

■ Nahverkehr

Park-and-Ride

aus SIGNAL 05/1993 (Juli 1993), Seite 10-12 (Artikel-Nr. 10001626)
IGEB

Ein Baustein integrierter Verkehrsplanung oder erneute Anpassung an vom Auto geprägte Strukturen?

Den Nimbus des Allheilmittels hat Park-and-Ride (P+R) heute weithin eingeübt. In den 60er Jahren aus den USA übernommen und damals als Patentrezept zur Entlastung der Stadtzentren vom Auto begrüßt, wird P+R heute meist nur noch als Teil sogenannter integrativer Konzepte geplant. Darin eingebettet gilt es allerdings durchaus noch als probate Therapie, die Städte vom Stau zu erlösen - so auch in der Verkehrsentwicklungsplanung für die Region Berlin. Der dazu im März vorgelegte Zwischenbericht postuliert den Auf- und Ausbau eines flächendeckenden Park-and-Ride-Systems im Rahmen eines Maßnahmenbündels, das in "innerstädtischen und anderen sensiblen Bereichen" eine Änderung der Verkehrsaufteilung zugunsten des ÖPNV bewirken soll. Doch offensichtlich wollten oder durften die Berliner Verkehrsplaner neuere wissenschaftliche Erkenntnisse zu P+R noch nicht berücksichtigen.

Kaum ein Planer möchte sich heute noch dem Vorwurf aussetzen, lediglich auf Teilbereiche fixiert zu sein. Stichworte wie "Kooperation der Verkehrssysteme" unterstreichen den umfassenden Anspruch auch bei P+R. Aber hält er einer genaueren Prüfung stand? Das Büro für integrierte Planung Berlin (BiP) dokumentierte und bewertete beispielhafte Park-and-Ride-Konzepte mit elektronischer Verkehrsleittechnik in den Städten Düsseldorf, Hannover, München und Stuttgart. Dieses Gutachten, in Auftrag gegeben vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS), bildete die Basis für den von Dr.-Ing. Christian Holz-Rau und Georg Wilke (beide BiP) in der Zeitschrift "Verkehr und Technik", Heft 3/93, veröffentlichten Aufsatz: "Park+Ride-Terminals - Bestandteil integrierter Verkehrskonzepte oder sektorale Verkehrsplanung?" Unser Beitrag nimmt im wesentlichen darauf Bezug.

Neukunden für den ÖPNV - doch auch vermehrte Autofahrten

Zunächst stellen die Autoren fest, daß P+R in den Kernstädten der Ballungsgebiete mit einem Gesamtverkehrsanteil von nur zwei bis drei Prozent eher marginale Bedeutung hat. Größer ist sie im rein innenstadtbezogenen Berufsverkehr. Die Anteile steigen hier mit der Länge des Gesamtweges. Weitere Einflußgrößen sind die Qualität des Bus- und Bahn-Angebots und die zunehmenden Probleme bei der Parkplatzsuche.

Als zugkräftiges Argument führen P+R-Befürworter die Gewinnung von Neukunden für den ÖPNV an. Einer 1990 durchgeführten Befragung der Studiengesellschaft Nahverkehr (SNV) zufolge waren im Schnitt etwa 30% der P+R-Nutzer vorher reine Autofahrer. Andererseits gingen dem öffentlichen Verkehr aber auch Kunden verloren. oft sogar mehr als hinzukamen! Waren sie vorher bereits ab Wohnort mit Bus oder Bahn (teils kombiniert mit dem Fahrrad) im "reinen Umweltverbund" unterwegs, so fahren sie jetzt im Pkw bis zur P+R-Anlage. Für die Umlandbereiche bedeutet das eine unerwünschte Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Über die Wirksamkeit des P+R-Systems in den Kernstädten entscheidet wesentlich der dortige Rückbau von Stellplätzen. Für die untersuchten Städte liegen zwar Parkraumkonzepte vor, teilweise aber nur in Umrissen oder als allgemein gehaltene Zielkataloge (wie auch in Berlin). Am detailliertesten sind sie in Stuttgart und München, wo indes gleichzeitig an kapazitätssteigernden Verkehrsmanagementsystemen (siehe unten) gearbeitet wird. Vor allem ist nirgends beabsichtigt, den innerstädtischen Parkraum im selben Maße zu verknappen, wie er im Umland wachsen soll.

P+R-Terminals in neuer Dimension

Verstärkt diskutiert werden sogenannte P+R-Terminals mit einer Konzentration von bis zu 5.000 Pkw-Stellplätzen, wie sie namentlich die Automobilindustrie (und der ADAC!) anregt. Dazu die BiP-Gutachter: "Großanlagen sind zwangsläufig mit längeren Zugangsfahrten und entlang dieser Straßen mit erheblichen Mengenproblemen und entsprechenden Belastungen verbunden".

Die Kapazität herkömmlicher Anlagen mit maximal nur mehreren hundert Plätzen wird beim Terminal-Konzept um ein Vielfaches übertroffen. Als Beispiel dienen Vorgaben eines beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) angesiedelten Forschungsprojektes: - Verknüpfungspunkte außerhalb der Kernstädte mit Kundenpotentialen von wenigstens 3.000 pro Tag bei MIV/Schiene und 1.000 bei MIV/Bus.

Fahrplankontakt mindestens alle zehn Minuten (bzw. bedarfsorientierte Abfahrt jeweils bei voller Sitzplatzbelegung).

Umfangreiches Service- und Geschäftsangebot: Stichwort: "Easy-shopping".

Für ca. 5.000 praktisch nur mehrgeschossig zu realisierende Stellplätze an einem Verknüpfungspunkt werden die Kosten auf günstigstenfalls 250 Mio DM geschätzt, mithin 50.000 DM je Platz und fünf bis zehn mal teurer als bei ebenerdigen Anlagen. Die Ergänzungsinvestitionen in Busse oder Bahnen sind dabei noch gar nicht eingerechnet.

ÖPNV als Überlaufventil

Moderne Leit- und Informationssysteme, zum Beispiel Wechselwegweiser oder Anzeigetafeln, sollen die Park-and-Ride-Nutzung beeinflussen und steuern. Bei Störungen im Straßenverkehr, etwa einem Stau auf dem Weg zur Innenstadt, wird den Autofahrern der nächstgelegene P+R-Platz empfohlen. Sogenanntes Verkehrsmanagement weist dem ÖPNV also häufig eine bloße "Überlauffunktion" zu. Er hat einzuspringen wenn auf der Straße nichts mehr geht. Eigens dafür müssen die Verkehrsunternehmen höchst unwirtschaftliche Reserven vorhalten. Alle untersuchten Städte wollen P+R in ein entsprechendes Management-System einbinden, unabhängig von den mehr oder minder ausgearbeiteten Detailplanungen. In München wurde bereits mit dem Bau eines Terminals begonnen, in Düsseldorf ist eines mit vorerst ca. 1.000 Stellplätzen zumindest projektiert. Hannover sieht derzeit nur Anlagen konventioneller Größe vor.

Wirkungen massiven P+R-Ausbaus

Holz-Rau und Wilke betonen, daß die Wirkung von Park-and-Ride maßgeblich von der Integration in ein übergreifendes Konzept abhängt. Die Pläne und Überlegungen zum massiven P+R-Ausbau in den Beispielstädten kennzeichnen sie jedoch als "unentschlossen" und "mit deutlich expansivem Charakter". Neue Kapazitäten würden dabei vorrangig der erwarteten Zunahme der Umland-Stadt-Verflechtungen angepaßt.

Folgen für das Umland

- Durch den schon erwähnten Umstieg von ehemals reinen ÖPNV-Nutzern auf den Pkw als Zubringer verlieren Busse und Bahnen innerhalb der Quellgebiete Kunden. Dort werden dann ohnehin schwach ausgelastete Linien ausgedünnt oder gar eingestellt. Die Leidtragenden sind die verbliebenen Fahrgäste.

Massiver P+R-Ausbau torpediert Ansätze der "Verkehrsvermeidung durch Raumstruktur", die die Außenwanderung auf Achsen (entlang der Schienenwege) und einzelne Konzentrationskerne beschränken will. Stattdessen begünstigt P+R die Umlandwanderung der Bevölkerung in die Achsenzwischenräume und leistet langfristig der Zersiedlung Vorschub.

Die schon aus Gründen der Finanzierbarkeit unvermeidliche Verknüpfung besonders von Groß-Terminals und Einzelhandel gibt dem "Supermarkt auf der grünen Wiese" weiteren Aufschwung. Der Niedergang kleinerer Geschäfte und immer längere Einkaufswege sind vorprogrammiert, damit verbunden ist der zunehmende Gebrauch des Autos.

Folgen für die Stadt

- Hier kommt es einerseits zu einer gewissen (eher geringfügigen) Entlastung vom motorisierten Individualverkehr. andererseits zu Mehrbelastungen für den ÖPNV. Ohnehin stark frequentierten Strecken wird in Spitzenzeiten zusätzlicher Verkehr aufgebürdet.

Überfüllte Busse und Bahnen veranlassen innerstädtische Kunden zur Abwanderung zum MIV. Jene, die über keinen Pkw verfügen, müssen sich mit Qualitätseinbußen abfinden.

Nur Autofahrer profitieren

Nun ließe sich einwenden, daß den Folgen halt mit verbessertem ÖPNV-Angebot zu begegnen sei. P+R-Konzepte binden aber Finanzmittel, die für Attraktivitätssteigerungen an anderer Stelle fehlen. Aus dem Aufsatz im Wortlaut: "Der öffentliche Verkehr läuft hier Gefahr, im Hinblick auf die großen Anforderungen, die an ihn in Anbetracht des unverträglichen MIV gestellt werden, seine bisherigen Kunden aus den Augen zu verlieren. Im Sinne einer Dominanz der aktuellen Problemlage beginnt sich der ÖV vorrangig an bisherigen MIV-Nutzern zu orientieren. P+R ist ausschließlich auf Autofahrer zugeschnitten, den bisherigen ÖV-Nutzern bringt es keinerlei Vorteile, unter Umständen aber erhebliche Nachteile".

Die Verfasser fügen hinzu, daß es sinnvollere Wege gebe, das wenige dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehende Geld zu verwenden, als ausgerechnet für Konzepte, die in extremer Weise das belastende Standort- und Verkehrsverhalten der

Autofahrer auch noch "belohnen".

Anpassungsplanung setzt falsche Zeichen

Trotz enormer Investitionen kann Park-and-Ride die Autoflut in die Städte kaum nennenswert eindämmen. Selbst Großanlagen bewirken angesichts hoher und weiter zunehmender Zahlen der Berufspendler im MIV (in Düsseldorf, Hannover, München und Stuttgart jeweils deutlich über 100.000) wenig. So müßte in München, allein um die Zuwachsraten aufzufangen, jährlich ein Terminal mit 4.000 Stellplätzen gebaut werden. Damit verbundene Investitionskosten: ca. 200 Mio DM. Relativiert werden die Potentiale auch dadurch, daß in sämtlichen Beispielstädten die meisten Pkw-Einpendler, markant anders als beim ÖPNV, heute gar nicht in die eigentlichen Zentren fahren. Trotzdem wird P+R häufig betont auf City-Linien ausgerichtet.

Für Holz-Rau und Wilke sind P+R-Konzepte "Anpassungsplanung wie gewohnt", die zudem falsche Zeichen setzt. Kernaussagen ihres Resümees: - "Auf jede Nachfragesteigerung wird von Seiten der Planung auch weiterhin durch entsprechende Angebotsausweitungen reagiert". Dabei entlastet P+R städtische Bereiche nur kurzfristig und partiell, langfristig stärkt es dagegen - jedenfalls bei massivem Ausbau - "die bisherige Entwicklung des Systems Siedlung und Verkehr zu einem immer höheren Verkehrsaufwand." Mit dem schon beschriebenen Trend zur Umlandwanderung gerade in die Räume zwischen leistungsfähigen ÖV-Achsen "konterkariert es alle Bestrebungen, die Siedlungsentwicklung selbst als Instrument der Verkehrsgestaltung einzusetzen".

Der Öffentliche Verkehr wird durch P+R in eine Rolle gedrängt, in der er die durch private Motorisierung geprägten Strukturen am Leben erhalten soll.

Voraussetzung jeder verträglichen Verkehrsplanung ist die Zuwachsbegrenzung, und zwar die Begrenzung weiterer räumlicher Verflechtungen. Einzig wirksam sind hier gegenwärtig Kapazitätsengpässe, zusätzlich herbeigeführt durch innerstädtische Restriktionen für den MIV.

Im Kontext von Kapazitätsbeschränkungen kann P+R "Erreichbarkeitseinbußen abfedern, die über ein verträgliches Maß hinausgehen". Die Kriterien dafür bedürfen aber einer prinzipiellen Diskussion, zumal bei Reduzierungen im öffentlichen Verkehr aus rein betriebswirtschaftlichen Gründen die schlechtere Erreichbarkeit oft in Kauf genommen wird.

Grundsätzlich sollten Park-and-Ride-Angebote sich auf kleine Anlagen beschränken. Sie minimieren die Zufahrtswege und erleichtern am selben Umsteigepunkt den Wechsel zur Alternative "Bike-and-Ride". Die gleichzeitige Ausstattung mit Fahrradstellplätzen ist deshalb unerlässlich. Letztlich bleibt P+R eine Notlösung, "die sich auf Bereiche beschränken muß, in denen ÖV-Bedienung nicht möglich ist." Zuvor gilt es in jedem Fall die siedlungsstrukturellen und sozialen Nachteile sorgfältig abzuwägen. Angeblich integrative Konzepte, die genau das unterlassen, sind in Wahrheit vor allem auf die reibungslose Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs fixiert.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001626>.

