung stehenden Vorhaben ins Leben gerufen. In diesem Organisationsmodell, welches folgerichtig die Mobilitätsberatung sowohl in der Stadt als auch die Verknüpfungen mit der Region Rostock berücksichtigt, sind auch P+R und B+R als eine der Schwerpunktaufgabe integriert.

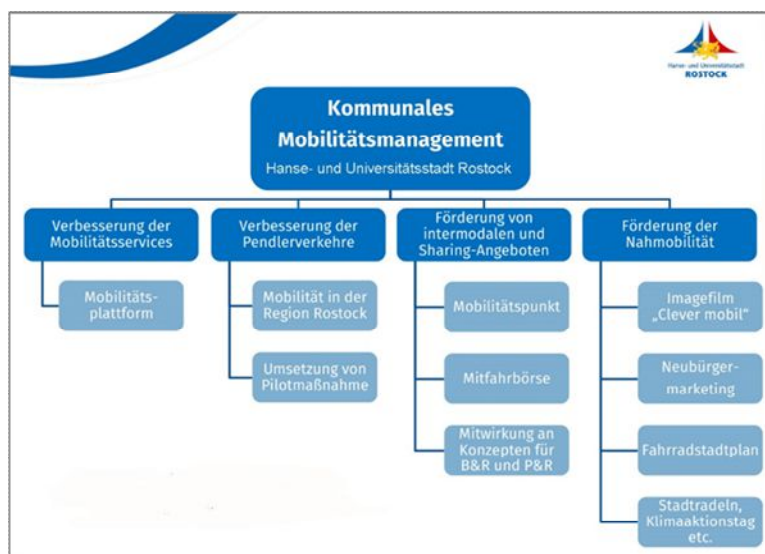


Abbildung 13: Struktur des Kommunalen Mobilitätsmanagements

(Quelle: Präsentation Clever mobil - neue Mobilitätsmanagementlösungen für Rostock, 22.06.2018, Hanse- und Universitätsstadt Rostock - Stabsstelle Mobilitätsmanagement)

Der im „Organisationsmodell für die Mobilitätsberatung in der Region Rostock“ beschriebene gemeinsame Lenkungsausschuss von Hanse- und Universitätsstadt und Landkreis Rostock (vgl. Abbildung 13) kann somit auch für die Abstimmungen zu P+R genutzt werden, um die Akteure zusammen zu bringen, Interessenausgleiche schneller herbeizuführen und die vorgesehenen strategischen Entwicklungen mit einheitlichen Vorgaben für konkrete Umsetzungen zu befördern.

Eine dritte Möglichkeit ist es, das Management für die gebietsübergreifende Ausgestaltung von P+R beim Verkehrsverbund anzusiedeln, weil dieser bereits die Koordination des öffentlichen Verkehrs in der Region im Auftrag der Kommunen und des Landkreises wahrnimmt. Dabei könnte der regionale Ansatz des P+R-Systems unmittelbarer verfolgt werden und das Angebot von P+R in Abstimmung mit den jeweiligen Kommunen bedarfsgerecht entwickelt werden. Von einer Planung, Verwaltung und Betreuung durch die Parkhaus Gesellschaft Rostock GmbH sollte in Hinblick der Aufgabe von R+R und B+R als Verknüpfung zum ÖPNV und somit auch als Teil der Daseinsvorsorge abgesehen werden.

Davon ausgehend, dass die Hanse- und Universitätsstadt Rostock in erster Linie an einem gut funktionierendem P+R interessiert ist, sollte die Planung weiterhin eine Aufgabe der städtischen Verwaltung sein. Da aber insbesondere mit dem Betrieb personelle und finanzielle Restriktionen entgegenstehen, stellt die Gründung einer Mobilitätsmanagementzentrale bestehend aus Stadtverwaltung, RSAG, dem VVW und der Parkhaus Gesellschaft Rostock GmbH unabhängig von der sowieso erforderlichen kooperativen Zusammenarbeit eine Option dar. Organisatorisch sollte diese Mobilitätsmanagementzentrale P+R / B+R an den VVW angegliedert sein. Eine solche Lösung wurde beispielsweise zum Aufbau einer tariflichen Kooperation mit dem Kompetenzzentrum Sachsen-Tarif umgesetzt, welcher in den Verkehrsverbund Ober-elbe integriert ist.

Voraussetzung für das Gelingen ist das abgestimmte Zusammenwirken aller Akteure, vor allem auch mit den für P+R vorzusehenden Umlandgemeinden, mit der Deutschen Bahn AG sowie dem Planungsverband Rostock, um auch die nicht zum Bedienungsgebiet des VVW gehörenden, aber für P+R im Einzugsbereich von Rostock zu berücksichtigenden Kommunen mit in die Planung einbeziehen zu können.

7.3 Tarifierung von P+R-Plätzen

Prinzipiell sind in Deutschland folgende Tendenzen feststellbar (vgl. Kapitel 2.2.2):

- P+R-Systeme, die sich in der Etablierung befinden und/oder wo die P+R-Plätze noch ausreichend freie Parkierungskapazität ausweisen, sind im Interesse eines Nutzeranreizes kostenfrei (Dresden, Leipzig, Erfurt oder Hannover).
- Bei gut nachgefragten P+R-Systemen werden teilweise Parkgebühren erhoben, die als Tagesgebühr relativ moderat sind (Hamburg 2,00 Euro oder Wien 3,40 Euro).
- In München erfolgt eine Differenzierung dahingehend, dass die Parkgebühr auf den außenliegenden Parkplätzen 1,00 Euro beträgt, während auf den näher zum Zentrum liegenden Parkplätzen 1,50 Euro zu bezahlen sind.
- P+R-Plätze mit Bezahlung bieten in der Regel hohe Standards in der baulichen und sicherheitstechnischen Ausstattung an und besitzen eine gute Lagegunst. Auch Kombinationen von kostenfreien und kostenpflichtigen P+R-Plätzen innerhalb eines P+R-Systems sind anzutreffen (Hamburg).

Eine Tarifierung der P+R-Plätze der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist folglich nur in zwei Differenzierungen möglich: Eine generelle kostenfreie Nutzung von P+R oder eine grundsätzliche Bewirtschaftung der P+R-Anlagen. Die vorgenommenen Auslastungsanalysen der P+R-Plätze zeigen allerdings, dass die Erhebung einer grundsätzlichen Parkplatzgebühr zum gegenwärtigen Zeitpunkt unangebracht ist, da noch genügend freie Parkplätze vorhanden sind und eine Gebühr sich negativ auf das Verhalten der Nutzer auswirken würde.

Zunächst noch kostenfreie Parkplätze am Rande der Stadt bedeuten einerseits zusätzliche finanzielle Aufwendungen für die Kommune. Andererseits ergibt sich innerhalb der Stadt durch die Reduzierung des einströmenden Kfz-Verkehrs mit einer einhergehenden Minderung

von Staus, von Parkplatzproblemen und der Emission durch die Reduzierung des Parksuchverkehrs unter anderem ein volkswirtschaftlicher Nutzen, der jedoch nicht unmittelbar monetär bewertbar ist.

7.3.1 Verknüpfung von P+R-Gebühren mit dem Tarif des ÖPNV

In Deutschland ist es bis auf einige Pilotversuche üblich, dass das P+R-System unabhängig vom regional zutreffenden ÖPNV-Tarifsystem entwickelt wird. Jeder Fahrgast entrichtet seinen Fahrpreis entsprechend der Tarifzone, es gibt im Prinzip keinen Bonus oder Rabattierung auf P+R. In anderen Ländern oder auch Zielgebieten mit hohem Aufkommen sind dahingegen gesonderte ÖPNV-Tarife für P+R-Kunden als Kombitarife durchaus anzutreffen.

Im Blick auf die zukünftige Entwicklung hin zu einem Betreibermodell für das P+R-System könnte zum Beispiel, wie bereits in Osnabrück oder Stuttgart-Österfeld erfolgreich erprobt, im Rahmen eines Pilotversuches in der Region Rostock die Wirkungsweise der Kombination von P+R-Tarif und ÖPNV-Fahrschein als ein kombiniertes getestet werden. In einem solchen Fall sollten die P+R-Anlagen grundsätzlich entsprechend der Gebührensatzung der Stadt Rostock bewirtschaftet werden. Um die Fahrgäste nicht zu verprellen und ihnen einen Anreiz zur Nutzung von P+R zu geben, empfiehlt sich eine Rabattierung der Parkgebühr entsprechend des genutzten Tickets. Je nach Ausgestaltung würden die Parkgebühren dann hauptsächlich für Fremdnutzer anfallen. Dies verhindert vor allem, dass insbesondere Intensivnutzer des ÖPNV abgeschreckt werden und die vollständige Strecke mit dem eigenen Pkw zurücklegt.

Diese vorstehend beschriebene kombinierte Tarifierung von ÖPNV und P+R steht dabei in Abhängigkeit von der lokalen Tarifstruktur. Das Tarifsystem des VVV beinhaltet Tickets aus den Segmenten „Kurzstreckentarif“, „Einzelfahrkarten“, „Zeitkarten“, „ABO-Karten“ und „Spezielle Angebote“ zur Verfügung. Der Fahrpreis ermittelt sich durch die Anzahl der befahrenen Tarifzonen zwischen dem Start- und dem Zielort und entsprechend der Wahl des Fahrscheins. Die Ticketnutzung der durch die Rostocker Straßenbahn AG verkauften Fahrausweise zwischen 2000 und 2018 gibt Abbildung 14 wieder.

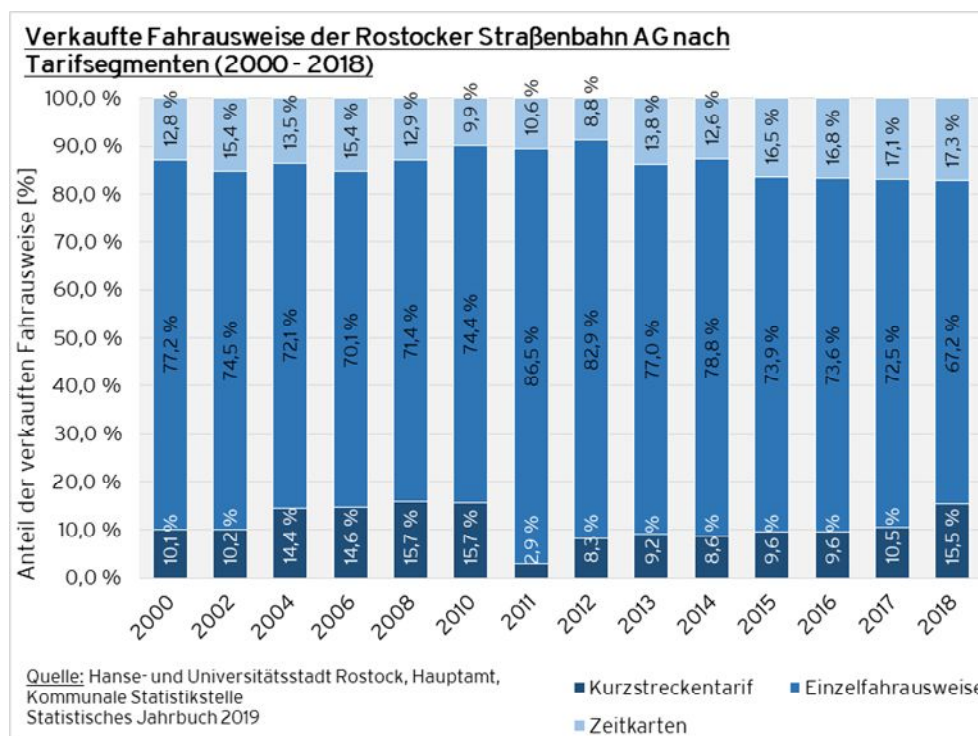


Abbildung 14: Zeitreihe der verkauften Fahrausweise nach Tarifsegmenten

Aus gutachterlicher Sicht wird empfohlen, für das Tarifsegment „Zeitkarten“, also für Wochenkarten, Monatskarten sowie für ABO-Karten, eine Rabattierung der Parkgebühr in Höhe von 100 Prozent vorzunehmen. Somit wäre die Nutzung von P+R für diese Ticketnutzer kostenfrei. In diesen Fällen muss im Vertrieb des ÖPNV-Tickets allerdings eine zusätzliche Parkberechtigung ausgestellt werden, welche die Nutzer in ihrem Fahrzeug deponieren können und diese zur kostenfreien Benutzung legitimieren. Dieses Modell bietet den Vorteil, dass insbesondere Fremdnutzer der P+R-Anlagen zur Finanzierung derer beitragen, den Intensivnutzern des ÖPNV aber keine zusätzlichen Kosten entstehen.

7.3.2 Kombitarife mit Integration von P+R

Kombitarife werden heute vermehrt bei größeren Veranstaltungen genutzt, um für die mit dem Kfz anreisenden Besuchern einen Anreiz der Fahrzeugabstellung möglichst entfernt vom unmittelbaren Veranstaltungsort zu schaffen. Diese Kombitarife bedürfen einer Vereinbarung zwischen den Verkehrsunternehmen und den Veranstaltern. Sie sind vor allem in den Bereichen Kultur, Sport, Tourismus, Freizeit, Messen und Ausstellungen sowie bei Hotels anzutreffen. Der im Besitz einer entsprechenden Eintrittskarte befindliche Gast muss für den ÖPNV keine gesonderte Fahrkarte kaufen.

Für P+R ist das Kombiticket in Deutschland eher unüblich, kann aber Anwendung finden um bestimmte P+R-Plätze zu präferieren. Ein Beispiel hierfür ist das P+R-Parkhaus Österfeld in Stuttgart Vaihingen.

Auch in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wird diese Lösung in Form des Hoteltickets (IntercityHotel Rostock) und des Theatertickets (Volkstheater Rostock) angeboten.

Im Ausland sind Kombitarife in Verbindung mit P+R vor allem dort anzutreffen, wo im touristischen Zielgebiet ein geringes Parkangebot besteht und der Straßenraum für den Autoverkehr wenig geeignet ist. Diese Angebote setzen in der Kombination von Parkgebühr und ÖV-Fahrschein oder nur Parkgebühr darauf, dass vor allem die auswärtigen Besucher sie nutzen. Dabei erfolgt häufig eine Rabattierung auf alle Fahrzeuginsassen. Beispiele: Straßburg, Rotterdam, Maastricht.

7.4 Flankierende Maßnahmen

Als flankierende Maßnahmen sind solche Maßnahmen zu verstehen, die zum einen die Akzeptanz von P+R unterstützen, aber nicht unbedingt für P+R Voraussetzung sind. Zum anderen müssen insbesondere dann umfangreiche Kommunikationsmaßnahmen vorgenommen werden, sollte eine Bewirtschaftung der P+R-Anlagen vorgenommen werden.

7.4.1 Vorzüge von P+R in den Raumplanungsprozess einbringen

Die Trennung von Wohn- und Arbeitsort sowie Freizeitaktivitäten bleiben bestimmende Faktoren für die Mobilitätsansprüche. Multimodalität ist das Schlagwort modernen Verkehrsverhaltens für den einzelnen Nutzer. Ob sie erfolgreich umsetzbar ist, hängt auch von der planerisch-strukturellen Entwicklung der Siedlungsgebiete ab.

Stadt- und Verkehrsplanung sind zwingend integriert zu planen und sollten die bestehenden Hauptachsen des ÖPNV vorrangig berücksichtigen. Naheliegende schnelle ÖPNV-Trassen beeinflussen maßgebend das Nutzerverhalten. Deshalb sind bereits bei der Raumplanung verkehrlich zweckmäßige Standorte für P+R und B+R einzuplanen einschließlich einer übersichtlichen Bestimmung der jeweiligen Standortkapazität. Dabei ist es sinnvoll bereits bei der

Standortbestimmung nach Möglichkeiten zu suchen, wie auf der „letzten Meile“ der Nutzer auf das Auto verzichten kann. Dadurch können den weiter entfernt wohnenden Einwohnern Stellplätze für P+R zur Verfügung gestellt werden.

Der im Mobilitätsplan Zukunft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock im Ziel III.1 zur weiteren Stärkung des SPNV/ÖPNV formulierte Ansatz: ÖPNV-affine Siedlungsentwicklung mit gezielter Entwicklung von durch den ÖPNV bereits erschlossenen Stadtgebieten (Nachverdichtung der Bebauung und Erschließung neuer Stadtareale durch neue Haltestellen/Haltepunkte an bereits bestehenden ÖPNV-Achsen) sowie neue Siedlungsareale abseits von ÖPNV-Achsen vorrangig nur dann zu entwickeln, wenn die Einbindung in das bestehende ÖPNV-System durch neue Angebote gewährleistet ist, beschreibt diese Problematik sehr genau. Mit der Durchsetzung dieser Herangehensweise werden Fundamente auch für ein effizientes P+R gelegt.

7.4.2 Parkraum im Zielgebiet verringern

Das Herangehen zum Beispiel der Stadt Wien an eine nachhaltige Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung basiert auf einer Vielzahl von miteinander verbundenen Maßnahmen. Eine davon ist die restriktive Behandlung von bisherigen Parkplatzflächen im Innenstadtbereich. Maßnahmen dazu sind unter anderem die Verringerung des Parkangebotes durch Nutzungsänderung der Flächen, Parkraumbewirtschaftung mit hohen Parkentgelten und/oder zeitlichen Parkbeschränkungen.

Die im MOPZ enthaltene Maßnahme RV 5 sieht eine Reduktion des derzeitigen Stellplatzangebotes für Berufspendler infolge städtebaulicher Entwicklungen im Bereich des Stadthafens vor. Die entfallenden Stellplätze werden nicht ausgeglichen. Diese Berufspendler werden gezwungen sein, andere Parkmöglichkeiten mit längeren Fußwegen zu suchen, Parkhäuser gegen höheres Entgelt oder besser den ÖPNV zu nutzen.

VVW und RSAG sind bei der Umsetzung solcher Maßnahmen angebotsorientiert und argumentativ gefragt, um den dann auf die Einpendler zunehmenden Zwang zum Parken und Reisen auch mit entsprechenden Beförderungsleistungen gerecht werden zu können.

7.4.3 Internetpräsenz von P+R in Rostock

Das Informieren im Internet hat sich zu einem Grundbedürfnis entwickelt. Touristen und Besucher wollen sich über vorhandene Zufahrtsbeschränkungen, Parkmöglichkeiten, P+R, ÖPNV-Angebote und ähnlichem informieren. Das betrifft auch die besonderen Regelungen bei Großveranstaltungen.

Im Vergleich zu den Portalen anderer Städte besitzt die Hanse- und Universitätsstadt Rostock hier erheblichen Nachholbedarf (vgl. Abschnitt 2.2.2). Ein besserer und abgestimmter Auftritt von Stadt, RSAG und VVW mit gegenseitiger Verlinkung ist dringend geboten.

7.4.4 Digitalisierung des P+R-Angebotes

Die Echtzeitdatenerfassung ist Voraussetzung für ein modernes Verkehrssystemmanagement. Im MOPZ wird dies als strategisches Ziel formuliert. Darin muss P+R integriert werden. Echtzeitdaten der P+R-Plätze sind sowohl für das Verkehrsmanagementsystem erforderlich als auch für die direkte Information der Nutzer auf den Hinweisschildern an den Einfallstrassen sowie für die direkte Information der Nutzer im Internet. Interaktive Karten im Internet zum P+R sind ebenfalls erst nach erfolgter Echtzeiterfassung der P+R-Plätze möglich.

8. Zwischenfazit

Bisher werden aus der Analyse folgende Gründe für die noch unzureichende Nutzung des P+R-Angebotes erkannt:

- Das SPNV- beziehungsweise ÖPNV-Angebot ist für einen großen Teil der Pendler nicht attraktiv genug. Dies betrifft insbesondere innerhalb Rostocks die Reisezeit und auf einzelnen Zufahrtsrelation einen nicht vorhandenen Schienenverkehrsanschluss sowie aus der Region die Bedienungshäufigkeit des SPNV.
- Die P+R-Standorte im Stadtgebiet von Rostock liegen für weiter aus der Region anreisende Pendler vielfach zu dicht am Ziel, so dass sich das Umsteigen aus zeitlichen und Bequemlichkeitsgründen nicht mehr lohnt.
- In der Innenstadt von Rostock sind heute noch ausreichend und kostengünstige Stellplätze verfügbar.
- Einzelne P+R-Standorte in Rostock liegen nicht an den Hauptzufahrtskorridoren zur Stadt. Auf anderen Korridoren fehlen P+R-Plätze.
- Die Informationsmöglichkeiten über P+R in Rostock und in der Region im Internet sind gegenwärtig besonders für Gelegenheitsnutzer unzureichend und animieren nicht zur Nutzung des P+R.
- Mit der Installation von Einrichtungen für die Echtzeitinformation der Verkehrsteilnehmer über freie P+R-Kapazität und zum weiterbefördernden ÖPNV-Angebot könnte eine zusätzliche Nachfrage auch bei ortskundigen Verkehrsteilnehmern geweckt werden.

Literaturquellen:

- /1/ Mobilitätsplan Zukunft Hansestadt Rostock, IVAS, Dezember 2016
- /2/ Regionaler Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/Rostock, Teil B: Nahverkehrsplan Hansestadt Rostock, PTV, Dezember 2005
- /3/ Kommunales Mobilitätsmanagement für die Region Rostock - Teilkonzept 3 Optimierung der Pendlerverkehre aus und nach Rostock, Signon Deutschland GmbH, IVAS, Juni 2016
- /4/ Mobilitätsmanagementkonzept für die Hansestadt und Region Rostock, Hansestadt Rostock, Juni 2016
- /5/ Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock, Regionaler Planungsverband Mittleres Mecklenburg/Rostock, August 2011
- /6/ Rostock 2025 Leitlinien zur Stadtentwicklung, Hansestadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, 2012
- /7/ Hansstadt Rostock, Standortuntersuchung zu Parkhäusern und Tiefgaragen in Warnemünde, SHP Ingenieure April 2017
- /8/ P+R-Konzept für den Verkehrsverbund Oberelbe VVO, ISUP, 2014
- /9/ „Hamburg erhält 1400 neue P+R- Stellplätze“, Hamburger Abendblatt vom 02.08.2018 und 17.08.2018
- /10/ Zukunft Mobilität, Randelhoff 2013
- /11/ P+R-Untersuchungen im RMV, 2013
- /12/ Wirkungsweise und Potential von kombinierter Mobilität, IVT ETH Zürich, 2012
- /13/ Bedeutung des P+R-Angebotes im Kanton Zürich, 2017
- /14/ Einpendler nach Wien, Achsenbezogene Untersuchung der P+R-Potentiale, Ritter 2013
- /14/ Das „Wiener Modell“ - ein Modell für deutsche Städte, Sommer/Bieland, Der Nahverkehr 9/2018
- /16/ Auswertung von Internetportalen verschiedener deutscher und europäischer Städte bzgl. P+R:
Dresden: http://www.dresden.de/de/stadtraum/verkehr/030_auto.php
Verkehrsverbund Oberelbe: <https://www.vvo-online.de/de/service/park-ride/index.cshml>
Erfurt: <https://www.erfurt.de/ef/de/leben/verkehr/mobil/auto/index.html>
Hamburg: <https://www.hamburg.de/parken/>
<https://www.hamburg.de/verkehr-aktuell/4341200/park-and-ride/>
München Internetportal: <https://www.muenchen.de/verkehr/autos/parken/park-ride.html>
P+R Park & Ride GmbH München: <https://www.parkundride.de/de/startseite.html>
Salzburg: <https://www.salzburg.info/de/reiseinfos/anreise-verkehr/auto/park-ride>
<https://salzburg-verkehr.at/extras/park-ride/>

Wien: <https://www.stadt-wien.at/wien/parken-in-wien/park-ride-parkhaeuser-im-ueberblick.html>
<https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/garagen/>

- /17/ Maßnahmenplan Park+Ride des RMV, Teil des verbundweiten Nahverkehrsplans für die Region Frankfurt Rhein-Main, RMV, 2017
- /18/ Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R- / B+R-Anlagen, Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 46 - 2001,
- /19/ Parkgebührenordnung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 22. November 2018
- /20/ Agenda 21-Rat der Hansestadt Rostock: Stellungnahme zum Mobilitätskonzept der Zukunft (MOPZ)
- /21/ Statistisches Jahrbuch 2019, Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Hauptamt, Kommunale Statistikstelle

Datenquellen:

1. Bundesagentur für Arbeit, SV-pflichtige Beschäftigte, Einpendler nach Rostock, Stichtag 30.06.2017