

*Betreff:***Haushalt 2020 FU 074 Prüfauftrag: Aufbau einer neuen Park & Ride-Struktur in Braunschweig - Sachstand***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

28.10.2020

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

04.11.2020

Status

Ö

Hintergrund:

Die Bereitstellung von Park+Ride-Anlagen (P+R) ist ein sinnvolles Mittel, gerade die Verkehrsspitzen abzufedern, das Straßennetz damit leistungsfähiger zu machen und die Stadt von Verkehr zu entlasten.

Dieses Papier stellt den ersten Teil der Abarbeitung des finanzunwirksamen Antrages FU 074 dar. An dieser Stelle soll ein Sachstand über die bislang erfolgten Aktivitäten über weiter geplante Maßnahmen auf diesem Gebiet gegeben werden. Der weitere Blick in die Zukunft mit einer weitergehenden Entwicklung von P+R in Braunschweig wird Gegenstand der Mobilitätsentwicklungsplanung sein.

Allgemeines:

P+R ist vorrangig für zwei Gruppen von Einpendlern relevant. Einerseits gibt es die berufsbedingten Einpendler, die einen regelmäßigen (i. d. R. werktäglichen) Weg zurücklegen und vorrangig in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden unterwegs sind. Die andere Gruppe von P+R-Nutzern ist die Gruppe der Besucher von Großveranstaltungen. Aufgrund der zeitlich und räumlich stark konzentrierten Wirkung nutzt diese Gruppe gerne dezentrale P+R-Angebote.

P+R für touristische Verkehre oder Einkaufsverkehre¹ sind in diesem Zusammenhang für Braunschweig nicht relevant, weil diese Zielgruppen nicht regelmäßig und nicht gebündelt auftreten, und damit keine Probleme haben, unmittelbar in der Nähe des eigentlichen Zielorts einen Parkplatz zu finden.

Bestand:

In Braunschweig gibt es aktuell sieben P+R-Anlagen mit insgesamt 685 Stellplätzen (siehe Tabelle). Alle Anlagen sind gebührenfrei. Für die Nutzung der Busse und Stadtbahnen gilt der reguläre Verbundtarif der Region Braunschweig (VRB).

Das derzeitige Angebot ist vor dem Hintergrund der aktuellen Nachfrage ausreichend groß. Die stark unterschiedlichen Auslastungen (zwischen 20 % am Gänsekamp und 90 % am Thüringenplatz) resultieren nicht alleine aus den (gewünschten) Pendlerverkehren, sondern auch vielfach von (unerwünschten oder unvermeidlichen) Fremdnutzungen aus dem Umfeld. So ist der P+R-Platz Lincolnsiedlung ganz überwiegend durch Bewohner und die P+R-Plätze Rote Wiese und Thüringenplatz durch verschiedenste Nutzer aus dem Umfeld belegt.

¹ Die Sondersituation „Weihnachtsverkehr“ wird hier explizit nicht betrachtet, weil es ein zeitlich begrenztes Ereignis ist. Der Weihnachtsmarkt-P+R-Verkehr ist zudem kein normales P+R-System, weil damit auch eine Fahrkarte für eine Sonder-Buslinie der BSVG verbunden ist.

Dennoch verbleiben Reserven für den P+R-Verkehr, so dass konstatiert werden kann, dass keine Anlage aus- oder gar überlastet ist.

P+R-Anlage	Kapazität	Haltestelle	Linien	Takt
Gänsekamp	110	Stresemannstraße	413 / 418	15/30 Min.
Lincolnsiedlung	45	Lincolnsiedlung	1 / 10	15/30 Min.
Petzvalstraße	150	Petzvalstraße	3	7,5 Min.
Rote Wiese	170	Schefflerstraße	411	15 Min.
Thüringenplatz	175	Sachsendamm	1 / 2	15/15 Min.
F.-Seele-Straße	30	An der Rothenburg	5	15 Min.
Stöckheim	5	Salzdahlumer Weg	1	15 Min.
Summe	685			

Neben diesen offiziellen P+R-Anlagen gibt es zusätzlich einen Anteil an Pendlern, die P+R betreiben, allerdings in einem „informellen“ Rahmen. Diese Pendler nutzen die öffentlichen Parkplätze am Straßenrand oder den Seitenstraßen in der Nähe der Haltestellen des ÖPNV. Dieser Effekt ist vielfach – gerade an den Hauptverkehrsstraßen zu beobachten – gleichwohl schwer bis gar nicht zu quantifizieren.

Abschließend darf nicht unerwähnt bleiben, dass P+R nicht nur auf dem Stadtgebiet von Braunschweig stattfinden sollte. Je kürzer der Weg mit dem Auto ist und je länger der Weg mit dem ÖPNV ist, desto sinnvoller ist hinsichtlich Ressourcenschonung und Verkehrsvermeidung das System P+R. Somit sind P+R-Anlagen in Verbindung mit attraktiven ÖPNV-Angeboten im Umland ein wichtiger Faktor für geringere Verkehrsbelastungen in Braunschweig.

Derzeitige Planungen:

Dennoch ist die Verwaltung bestrebt, das Angebot an P+R-Anlagen auch im Stadtgebiet kontinuierlich zu erweitern und dabei insbesondere den Faktor Lagegunst zu berücksichtigen, der bei den Anlagen teilweise nicht (mehr) optimal ist.

Mit der DS 20-12605 „Schaffung eines zusätzlichen P+R-Standorts im Norden“ hat der Verwaltungsausschuss am 07.07.2020 beschlossen, eine Alternative zur Anlage Lincolnsiedlung anzulegen. Zunächst soll ein Provisorium mit ca. 30 Plätzen und in einem weiteren Ausbaustadium mit ca. 60 Plätzen hergestellt werden. Darüber hinaus wurde mit dem Bebauungsplan ST83 Stöckheim-Süd die planungsrechtliche Voraussetzung einer P+R-Anlage mit bis zu 90 Plätzen geschaffen. Die Planungen zum Ausbau laufen derzeit. Im Rahmen des Stadtbahnausbaus ist zudem geplant, weitere P+R-Anlagen anzulegen. Grundsätzlich werden diese Anlagen des ÖPNV von der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) mit bis zu 75 % gefördert. Leider wird die Förderung immer nur nach dem heute festgestellten Bedarf gewährt, was die Planung von neuen Anlagen, an Orten, wo bislang wenig oder gar nichts war, erschwert bzw. unmöglich macht.

Fazit und Ausblick:

Die Akzeptanz und die Frequentierung von P+R-Anlagen hängt im Wesentlichen von Faktoren wie der Lagegunst (Erreichbarkeit), den Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel (Zugänglichkeit), den Parkgebühren und das Infrastrukturangebot am Zielort ab. Trotz der vielen regionalen Einpendler nach Braunschweig ist das Angebot an P+R-Anlagen nur mäßig ausgelastet, weil die Kapazitäten der Parkhäuser und die Verfügbarkeit von Parkplätzen im Straßenraum an den Zielorten nicht ausgeschöpft sind.

Die Betrachtung des Themas Parkraum wird ein relevantes Thema des Mobilitätsentwicklungsplanes (MEP) sein, dessen Bearbeitung in diesem Jahr begonnen hat. Da P+R ein wesentlicher Baustein dieses Themas ist, wird dies auch im Rahmen des MEP auf strategischer Ebene mitbetrachtet.

Leuer

Anlage/n:
keine