

P+R-Konzept Nürnberg

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 03.02.2020

Antrag der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Stadtratsfraktion vom 03.07.2020

Bestand und baulicher Zustand:

Derzeit gibt es im Nürnberger Stadtgebiet zehn Park+Ride- beziehungsweise Bike+Ride-Parkplätze mit 1.200 Stellplätzen für Kfz und rund 1.000 Fahrradabstellplätzen. Von diesen befinden sich sieben an Haltestellen von R- bzw. S-Bahn und drei an U-Bahn- bzw. Straßenbahnstationen. Letztere befinden sich auf städtischem Grund. Zwei weitere Anlagen können derzeit nicht beziehungsweise zeitweise nicht genutzt werden. In der im Anhang befindlichen Karte wird die räumliche Lage der Anlagen ersichtlich, die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die in Betrieb befindlichen Anlagen und deren Kapazitäten:

Bahnhof	Kfz				Fahrrad		Motorräder
	Parkplätze	Behindertenparkplätze	E-Ladeplätze	Plätze mit Parkscheibe	Fahrradabstellplätze überdacht	Fahrradabstellplätze nicht überdacht	Motorradstellplätze
R/S-Bahn							
Fischbach	98	4			50	28	10
Mögeldorf (S-Bahn)	22				132		
Laufamholz	38	2			132		
Reichelsdorf	63	2			64	32	
Reichelsdorfer Keller	22	1			80	40	
Katzwang	27	1			88		
Eibach	22				64		
U-Bahn/Straßenbahn							
Langwasser Süd	335	2	2	4		88	
Herrnhütte	490	6			68		
Am Wegfeld	83	3			140		4
Summe	1.200	21	2	4	818	188	14

Die P+R-Anlage in Röthenbach mit über 500 Kfz-Stellplätzen und 100 Fahrradabstellplätzen ist aus baulichen Gründen geschlossen. Der Abriss und Neubau der Anlage mit leicht erhöhten Kapazitäten wird nach einstimmigem Beschluss im Verkehrsausschuss des Stadtrates vom 12.12.2019 umgesetzt. Derzeit werden von der Verwaltung Fördermöglichkeiten geprüft.

Deweiteren ist die Anlage in der Bauernfeindstraße mit 136 bzw. 122 Stellplätzen aufgrund von Bauarbeiten im Zuge der Erschließung der Brunecker Straße in 2020ff. zeitweise gesperrt. Langfristig wird der Parkplatz entfallen, da hier die Wendeschleife der verlängerten Straßenbahn entstehen wird. Ersatz soll in Langwasser Süd geschaffen werden.

Für die Anlage Am Wegfeld wurde im Verkehrsausschuss am 15.11.2018 eine Erweiterung der Kapazitäten um knapp 100 Kfz-Stellplätze beschlossen. Vorbehaltlich der Zusage des Zuschussgebers und der Haushaltslage ist mit einem Baubeginn nicht vor Mitte 2022 und der Fertigstellung ab Frühjahr 2023 zu rechnen.

Das Parkhaus Herrnhütte, Baujahr 1998, befindet sich grundsätzlich in einem dem Alter entsprechenden baulichen Zustand. Ausgehend von der letzten Bauwerkshauptprüfung im Jahr 2017 sind diverse Instandsetzungsmaßnahmen zur Verbesserung der Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit durchgeführt worden. Anzuführen ist hier die Instandsetzung sämtlicher Entwässerungseinrichtungen des Parkhauses. Dadurch konnte das Fortschreiten der Schädigungen, die einem unkontrollierten Wassereindrang geschuldet sind, gestoppt werden. Weiter wurde durch den Einbau klappbarer Pfosten eine höhere Verfügbarkeit der Behindertenparkplätze erzielt. Seit dem Jahr 2020 ist die Unterhaltungspflicht für das Parkhaus Herrnhütte von UB an die VAG übergegangen. Die Fortsetzung der Maßnahmen zum Erhalt des Parkhauses Herrnhütte wird von Seiten der VAG geplant und im Zuge der laufenden Unterhaltung durch die VAG durchgeführt. Derzeit läuft eine umfassende Zustandsfeststellung, um den

Instandsetzungsbedarf zu ermitteln. Detaillierte Aussagen hierzu können noch nicht getroffen werden.

Einrichtung zusätzlicher Ladeinfrastruktur

Derzeit gibt es, wie in der Übersichtstabelle ersichtlich, zwei E-Ladepunkte auf dem Parkplatz Langwasser-Süd. Im Rahmen des Projekts „Digitalisierung und Elektrifizierung von Parkräumen“ wurden von der N-ERGIE die öffentlichen P+R-Anlagen Langwasser-Süd, Herrnhütte und Am Wegfeld ausgewählt, um diese mit E-Ladesäulen zu bestücken. Für Langwasser-Süd und Herrnhütte sind jeweils 40, für die Anlage Am Wegfeld 32 E-Ladepunkte vorgesehen.

Eine Stellungnahme der Deutschen Bahn zu den aktuellen Planungen bezüglich der E-Ladeinfrastruktur wurde angefragt, eine Antwort steht noch aus.

Aktuelle Planungen P+R-Anlagen

Im Zuge der Entwicklung der neuen Stadtquartiere „Tiefes Feld“ und „Sandäcker“ erfolgt derzeit die Verlängerung der U3 bis Gebersdorf. Im Zuge dessen wird eine neue **P+R-Anlage „Gebersdorf“** mit ca. 400 Kfz-Stellplätzen sowie ein Fahrradparkhaus mit ca. 300 Fahrradabstellplätzen entstehen.

In mittelfristiger Perspektive soll an der vorgesehenen StUB-Haltestelle „Reutleser Straße“ eine neue **P+R-Anlage „Reutles“** entstehen. Die derzeitigen Überlegungen seitens der Stadt Nürnberg in Abstimmung mit dem VGN und dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn bezüglich der Anzahl der Stellplätze sind noch nicht abgeschlossen. Eine im Bedarfsfall erweiterbare modulartige Realisierung versprache einen bedarfsgerechten Ausbau.

Ebenfalls langfristig sinnvoll ist ein **P+R Parkplatz Kornburg/Kleinschwarzenlohe** nach Errichtung der Stadtbahnlinie Kornburg an deren (räumlich noch nicht definiertem) Endhalt, sei es nördlich oder südlich der BAB 6. Auch hier würde in Abstimmung mit dem VGN der Bedarf ermittelt werden und eine Perspektive für Pendler aus dem Landkreis Roth geschaffen werden, der im östlichen Teil aktuell über keine gute Schienenanbindung nach Nürnberg verfügt.

Relevant ist zudem die Situation am **P+R Katzwang**. Dieser Parkplatz liegt an der Tarifgrenze und wird vornehmlich von Bürgern aus Nachbarkommunen genutzt. Er trägt somit zur Entlastung der Innenstadt vom MIV bei, ist aber regelmäßig sehr gut ausgelastet oder auch überlastet. Untersuchungen und erste Planungen haben leider ergeben, dass eine mögliche Erweiterung erhebliche Eingriffe in den Baumbestand vor Ort erfordern würden. Verlust von Bäumen in größerer Zahl zur Abdeckung von Spitzenlastbedarfen wäre aber in der Gesamtbetrachtung wenig hilfreich. Für den Halt in Katzwang drängt sich nunmehr jedoch das geplante e-Ticket als Lösung auf – sobald die Abrechnung nach Kilometrierung und nicht mehr nach Zonen erfolgen kann ist der nächste P+R an der Strecke nach Süden (P+R Limbach) hinreichend attraktiv, die aktuelle Auslastung wird zurückgehen.

Verkehrspolitisches Ziel eines P+R-Konzeptes ist es, durch Schaffung eines P+R-Angebotes Autofahrende zum Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) anzuregen. In den 90er Jahren wurde von der Studiengesellschaft Nahverkehr mbH (SNV) ein P+R-Konzept für Nürnberg entwickelt, das kurz-, mittel- und langfristige Perspektiven aufzeigt und in den Grundzügen weiterhin Bestand hat. Auf dieser Basis wurden die P+R-Einrichtungen in Nürnberg bedarfsgerecht ergänzt. Bereits seinerzeit wurde darauf hingewiesen, dass P+R-Angebote innerhalb Nürnbergs, bis ca. 8 km Radius um das Zentrum als volkswirtschaftlich kritisch anzusehen sind (siehe Karte im Anhang). Aufgrund der geringen Entfernungen der zentralen Orte zur Stadtgrenze trifft dies auf nahezu alle P+R-Angebote Nürnbergs zu. Bei einer mittleren Reiseweite im Pendlerverkehr von Nürnberg zum Umland von ~ 20 km ist laut Gutachten der Abstand der meisten P+R-Parkhäuser zum Zentrum mit rund 4 km zu gering und die Parkplatzverfügbarkeit im Zentrum zu hoch, um ein attraktives P+R-Angebot darzustellen. In Folge dessen wurden und werden in Nürnberg P+R-Anlagen auf den erforderlichen Bedarf hin bemessen, um zumindest den betriebswirtschaftlichen Verlust gering zu halten. Unabhängig davon wäre die Flächenverfügbarkeit ein begrenzender Faktor für den weiteren P+R-Ausbau. Wesentlich

wirksamer ist der Ausbau der P+R Parkplätze an den Außenästen des schienengebundenen ÖPNV, in der Regel in den umgebenden vier Landkreisen.

Konzept zum Umstieg für Pendler

Wesentliche Kenngröße in der Reduzierung des MIV sind die Pendlerströme, so auch erkannt im Mobilitätspakt, Punkt 15. Der VGN ist gemeinsam mit dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) Zuwendungsempfänger in dem Pilotprojekt „Vernetzte Mobilität P&R 4.0“, welches auch im „Masterplan zur Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität in Nürnberg“ verankert ist. Aktuell befindet sich das Projekt in Umsetzung.

Übergeordnetes Ziel des Projektes ist es, Verkehrsteilnehmer möglichst im Umland zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Mittels Parkdatenerhebungen sollen detaillierte Informationen bezüglich des Auslastungsgrads der P+R-Anlagen entlang des VGN-Liniennetzes erhoben werden. In aufbereiteter Form werden diese Autofahrern als Echtzeitinformationen bzw. Prognosen bereitgestellt. Somit können Kfz-Nutzer vor Antritt ihrer Fahrt oder währenddessen zuverlässig überprüfen, an welchen P+R-Anlagen noch Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Mit der Umsetzung des Fördervorhabens sollen Parksuchverkehre reduziert, Anfahrtswege verkürzt, die räumliche sowie die zeitliche Verteilung der P+R-Verkehre optimiert und das sogenannte „graue P+R“ am Straßenrand in Stadtquartieren eingedämmt werden.

Im Rahmen des Pilotprojektes werden Erfassungseinrichtungen zur Erhebung von Echtzeitdaten (dynamisch) an insgesamt zwei P+R-Anlagen in zwei Gemeinden (Roßtal und Petersaurach Nord) im VGN installiert. Hinzu kommen Parkleitschilder (PLS) entlang der B14, die den Verkehrsteilnehmer über freie Stellplätze informieren und lenken, um so den Parksuchverkehr zu vermeiden.

Die Verkehrsmittelwahl unterliegt zahlreichen Einflussfaktoren und ist dementsprechend komplex in der Steuerung. Ein umfassender Umstieg von Pendlerinnen und Pendlern aus dem Umland auf den ÖPNV mittels P+R-Anlagen kann nicht alleine durch ein attraktives Angebot im Umland und die Bewerbung desselben erreicht werden. Um dieses Ziel zu erreichen, müssten auch die bestehenden Alternativen für den motorisierten Individualverkehr im Stadtgebiet gerade hinsichtlich des ruhenden Verkehrs bewusst modifiziert werden. Ein Schritt in diese Richtung ist die in Umsetzung befindliche Umstellung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt.

P+R-Anlage Am Wegfeld

Die Einführung von Parkgebühren für die P+R-Anlage Am Wegfeld muss vor dem Hintergrund der erfolgten Finanzierung betrachtet werden. Für die Anlage wurden Zuwendungen im Rahmen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und Investitionshilfen nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) gewährt. Die Zuteilung der Fördermittel erfolgt gemäß den Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV). Unter 5.3 der Förderrichtlinie wird auf Umsteigeparkplätze an Haltestellen des ÖPNV eingegangen, konkret heißt es hierzu: „[...] Umsteigeparkplätze sind nur förderfähig, soweit allenfalls kostendeckende Entgelte erhoben werden; hierbei können Abschreibungen, nicht aber Finanzierungskosten, berücksichtigt werden [...]“. Daraus folgt, dass eine Erhebung von Parkgebühren, auch in geringer Höhe, nicht ohne vorherige Absprache mit dem Zuschussgeber möglich ist. Weiterhin könnten lediglich Entgelte in einer Höhe erhoben werden, die in keinem Verhältnis zum notwendigen Aufwand und dem möglichen Nutzen stehen würden. Andernfalls müssten Zuschüsse zurückbezahlt werden.

Zudem würde eine Erhebung von Parkgebühren an der P+R-Anlage den im Antrag formulierten gewünschten Effekt, nämlich einen Umstieg der Pendlerinnen und Pendlern auf Fahrrad oder das Busangebot zu erreichen, verfehlen. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass angesichts der kostenlosen Alternativen das sogenannte „graue P+R“, also das Abstellen der Fahrzeuge in den umliegenden öffentlichen Straßen, begünstigt wird oder die bisherigen P+R-Nutzerinnen und -Nutzer mit dem Auto in die Innenstadt fahren.

Die Nutzung des Marktkauf-Parkplatzes als P+R-Anlage ist aus verschiedenen Gründen nicht zielführend. Zum einen ist die Lage des Parkplatzes, wie oben ausgeführt, zu nahe am Zentrum. Ziel muss sein, die Pendlerinnen und Pendler möglichst vor den Toren Nürnbergs zum Umstieg zu bewegen. Weiterhin dient der Parkplatz als Stellplatznachweis für den Marktkauf. Da die Hauptnutzungszeit als P+R-Anlage große Überschneidungen mit der Hauptnutzungszeit als Einkaufsparkplatz hätte, würden die beiden Nutzungen in Konkurrenz zueinander stehen, statt sich zu ergänzen. Weitere rechtliche Aspekte, beispielsweise Fragen des Unterhalts, des Winterdienstes und der Verkehrssicherungspflicht, sprechen gegen eine Doppelnutzung des Parkplatzes.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Straßenbahnverlängerung Thon – Am Wegfeld war bereits eine optionale Erweiterungsfläche mit rund 100 zusätzlichen Stellplätzen für die P+R-Anlage enthalten. Die Regierung hat mit Schreiben vom 11.09.2018 der Nutzung der planfestgestellten Erweiterungsfläche zugestimmt. Am 15.11.2018 hat der Verkehrsausschuss des Stadtrates den Beschluss gefasst, die Erweiterungsoption zu realisieren.

Eine Erweiterung der P+R-Anlage mittels eines konstruktiven Pardecks (Hochdeck) über den vorhandenen Parkplätzen würde nicht den bereits planfestgestellten Unterlagen entsprechen. Dementsprechend wäre ein Änderungsverfahren zum Planfeststellungsbeschluss durchzuführen. Dazu wären alle Betroffenen der Träger öffentlicher Belange sowie privater Anlieger erneut zu prüfen und abzuwägen. Änderungen würden sich vor allem hinsichtlich des Lärmschutzes, der Entwässerung und der Ausgleichsmaßnahmen ergeben. Ein neues Verfahren birgt Unwägbarkeiten sowohl über dessen Ausgang als auch hinsichtlich der Zeitschiene. Da die Erweiterung des P+R-Angebotes an der derzeitigen Endhaltestelle der Straßenbahn bereits heute erforderlich ist sollte kein neues Planfeststellungsverfahren angestrebt, sondern die bestehende Planung umgesetzt werden. Zudem können mit der Realisierung der Erweiterungsfläche die planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen, nämlich die Pflanzung von Bäumen, umgesetzt werden.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass sich im Hinblick auf die geplante Realisierung der Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen- Herzogenaurach der Bedarf an P+R-Stellplätzen nach Norden zur Anschlussstelle Erlangen-Tennenlohe an der A3 verschieben wird. Dies entspricht den oben beschriebenen Zielsetzungen von P+R-Konzepten, wonach P+R-Anlagen in der Regel in einer Entfernung von mindestens 8 km zum Zentrum und mit Anbindung an den ÖPNV angestrebt werden sollten. Der hohe Bedarf an Stellplätzen an der P+R-Anlage Am Wegfeld ist folglich auch temporär zu erwarten. Hinsichtlich der Kostenunterschiede und der höheren Flexibilität ist daher die vorgesehene Erweiterung der Errichtung eines Parkdecks vorzuziehen.

Mobilitätsstationen

Die Einrichtung von Mobilitätsstationen, den sogenannten Mobilpunkten, wurde in Nürnberg am 10.02.2016 im Verkehrsausschuss des Stadtrates beschlossen. Diese verknüpfen verschiedene Mobilitätsangebote und Verkehrsarten, die jeweils das Kriterium der stadtverträglichen und umweltgerechten Mobilität erfüllen. Konkret bedeutet dies, dass eine Mobilitätsstation aus Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge, Radständern und einer VAG-Radleihstation besteht. Um die Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr zu gewährleisten, befinden sich die Stationen an einer Straßenbahn- oder U-Bahnhaltestelle. Übergeordnetes Ziel dieser Stationen ist es, die multimodale Verkehrsmittelnutzung zu unterstützen und insbesondere auf die Möglichkeit des Carsharing aufmerksam zu machen. Mobilitätsstationen sind in erster Linie ein Angebot im innerstädtischen Bereich für Bewohnerinnen und Bewohner, die auf den Besitz eines privaten Autos verzichten.

In einer ersten Ausbaustufe wurden in Nürnberg acht Mobilitätsstationen realisiert. Aufgrund der positiven Erfahrungen, über welche die Verwaltung im Verkehrsausschuss am 21.09.2017 berichtete, wurde am 14.12.2017 die Weiterentwicklung des Konzepte beschlossen. Im Austausch mit dem Betreiber Scouter sowie im Rahmen einer Online-Bürgerbeteiligung wurden weitere Standorte festgelegt, so dass derzeit 30 Mobilitätsstationen in Betrieb sind. Die Auswertung der vom Betreiber zur Verfügung gestellten Daten zeigt eine gute Annahme des bestehenden Angebotes. Daher strebt die Verwaltung einen weiteren bedarfsorientierten Ausbau des Netzes an Mobilitätsstationen im Stadtgebiet an.

