

P+R ANLAGEN

Planen, Bauen und Betreiben



IN- HALT

Vorwort	S.3
1. Grundlagen	S.4
2. Planungsrecht	S.13
3. Objektplanung und Ausführung	S.19
4. Information und Öffentlichkeitsarbeit	S.24
5. Betrieb	S.27
6. Kostenbestandteile Park+Ride	S.31
7. Finanzierung und Förderung	S.38
8. Von der P+R-Anlage zum Mobilitätshub	S.46
9. Ansprechpartner	S.52
Impressum	S.54

VOR- WORT



„Mobile Zukunft München“, die strategische Allianz für Mobilität & Logistik, hat sich vorgenommen, **die Mobilität der Menschen im Großraum München zu verbessern** und den Zugang zu vielfältigen Angeboten zu vereinfachen. **Park+Ride ist dabei einer der wichtigen intermodalen Bausteine**, der individuellen PKW-Verkehr und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) optimal verknüpft. Innerhalb des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes existieren **im Jahr 2024 an 187 Bahnhöfen P+R-Anlagen mit rund 32.000 Stellplätzen**. Damit können Menschen frühzeitig umsteigen und komfortabel, umweltfreundlich und staufrei an ihr Ziel fahren, ob zu ihrer Arbeitsstelle, zum Einkaufen oder zu Freizeitaktivitäten.

Bei der Umsetzung und dem Betrieb von Park+Ride-Anlagen sind die verantwortlichen Kommunen jedoch mit vielen Fragen und Herausforderungen konfrontiert. Für die P+R-Nutzerinnen und -Nutzer besteht häufig die **Problematik, dass Informationen, Entgeltsystematik und Benutzungsregelungen nicht immer einheitlich sind** und einen problemlosen Umstieg auf den ÖPNV erschweren. An einigen Brennpunkten bedarf es zudem eines **bedarfsgerechten Ausbaus von Park+Ride**.

Der vorliegende Leitfaden greift die **vielfältigen Fragestellungen bei der Planung, dem Bau und Betrieb von P+R-Anlagen auf** und gibt Kommunen und Planern hilfreiche Informationen und Anregungen für eine praxisorientierte Umsetzung oder auch Erweiterung. Die Broschüre liefert außerdem **wertvolle Hinweise für die einheitliche kundenorientierte Information und für die Digitalisierung des Angebots** sowie zu möglichen Förderprogrammen und wichtigen Kontaktpersonen.

MZM will damit einen kleinen, aber effizienten Beitrag zum Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liefern und in der Folge auch Zufahrtsstraßen vom PKW-Verkehr entlasten. Das Ziel ist, die Mobilität in der Region attraktiv, nachhaltig und umweltgerecht zu gestalten.



1. GRUND- LAGEN



Dieter Reiter,
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München:

„München hat die Chancen von P+R schon früh erkannt und eine eigene Park & Ride GmbH ins Leben gerufen. Der weitere Ausbau und die Optimierung von Park+Ride im gesamten Großraum sind eine der Herausforderungen der ‚Mobilen Zukunft München‘.“

1.1 Planungsgrundsätze



Park+Ride (P+R) ist ein Angebot für alle, die vom Wohnort in die Stadt unterwegs sind und dabei eine Teilstrecke im Auto mit einer Fahrt in der S-Bahn, U-Bahn oder im Regionalzug kombinieren möchten. Es ist eine **Schnittstelle zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr (ÖV)**, die insbesondere im Berufsverkehr, aber auch im Einkaufs- und Freizeitverkehr regelmäßig genutzt wird.

Eine besonders hohe Nachfrage generieren Standorte mit hochwertiger ÖV-Bedienung wie Regionalzughalte, S-Bahn-Endhalte oder Stationen mit einer kurzen Taktfolge. Aber **auch im weiteren ländlichen Raum gewinnt P+R zunehmend an Bedeutung**, da Menschen, die in die Stadt pendeln, bereits weit außerhalb der Kernstadt auf den ÖV umsteigen. Eine gut gestaltete P+R-Anlage **wertet den Bahnhof als zentralen, multifunktionalen Umsteigepunkt auf**; positive Impulse für das gesamte Bahnhofsquartier sind möglich.

Sowohl der **Bau als auch der Ausbau von P+R-Anlagen bedürfen der sorgfältigen Vorbereitung**. Durch zielgerichtete Planungen, gründliche Abwägungen und die Einbettung der P+R-Entwicklung in ein Gesamtkonzept ist eine für alle Beteiligten optimale Lösung möglich. Der Leitfaden soll Kommunen und Planer dabei unterstützen.

Zur Erstellung, Erweiterung und Erneuerung von P+R-Anlagen gehören üblicherweise **viele Beteiligte**, die möglichst von Anfang an in den Entwicklungsprozess einzubinden sind:

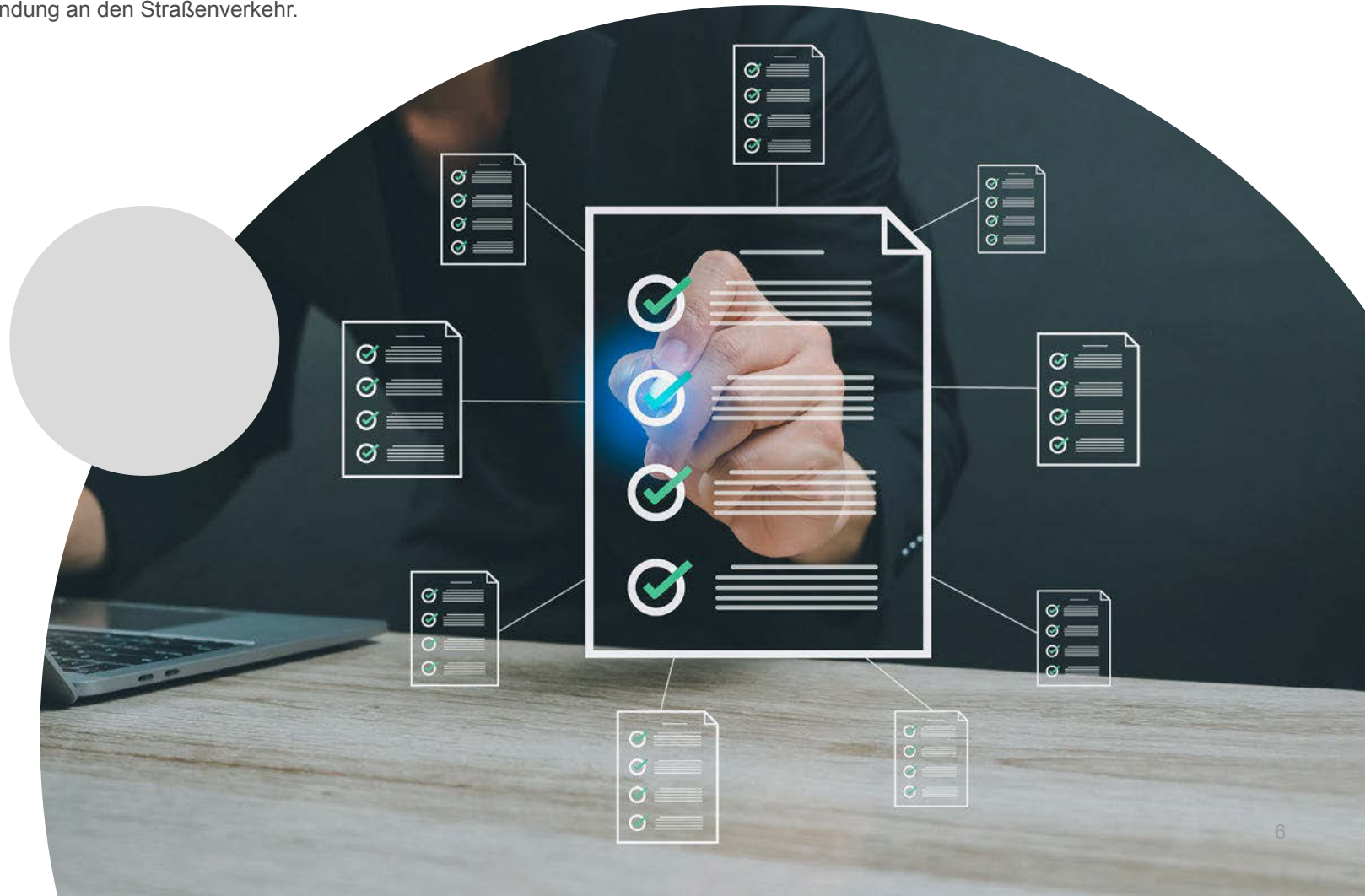
- Vorhabensträger für die P+R-Entwicklung sind in der Regel die Kommunen, in Ausnahmefällen die DB AG.
- Zuwendungsgeber der Fördermittel sind die Bezirksregierungen.
- Die Ermittlung des P+R-Bedarfs wird durch Verkehrsverbünde oder Ingenieurbüros übernommen; auch kommunale Aufgabenträger für den ÖPNV kommen hierfür infrage.

Die **frühzeitige Abstimmung** zwischen allen Beteiligten ist die Grundlage für einen optimalen P+R-Entwicklungsprozess. Auch die **Betrachtung der Zufahrtsverhältnisse** spielt eine wichtige Rolle bei der Errichtung oder Erweiterung von P+R-Anlagen. Zudem sollten **notwendige Veränderungen** an der gesamten Umsteigestelle geprüft und die Maßnahmen an der P+R-Anlage **gegebenenfalls mit dem Bau beziehungsweise Ausbau weiterer Angebote verbunden werden**, zum Beispiel Bike+Ride-Anlagen, Taxistandplätze, Bahnhofsvorplätze, Kiss+Ride-Plätze sowie Busbahnhöfe.

1.2 Bedarfsermittlung der P+R-Nachfrage

Die **Ermittlung des prognostizierbaren Bedarfs an P+R-Stellplätzen** erfolgt innerhalb eines klar festgelegten Verfahrens mittels einer Analyse des Bestands, der aktuellen Auslastung, der prognostizierten Fahrgastentwicklung und der bekannten strukturellen Planungen im Umfeld. Darüber hinaus sind alle Überlegungen zu Entwicklungen im ÖV wie Busangebote oder Taktveränderungen zu berücksichtigen, ebenso wie die Lage der Station und ihre Anbindung an den Straßenverkehr.

Für ein nachfragegerechtes Angebot ist eine sorgfältige Bedarfsermittlung erforderlich.



1.3 Flächenverfügbarkeit

Die Flächenverfügbarkeit für P+R-Anlagen rund um den Bahnhof stellt im Prozess der P+R-Entwicklung meist **eine der schwierigsten Hürden** dar. Da sich Bahnhöfe häufig in attraktiven Innenstadtlagen befinden, sind in der Regel entweder überhaupt keine verfügbaren Flächen mehr vorhanden oder es gibt für die wenigen vorhandenen entwicklungs-fähigen Flächen konkurrierende Nutzungsinteressen.

Für die Bereitstellung ist **nicht zwingend erforderlich, dass die Flächen durch die Gemeinde erworben werden**. Denkbar ist auch, dass mit den betreffenden Grundeigen-tümern der künftigen P+R-Flächen **Miet-, Pacht- oder Nutzungsüberlassungsverträge** (zum Beispiel gegen Übernahme von Verkehrssicherung, Betrieb und Unterhalt) abge-schlossen werden. Diese sollten eine Laufzeit beinhalten, die der Zweckbindungsfrist bei Erhalt von Fördermitteln entspricht (aktuell 25 Jahre).

Da die Diskussion um die Flächenbereitstellung gegebenenfalls erhebliche Auswirkungen auf die Planungsmöglichkeiten hat, **muss dieser Punkt in einem sehr frühen Planungsstadium geklärt werden**. Das Ergebnis wird sowohl die Planung als auch das beabsichtigte Planverfahren beeinflussen. Auch deshalb ist ein früher Kontakt zum Flächeneigentümer, häufig die DB InfraGO AG, unerlässlich.

*Schön wär's. Die Flächen rund um Bahnhöfe sind meist schon verbaut.
Die Flächenverfügbarkeit muss darum frühzeitig geklärt werden.*

1.4 Parkbau oder ebenerdiger Parkplatz

Je nach Anzahl der erforderlichen P+R-Stellplätze ist zu untersuchen, ob die Fahrzeuge ebenerdig oder in einem Parkbau (zum Beispiel Parkdeck) untergebracht werden sollen. Für einen **Parkplatz** sprechen **die geringeren Errichtungs- und Instandhaltungskosten sowie der einfachere und günstigere laufende Betrieb**. Dagegen steht der deutlich **höhere Flächenverbrauch**, der unter den Gesichtspunkten Siedlungsentwicklung, Ortslage, Grundstückswert und Vermeidung von Flächenversiegelung zu betrachten ist.

Parkbauten benötigen weniger Fläche und fordern mehr Budget bei der Errichtung und Instandhaltung. Am teuersten sind meist Parkhäuser und Tiefgaragen, offene Parkdecks sind günstiger.

Die Vor- und Nachteile der Errichtung eines **Parkbaus** sind spiegelbildlich. Dem **geringeren Flächenverbrauch** stehen **höhere Errichtungs- und Instandhaltungskosten** gegenüber und der **laufende Betrieb stellt deutlich höhere Anforderungen**. Die Kosten und die betrieblichen Anforderungen unterscheiden sich je nach Bauwerk deutlich: Ein sogenanntes offenes Parkhaus beziehungsweise ein Parkdeck ist wesentlich günstiger als ein geschlossenes Parkhaus oder eine Tiefgarage.

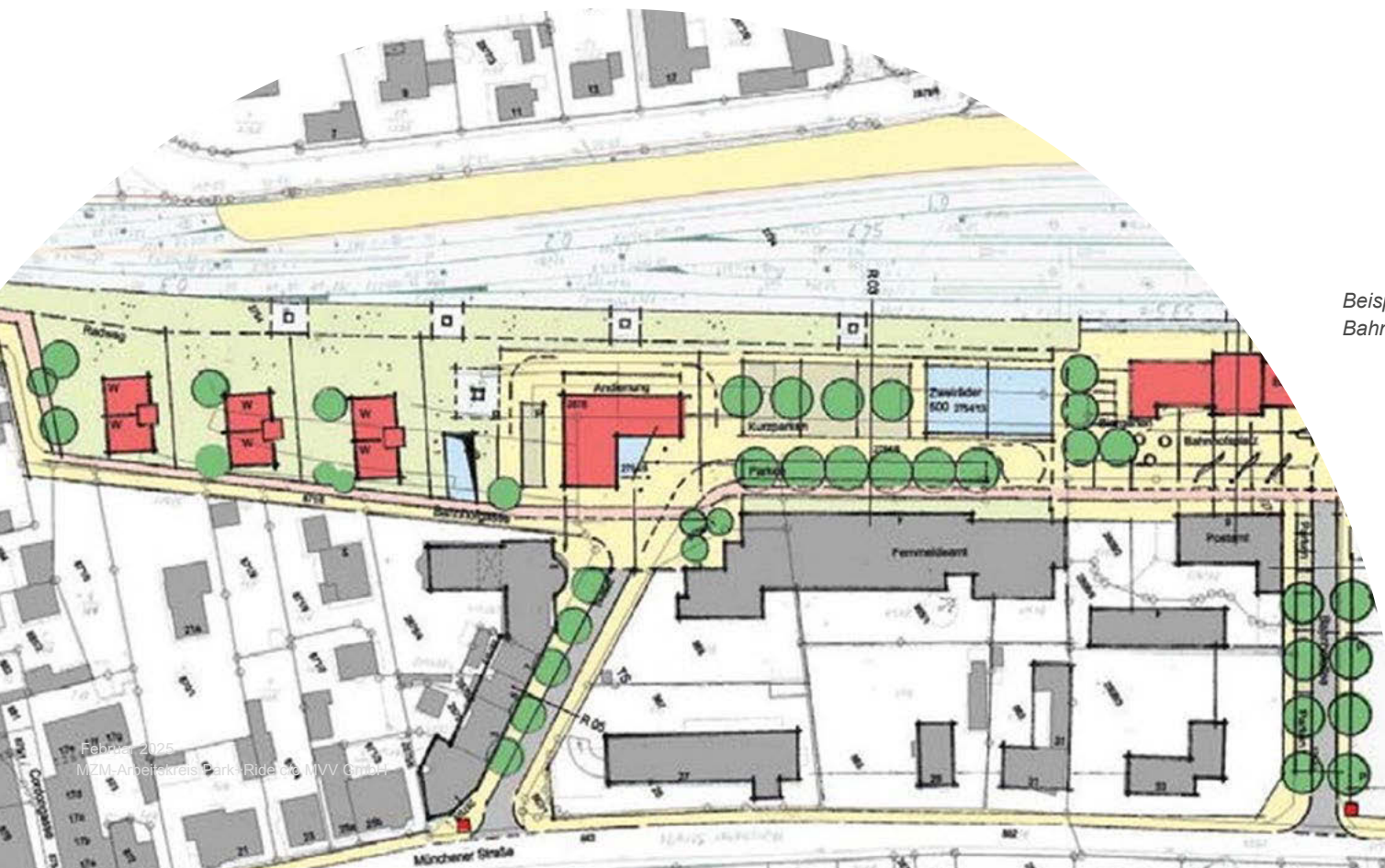
Grundsätzlich ist es deshalb sinnvoll, **in der Vorentwurfsphase Alternativen zu planen**, um die jeweiligen Vor- und Nachteile umfassend abwägen und eine Entscheidung für eine Variante treffen zu können, die auch für die Öffentlichkeit nachvollziehbar ist.

Parkplätze haben einen höheren Flächenverbrauch, sind aber günstiger bei der Errichtung und Instandhaltung.

1.5 Städtebauliches Entwicklungskonzept

Die Planungen für die P+R-Anlage sind grundsätzlich **in ein städtebauliches Gesamtkonzept (Rahmenplan) einzubinden**. Aufbauend auf den Ergebnissen der Bedarfsermittlung (siehe Kapitel 1.2) sollte ein **städttebauliches Strukturkonzept** (zum Beispiel im Maßstab 1:1.000) für das gesamte Bahnhofsumfeld möglichst in Alternativen erarbeitet werden. Es kann sinnvoll sein, sowohl eine ebenerdige als auch eine gestapelte P+R-Lösung (Parkdeck) zu skizzieren. Auf dieser Basis können die jeweiligen städtebaulich-funktionalen, gestalterischen und wirtschaftlichen **Konsequenzen aufgezeigt, beurteilt und gegeneinander abgewogen werden**.

Die Einbindung der P+R-Planung in die Bahnhofsumfeldentwicklung verlangt dabei auch einen Blick über den Tellerrand hinaus: **Die Wechselwirkungen und Verflechtungen mit Nachbarnutzungen sind vielfältig**; der Umgriff der Rahmenplanung sollte deshalb der örtlichen Situation angepasst sein und entsprechend großzügig gewählt werden.



Beispielhafte visuelle Darstellung einer Bahnhofsumfeldentwicklung.

1.6 Zuordnung zu sonstigen Verkehrsnutzungen

Insbesondere die **verkehrliche Verflechtung ist bedeutend** für funktionierendes Park+Ride. Dabei sind **der Ort und die Organisation der P+R-Anlage zunächst aus der gesamträumigen Verkehrsplanung abzuleiten**. Dies bedeutet zum einen, dass die Lage der P+R-Anlage von Verkehrsströmen und Verkehrsverträglichkeiten abhängig gemacht wird. Dabei sollte möglichst eine P+R-Zufahrt durch immissionsschutzrechtlich unsensible Quartiere und Bereiche angestrebt werden. Die innere Betriebsorganisation der P+R-Anlage ist darauf abzustimmen. Zum anderen müssen die Positionierung und die Organisation des P+R-Platzes mit den sonstigen Verkehrsnutzungen am Bahnhof in Einklang gebracht werden. In der Zuordnung der verschiedenen Verkehrsarten ist darauf zu achten, dass diese funktional so weit entflochten werden, dass keine Verkehrskonflikte entstehen.

Bezüglich der Lage zum Bahnsteigzugang kommt unter allen Umsteigearten dem **P+R-Platz die geringste Bedeutung zu**. In unmittelbarer Nähe zum Bahnsteigzugang beziehungsweise zum Bahnsteig sollen **mit höchster Priorität die Behindertenstellplätze, Bike+Ride-Fahrradstände, Taxistandplätze und Kiss+Ride-Plätze untergebracht werden**. Die räumlich **nächsthöhere Priorität ist dem Bus(-Bahnhof) einzuräumen**, der in zumutbarer Entfernung vom Bahnsteigzugang beziehungsweise Bahnhofsausgang platziert werden sollte, und zwar so, dass die abfahrenden Busse mit ihren Fahrzielen sofort erkennbar sind. **Fahrradstände und Buswartebereiche** sollen grundsätzlich mit einem **Witterungsschutz** versehen sein. Gegebenenfalls ist ein **behindertengerechtes WC** am Bahnhof in die Planungen zu integrieren.

Die niedrigste räumliche Priorität bei den Umsteigenutzungen hat P+R, allerdings sollte **zwischen Bahnsteigzugang und P+R-Platz eine optische Verbindung bestehen**, damit Nutzerinnen und Nutzer schnell und einfach den Weg zum Bahnsteig erkennen. Im Zweifel kann eine ansprechende Beschilderung unterstützen.

Die Entfernung des letztgelegenen P+R-Stellplatzes zum Bahnsteigzugang soll möglichst nicht mehr als 150 bis 200 Meter und maximal 300 Meter betragen. Ansonsten ist das Umsteigen zwischen Auto und Zug nicht mehr attraktiv genug. Nur bei sehr großen Anlagen akzeptieren Fahrgäste in der Regel auch einen größeren Abstand.

Für die Planungen unmittelbar am Bahnhof spielt auch die **zukünftige Nutzung des Bahnhofsgebäudes** eine wichtige Rolle. Sie sollte ebenso berücksichtigt werden wie **Zugänge und Zufahrten, etwaige Freibereiche und Freiflächen**. Darüber hinaus sind Stellplätze für die sonstigen Nutzungen im Bahnhofsgebäude vorzuhalten und es muss ausgeschlossen werden, dass P+R-Nutzerinnen und -Nutzer auf diesen Stellplätzen parken.

*Optimale maximale Entfernung
des letzten P+R-Stellplatzes
zum Bahnsteigzugang:
300 Meter, besser weniger.*



1.7 Erweiterbarkeit und Zukunftsoption

Die **Nachfrage nach P+R-Plätzen**, die über den Prognosezeitraum hinausgeht, **kann nicht exakt abgeschätzt werden**. Deshalb sollte in der städtebaulichen Gesamtplanung berücksichtigt werden, wie die Anlagen in Zukunft erweitert werden können. Es ist außerdem empfehlenswert, sich mit Szenarien auf noch nicht vorhersehbare Veränderungen vorzubereiten und möglichst frühzeitig **mögliche Lösungswege zu betrachten**.

So kann es im Einzelfall zu einer **deutlich höheren Nachfrage nach P+R-Plätzen** kommen. Aber es könnte auch sein, dass Nutzerinnen und Nutzer aus dem Nahbereich verstärkt auf das Fahrrad umsteigen, sodass **die Nachfrage nach P+R-Plätzen zurückgeht**. P+R-Anlagen sollten deshalb so geplant werden, dass sie später mit Fahrradständern nachgerüstet werden können. Abhängig von der örtlichen Situation kann eine horizontale oder vertikale Erweiterung der P+R-Anlage sinnvoll sein.



Was ist in zehn, 20, 30 Jahren? Wichtig ist, dass P+R-Anlagen zum Beispiel in Fahrradflächen umgewandelt oder um mehr Autostellplätze erweitert werden können – je nach künftigen Gegebenheiten.

1.8 Maßnahmen in angrenzenden Straßenräumen



Graues Parken sollte vermieden werden durch Maßnahmen, die schon im Zuge des Parkraumkonzepts erarbeitet werden.

In Abhängigkeit von der angestrebten Betriebsart des P+R-Platzes **können im Umfeld der Anlage ergänzende Maßnahmen erforderlich werden**. „Graues P+R“ nennt man das Phänomen, dass Umsteigerinnen und Umsteiger auf öffentliche Verkehrsmittel ihr Auto nicht auf der P+R-Anlage abstellen, sondern in angrenzenden Straßenräumen, Freiflächen etc.

Ursache für graues P+R kann eine **nicht ausreichende Anzahl von P+R-Stellplätzen** am Bahnhof sein. Ein Stellplatzdefizit kann aber auch von Anwohnerinnen und Anwohnern verursacht werden, wenn diese ihre Fahrzeuge auf der P+R-Anlage abstellen – entgegen der P+R-Einstellbedingungen. Dadurch müssen die Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel auf das Straßenumfeld ausweichen. Weitere mögliche Ursachen sind **kostenpflichtige P+R-Anlagen**, die Umsteigende zu umgehen versuchen, oder eine **ungünstige Entfernung der P+R-Stellplätze zu den Bahnsteigzugängen**.

Es kann deshalb erforderlich werden, für den Straßenraum beziehungsweise für andere angrenzende Flächen einer P+R-Anlage ein Parkraumkonzept zu erarbeiten, das Maßnahmen zur Vermeidung des grauen Parkens beinhaltet (zum Beispiel Parkdauerbegrenzung, Parkentgelt). Die Umsetzung solcher Maßnahmen erfordert in der Regel eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit sowie Kontrolle und Ahndung.

2. PLA- NUNGS- RECHT

Christian Bernreiter,

Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr:

„Das Park+Ride-Projekt der MZM-Allianz passt perfekt zu den Zielen der ÖPNV-Strategie 2030 des Freistaats Bayern. P+R-Angebote ermöglichen ein praktisches Umsteigen vom Auto auf Regionalzüge sowie S- und U-Bahnen und stärken so den öffentlichen Nahverkehr.“



2.1 Planungsrecht

Das **Ergebnis der integrierten städtebaulichen Planung** ist ein (politisch abgestimmtes und abgewogenes) **Gesamtentwicklungskonzept**, das als Grundlage für die Schaffung von Baurecht dient. Grundsätzlich sollte der Betreiber der Bahnhöfe hierbei früh in die Planungen eingebunden werden, sodass ein in sich stimmiges Konzept für die Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof und die Anschlussmobilität entwickelt werden kann.

Das Ziel des Baurechts ist es, geordnete und sichere Bauprozesse zu gewährleisten und öffentliche sowie private Interessen zu schützen.

Bayerische Bauordnung
mit ergänzenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften

Textausgabe

bearbeitet von

Dr. Paul Molodovsky

Leitender Ministerialrat a. D.,
früher im Bayer. Staatsministerium des Inneren

19. aktualisierte Auflage,
mit dem ab 1. Januar 2008 maßgeblichen

2.2 Bauleitplanung

Der übliche Weg zur Schaffung von Planungsrecht ist die **förmliche Bauleitplanung nach Baugesetzbuch (BauGB)**. Damit hat die Kommune den größten Einfluss auf das Planungsgeschehen – im Zusammenspiel mit der Umsetzung ihrer sonstigen Stadtentwicklung. Die förmliche Bauleitplanung kann aber erst erfolgen, wenn das Grundstück eisenbahnrechtlich freigestellt ist. Voraussetzung dafür ist, dass die Kommune oder Dritte Grundstückseigentümer sind.

Das bedeutet, dass gewöhnlich **ein Bebauungsplan aufgestellt werden muss**. Bei den beanspruchten Flächen handelt es sich häufig um Flächen, die ehemals von der Bahn genutzt wurden und im Flächennutzungsplan auch als solche gekennzeichnet sind. Dann wird meist auch eine **Änderung beziehungsweise Anpassung des Flächennutzungsplans** im Parallelverfahren notwendig. Die **P+R-Anlage wird üblicherweise als private Verkehrsfläche** festgesetzt.

*Das Planungsrecht für P+R wird üblicherweise durch den Bebauungsplan geschaffen.
Beispiel: Gemeinde Lengdorf.*



2.3 Fachplanungsprivileg Bahn

In den meisten Fällen sind die Flächen rund um den Bahnhof noch eisenbahnrechtlich gewidmet. Dies bedeutet, dass die **Planungshoheit für diese Flächen beim Bund liegt und die Genehmigung nur vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erteilt werden kann.**

Voraussetzung für die Überführung in die kommunale Planungshoheit **ist ein sogenanntes Freistellungsverfahren**, das in der Regel der neue Eigentümer nach dem Verkauf der Flächen beantragt und das vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigt wird. **Vorab führt die DB intern eine Machbarkeitsprüfung durch**, die im Ergebnis eine Zustimmung zur Freistellung der Fläche enthält oder eine Zustimmung mit Auflage.

Sofern die Machbarkeitsprüfung ergeben hat, dass noch Anlagen der Bahn auf dem betreffenden Grundstück vorhanden sind, sind diese Anlagen entweder zu verlagern oder aus-zuparzellieren. Für das Freistellungsverfahren muss das **betreffende Grundstück in jedem Fall frei von Bahnanlagen** sein.

Sofern die vorgesehene Nutzung als P+R-Anlage vereinbar ist mit der verbleibenden, nicht freistellungsfähigen bahnbetrieblichen Nutzung, kann im Einzelfall eine Überplanung erfolgen. Die Genehmigungsfähigkeit ist aber in jedem Fall mit dem Eisenbahn-Bundesamt abzustimmen.

Sollte die DB Grundstückseigentümer sein und sollten die Flächen für den Bau oder den Ausbau von P+R-Anlagen zur Verfügung stehen, bleibt die Fläche eisenbahnrechtlich ge-widmet. Nähere Hinweise zum Umgang mit gewidmeten Bahnanlagen gibt die Präsidialverfügung des Eisenbahn-Bundesamts unter www.eisenbahnbundesamt.de.

Hauptansprechpartner bei der DB ist die DB InfraGO AG (siehe Ansprechpartner auf der letzten Seite).



Die Planungshoheit für Flächen im Bahnhofsumfeld liegt häufig beim EBA.

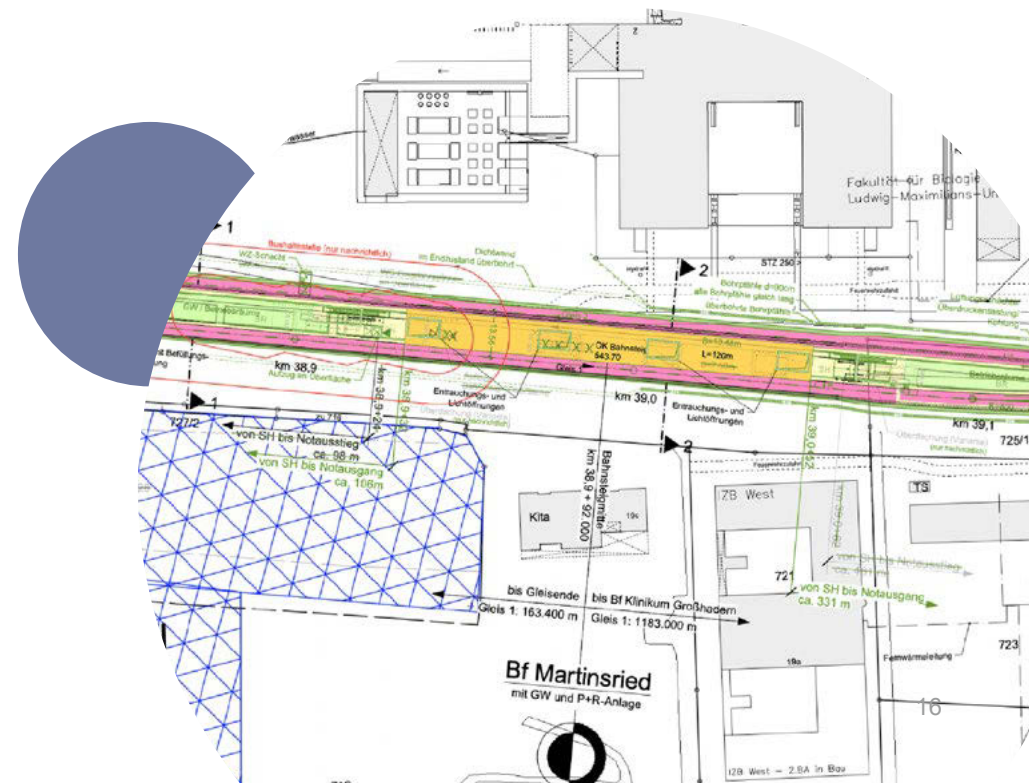
2.4 Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren

Sollte es wirtschaftlich nicht möglich sein, vorhandene Bahnanlagen zu verlagern, kann das **Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)** herangezogen werden. Je nach Anlage und Betroffenheit ist auch die vereinfachte Form des Plangenehmigungsverfahrens möglich. Dabei **darf die vorgesehene P+R-Nutzung die Bahnanlagen nicht beeinträchtigen**. Die Anwendung des Verfahrens ist auch dann sinnvoll, wenn die Errichtung des P+R-Platzes in Zusammenhang mit dem Bau einer Eisenbahnanlage steht, zum Beispiel dem Bau einer Bahnsteigunterführung. Die **zuständige Genehmigungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt**. Auch Bahnanlagen werden im Rahmen von Planfeststellungsverfahren umgesetzt.

Bei einer Umsetzung im Planfeststellungsverfahren kann als **förmlicher Maßnahmenträger gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt allein die DB InfraGO AG** auftreten. Dies ist nur dann möglich, wenn zwischen Bahn und Kommune eine enge Abstimmung erfolgt und im Vorfeld eine Planungs- und Kostenübernahmevereinbarung unterzeichnet wird.

P+R-Anlagen an Haltestellen von U- und Straßenbahnen können auch als Nebeneinrichtungen nach Personenbeförderungsgesetz (§§ 28 ff. PBefG) planfestgestellt werden. **Maßnahmenträger ist das Infrastrukturunternehmen**, Genehmigungsbehörde ist die jeweilige Bezirksregierung.

Planungsrecht für P+R kann ausnahmsweise auch durch Planfeststellung geschaffen werden. Beispiel: Planfeststellungsunterlagen U-Bahnhof Martinsried.



2.5 Notwendige Fachgutachten

Unabhängig vom gewählten Planungsweg sind auch für die P+R-Planung die relevanten Fachgutachten einzuholen. Das können je nach Einzelfall **Verkehrsgutachten**, **Immissionsschutzgutachten** (Lärmschutz, Erschütterungsschutz), **Baugrundgutachten** beziehungsweise **Gutachten zu Altlasten und Kampfmitteln** sein. Ein Umweltbericht ist regelmäßig zu erstellen.

Verschiedene Fachgutachten sind immer ein Muss.



2.6 Baugenehmigung

Sofern die Schaffung von Baurecht mittels Planfeststellung beziehungsweise Plan-genehmigung gewählt wurde, ist **ein zusätzlicher Baugenehmigungsantrag nicht erforderlich. Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet bereits die Genehmigung.** Dies gilt auch bei ebenerdigen Anlagen, die als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt sind. Befindet sich das Grundstück im Eigentum einer Kommune, so ist der Baugenehmigungsantrag bei der Unteren Bauaufsichtsbehörde erforderlich. Die Inhalte müssen den Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechen.

Ein zusätzlicher Baugenehmigungsantrag ist nur bei kommunalen Grundstücken erforderlich.

Anlage 1

Drucken Zurücksetzen

Gemeinde: _____

Untere Bauaufsichts- / Abgrabungsbehörde: _____

Nr. im Bau- / Abgrabungsantragverzeichnis der Gemeinde: _____

Eingangsstempel der Gemeinde: _____

Nr. im Bau- / Abgrabungsantragverzeichnis des Landratsamts: _____

Eingangsstempel des Landratsamts: _____

☐ Erstschritt ☐ Zwischschritt ☐ Drittschritt ☐ weitere Ausfertigung

☐ Antrag auf Baugenehmigung (Art. 54 BayBO)

☐ Änderungsantrag zu einem beantragten / genehmigten Verfahren

☐ Antrag auf Abgrabungsgenehmigung (Art. 7 BayAbgrO)

☐ Vorlage im Genehmigungsverfahren (Art. 71 BayBO, Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayAbgrO)

☐ Vorlage im Genehmigungsverfahren (Art. 58 BayBO, Art. 6 Abs. 2 BayAbgrO)

☐ Vorhaben i. S. v. Art. 58 Abs. 2 BayBO

☐ Das Vorhaben liegt im Geltungsbereich eines Bebauungsplans i. S. v. § 12 / § 30 Abs. 1 oder 2 BauOB. Es hält alle Festsetzungen ein.

☐ Es wird beantragt, die Vorlage als Antrag auf Baugenehmigung weiter zu behandeln, falls die Gemeinde urteilt, dass das Genehmigungsverfahren durchgeführt werden soll.

1. Entwurfsverfasser: _____

Name: _____ Vorname: _____

PLZ, Ort: _____

Telefonnummer: _____ Fax: _____

3. OBJEKT- PLANUNG UND AUS- FÜHRUNG



Robert Niedergesäß,
*Landrat des Landkreises Ebersberg,
Sprecher der MVV-Landkreise:*

„Gerade für die Menschen in den Landkreisen ist Park+Ride ein wichtiger, nicht mehr wegzudenkender Bestandteil des ÖPNV. MZM unterstützt mit diesem Leitfaden die Städte und Gemeinden bei allen wichtigen Fragen zu Planung und Betrieb.“

3.1 Ausführungsgrundsätze, Qualitätsstandards



Um Fehlparken zu vermeiden, sollten die Parkstände gut markiert und ausreichend breit sein.



Unterschiedlicher Belag sorgt für eine klare Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Stellplätzen.



Behindertengerechte Stellplätze sind in ausreichender Zahl direkt am barrierefreien Bahnsteigzugang vorzusehen.



Die P+R-Anlage sollte gut und rasch vom öffentlichen Straßennetz aus angefahren werden können und in direkter Nähe zum Bahnhof liegen. Im Idealfall mündet der Ausgang wind- und wettergeschützt unmittelbar in den Bahnhof. Entfernungen zwischen **P+R-Anlage und Bahnhof von mehr als 300 Metern werden im Regelfall nicht mehr akzeptiert.**

Für die Planung der P+R-Anlage sind die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2023) hilfreich, die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) stammen. Dadurch wird die Einhaltung zeitgemäßer Standards sichergestellt, ob es sich um Parkflächengeometrie, notwendige Abmessungen, die Anordnung und Gestaltung der Parkflächen oder um betriebliche Anforderungen handelt. Geringere Stellplatzabmessungen, wie etwa in der **Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellIV)**, führen erfahrungsgemäß dazu, dass Stellplatzmarkierungen nicht eingehalten werden können oder Stellplätze nicht mehr nutzbar sind.

3.1 Ausführungsgrundsätze, Qualitätsstandards

Bei der Planung von P+R-Anlagen ist von einer Nutzung der Anlage während der gesamten Betriebszeit des ÖPNV auszugehen. **Für die Dimensionierung der Zu- und Abfahrten und die Errichtung von Schrankenanlagen ist zu beachten, dass sich P+R-Anlagen im Berufsverkehr in der Regel am Morgen stoßartig füllen und am Nachmittag ebenso stoßartig leeren. Wichtig ist die möglichst frühzeitige Untersuchung der zu erwartenden Emissionen, vor allem der Schallemissionen.** Die Deutsche Bahn AG und das Eisenbahn-Bundesamt beurteilen P+R-Anlagen nach der **16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV)**, das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz legt dagegen die **Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)** zugrunde. Bei einem Wechsel des Maßnahmen-trägers kann dies bei der Erweiterung von Bestandsanlagen zu zusätzlichen immissionsschutzrechtlichen Fragestellungen führen. Die in der Parkplatzlärmstudie des Bayerischen Landesamts für Umwelt enthaltenen Erhebungen von Fahrzeugbewegungen sind nicht nur wegen ihres Alters kritisch zu sehen. Hier wird dringend empfohlen, auf differenzierteres Zahlenmaterial zurückzugreifen – idealerweise auf Erhebungen am geplanten Standort.

Selbst wenn eine P+R-Anlage kostenpflichtig ist, sind marktübliche Parkentgelte kaum realisierbar. Der Betrieb von P+R-Anlagen ist deshalb in der Regel defizitär. **Entsprechend ist bei der Objektplanung auf eine nutzungskostenparende Ausführung zu achten.** Die wesentlichen Positionen der Nutzungskosten sind bei ebenerdigen Anlagen der Winterdienst und die Reinigung, bei Parkbauten die Energie-, aber auch die Unterhaltskosten. Bei ebenerdigen Anlagen sollte die Flächenversiegelung im Bereich der Parkstände verringert werden. Zu beachten ist, dass die Investitionskosten nach den derzeitigen Förderregularien grundsätzlich **förderfähig sind (bis zu einer pauschalen Höchstgrenze je Stellplatz), die Betriebs- und Unterhaltskosten dagegen nicht.**

Winterdienst und Reinigung machen einen Großteil der Nutzungskosten bei ebenerdigen Anlagen aus.



Bei Parkbauten tragen die Energie- und Unterhaltskosten zur Bepreisung der P+R-Anlagen bei.

3.2 Einstellbedingungen

Mit dem **Parken eines Fahrzeugs auf der P+R-Anlage kommt ein Parkplatzbenutzungsvertrag zustande**. Vertragsparteien sind in der Regel die Kommune als Parkplatzbetreiber und die Personen, die die P+R-Anlage nutzen. Ihre **Rechte und Pflichten können durch Einstellbedingungen näher festgelegt werden**. Einstellbedingungen sind Allgemeine Geschäftsbedingungen im Sinne von §§ 305 ff. BGB. Für die damit rechtlich vorgeschriebene Einbeziehung hat es sich bewährt, **an der Zufahrt eine Kurzfassung der Einstellbedingungen anzubringen**, in optisch auffälliger Form. Neben dem Hinweis auf die wesentlichen Eckpunkte sollte auch angegeben werden, wo der vollständige Text der Einstellbedingungen (Langfassung) angebracht ist. Sofern die örtlichen Gegebenheiten dies zulassen, kann die Langfassung auf der Rückseite der Kurzfassung angebracht werden oder an den Ein- und Ausgängen der P+R-Anlage. Wichtig ist, **dass für Kundinnen und Kunden bei der Zufahrt erkennbar ist, dass Einstellbedingungen gelten und wo sie – ohne langes Suchen – den vollständigen Text nachlesen können**.

Die Einstellbedingungen sollten mit einer Vertragsstrafenregelung für den Fall von Verstößen gegen die Parkregelungen versehen werden. Damit besteht **für die Parkplatz betreibende Einrichtung die Möglichkeit, Verstöße gegen die Einstellbedingungen zu ahnden**. Das damit verbundene Verfahren ist aber relativ aufwendig, da es sich um die zivilrechtliche Geltendmachung von Ansprüchen handelt. **Vor einer möglichen Übertragung der Ahndung derartiger Fälle auf Dritte ist die Seriosität des Unternehmens zu prüfen**.

Beispielbild für eine Kurzfassung der Einstellbedingungen (keine aktuellen Preise). Sollen Verstöße gegen die Einstellbedingungen geahndet werden, ist eine Zusammenarbeit mit DB BahnPark oder der P+R Park & Ride GmbH sinnvoll. Achtung vor nicht etablierten, dubiosen Anbietern.

Hier haben sich jenseits der etablierten Unternehmen (zum Beispiel DB BahnPark, P+R Park & Ride GmbH) in den letzten Jahren einige dubiose Anbieter entwickelt. Deren Geschäftsmodell liegt in möglichst vielen Abschleppmaßnahmen oder Ahndungen von Vertragsstrafen zu weit überhöhten Beträgen. Die Geschäftspraktiken derartiger Unternehmen sind geeignet, die Akzeptanz von Park+Ride zu beeinträchtigen und auch die beauftragende Gemeinde in Misskredit zu bringen.



3.3 Beschilderungskonzept

Die Beschilderung einer P+R-Anlage ist ein wesentlicher Beitrag zu ihrer Attraktivität. Dabei **sollte die P+R-Beschilderung in ein Beschilderungskonzept einschließlich der örtlichen Zufahrten und Zuwegungen für alle Verkehrsarten eingebunden sein**. Die Beschilderung an der Zufahrt setzt sich von oben nach unten aus folgenden Elementen zusammen:

- Sinnvollerweise das frühere Zeichen 316 StVO, gegebenenfalls mit Bezeichnung des Namens der P+R-Anlage
- Nur bei kostenpflichtigen Anlagen: Hinweis auf die Höhe des Parkpreises
- Kurzfassung der Einstellbedingungen

Aus optischen Gründen bietet es sich an, alle Hinweise in gleicher Breite auszuführen.

Die Beschilderung sollte rechts der Zufahrt angebracht werden, bei breiteren Zufahrten empfiehlt es sich, die Beschilderung ergänzend auf der linken Seite anzubringen. Ziel ist es, **den Übergang vom öffentlichen Straßenraum in die P+R-Anlage zu visualisieren (Portalfunktion)**, damit die Kundinnen und Kunden bemerken, dass sie auf eine Fläche fahren, die zivilrechtlichen Regelungen unterliegt. Welche Beschilderung weiterhin notwendig ist, hängt von der Größe der Anlage und der örtlichen Situation ab. Insbesondere in Parkbauten und auf sehr großen Parkplätzen **kann ein anlageninternes Fußgängerleitsystem notwendig sein**.

Insbesondere **bei Parkbauten ist eine dynamische Frei-/Besetzt-Anzeige wünschenswert**. Damit kann bereits an der Zufahrt erkannt werden, ob in der Anlage überhaupt noch freie Stellplätze vorhanden sind. Diese Auslastungszahlen können dann gegebenenfalls auch über eine Schnittstelle für andere Anwendungen bereitgestellt werden.

Beispielbild für die Beschilderung, die stets rechts der Zufahrt angebracht werden sollte.



4. INFORMATION UND ÖFFENT- LICHKEITS- ARBEIT



Oliver Zipse,
CEO BMW Group:

„Die Mobilität der Zukunft lebt von der intelligenten Vernetzung von Fahrzeugen mit ihrem digitalisierten Umfeld. Genau hier setzt MZM an, damit Park+Ride in Zukunft noch besser und effizienter die Vorteile von individueller Mobilität und öffentlichem Verkehr kombinieren kann.“

4.1 Information und Öffentlichkeitsarbeit

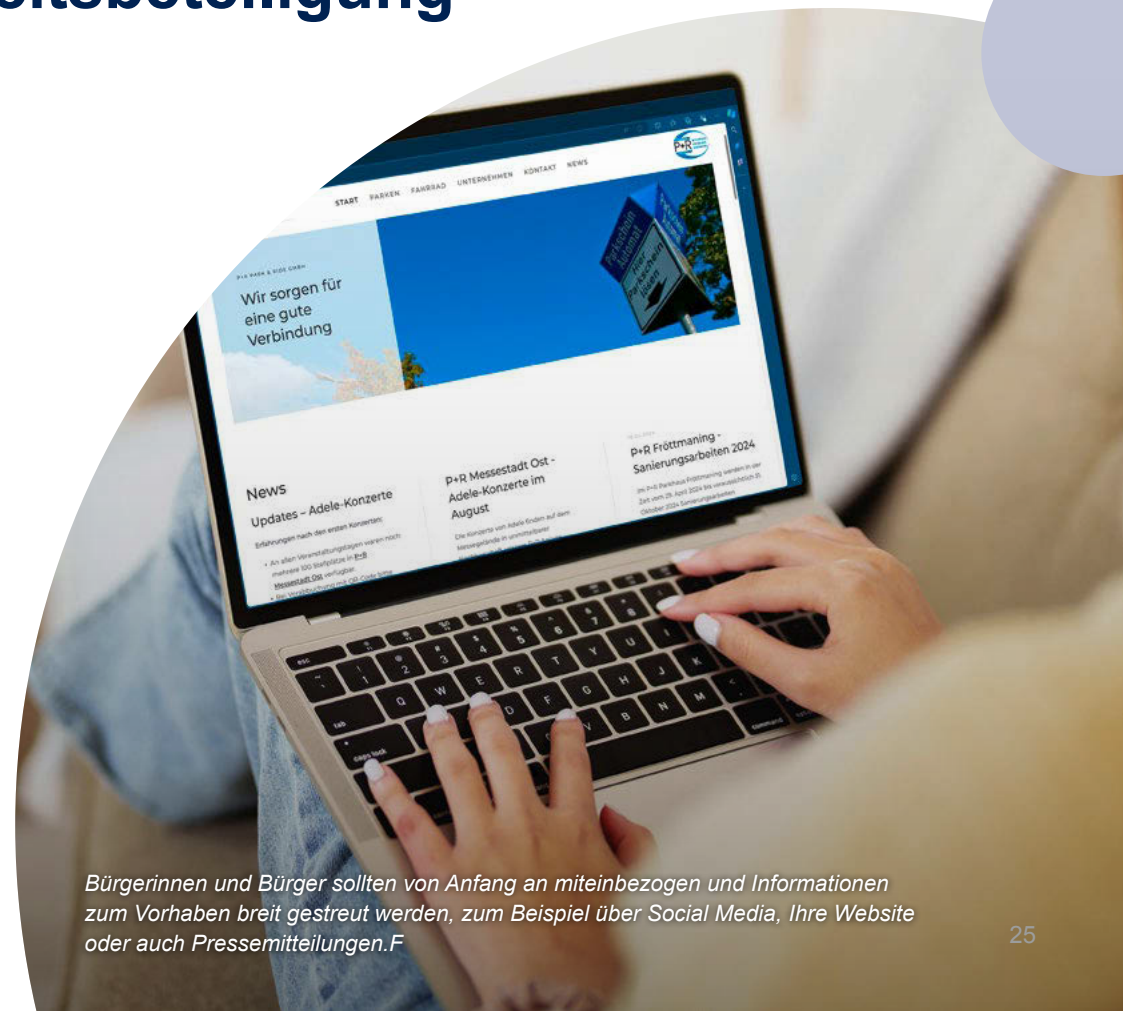
Die Planung und Umsetzung einer P+R-Anlage erfordern in der Regel eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit, die sowohl vorbereitend als auch begleitend, formell als auch informell sein sollte. Sie kann dazu beitragen, **die Akzeptanz der Anlage sicherzustellen**, bei den Nutzerinnen und Nutzern ebenso wie bei den Bürgerinnen und Bürgern.

Dabei sind verstärkt auch die digitalen Medien einzubeziehen. So wird empfohlen, **Informationen, Pläne oder Broschüren etc. auch im Internet zur Verfügung zu stellen**.

4.2 Vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung in der Planungsphase

Die im Zuge des jeweiligen Planungsverfahrens vorgeschriebenen Beteiligungsschritte sind einzuhalten. **Hierzu gehört bei Bauleitplanverfahren zumindest eine vorgezogene Bürgerbeteiligung**, zum Beispiel in Form einer Bürgerinformation oder Bürgerversammlung und der förmlichen Auslegung der Unterlagen und Pläne an öffentlichen Stellen. **Bei Planfeststellungsverfahren erfolgt die Beteiligung meist in Form des Erörterungsverfahrens**. In einzelnen Fällen kann eine zusätzliche Information der Öffentlichkeit empfehlenswert sein.

Da die P+R-Entwicklung häufig eingebunden ist in eine Neugestaltung des gesamten Bahnhofsumfelds, ist die Beteiligung auf eine entsprechend breite Basis zu stellen. **Ergänzend sollte Informationsmaterial zur Verfügung gestellt werden** wie Flyer oder Broschüren. Ein runder Tisch zur Einbeziehung direkt Betroffener (zum Beispiel Anlieger) kann in extremen Situationen ebenfalls dazu beitragen, die Akzeptanz des P+R-Vorhabens zu erhöhen.



Bürgerinnen und Bürger sollten von Anfang an miteinbezogen und Informationen zum Vorhaben breit gestreut werden, zum Beispiel über Social Media, Ihre Website oder auch Pressemitteilungen.F

4.3 Öffentlichkeitsinformation während der Bauphase

Nach der Planungsphase können in der Vorbereitung der Bauphase die vorhandenen P+R-Nutzerinnen und -Nutzer zum Beispiel durch einen Informationsflyer informiert werden. **Darin sind vor allem die Baumaßnahmen und der künftige Zustand mit verbesserter Angebotsqualität zu beschreiben und die Bauzeit zu kommunizieren**, zum Beispiel ergänzt durch Pressemitteilungen, Plakate am P+R-Platz oder Broschüren.

Sollte für den P+R-Platz eine Entgelterhebung vorgesehen werden, ist dies unbedingt frühzeitig und umfassend zu kommunizieren (Entgelthöhe, Arten von Parktickets, Regularien etc.).

4.4 Öffentlichkeitsarbeit ab Fertigstellung und im Betrieb der Anlage

Auch die Fertigstellung und Inbetriebnahme der P+R-Anlage sollte umfassend kommuniziert werden. Im Zuge der Eröffnungsinformation **sollten alle Vorzüge und Regularien der Anlage erklärt werden**. Es empfiehlt sich, auf Nutzungsberechtigungen, mögliche Kontrollen sowie gegebenenfalls auf Entgelttarifstrukturen und eventuelle Bußgelder hinzuweisen.

5. BETRIEB

Heiko Büttner,

DB-Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern:

„Nur mit attraktiven Umsteigepunkten sorgen wir für eine starke Schiene im Nahverkehr und gewinnen möglichst viele Fahrgäste für Regionalzüge und S-Bahnen. Hier setzt diese MZM-Planungsfibel an, die wir als DB daher gerne unterstützen.“



5.1 Betrieb

Neben den betrieblichen Aufgaben zur Sicherstellung der laufenden Nutzbarkeit **sind bei P+R-Anlagen auch funktionspezifische Aufgaben zu erbringen**, insbesondere zur Sicherstellung der Benutzung durch Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel.

Je nach Betriebskonzept können verschiedene der nachstehenden Aufgaben auch gut miteinander kombiniert werden, zum Beispiel indem das Personal, das die Einhaltung der Parkordnung überprüft, zugleich eine allgemeine Sichtkontrolle vornimmt und größere Verunreinigungen entfernt.



Rund um eine P+R-Anlage fallen verschiedene Aufgaben an. Auf den Folgeseiten gehen wir genauer darauf ein.

5.2 Betriebliche Aufgaben

Umfang und Inhalte der betrieblichen Aufgaben **werden maßgeblich durch die Bauform Parkplatz oder Parkbau (Parkdeck, Parkhaus, Tiefgarage) und die vorhandenen technischen Einrichtungen bestimmt**.

Auch auf einem **vermeintlich „einfachen Parkplatz“** fallen **regelmäßig Aufgaben** wie die Reinigung, der Winterdienst, die Grünpflege und Abfallbeseitigung **sowie verschiedene Kontrollaufgaben** an, etwa die Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Beleuchtung. Bei **Parkhäusern oder Tiefgaragen** kommt die **laufende Betreuung der vorhandenen technischen Einrichtungen** hinzu, zum Beispiel von Aufzügen, Entlüftungsanlagen, Brandschutztoren, gegebenenfalls Sprinkleranlagen oder Hebeanlagen, also typische Aufgaben des Facility-Managements.

Schwerpunktmäßig handelt es sich damit um die **Organisation, Durchführung, Überwachung, Kontrolle und Abrechnung dieser Arbeiten**, entweder mit eigenem Personal, beispielsweise des Bauhofs, oder durch Beauftragung Dritter, zum Beispiel bei Reinigungsaufgaben. Hauptziel dieser Aufgaben ist die **Gewährleistung der Verkehrssicherung, der Instandhaltung und des Unterhalts der Anlage**.

*Wer sorgt für Ordnung?
Sie können den Bauhof oder
Dienstleister mit den betrieblichen
Aufgaben vertraut machen.*



5.3 P+R-funktionsspezifische Aufgaben

Auf unbeschränkten P+R-Anlagen sollte – jedenfalls bei starker Parknachfrage – **regelmäßig die Einhaltung der Parkordnung überprüft werden**. Das Abstellen von Fahrzeugen außerhalb gekennzeichneten Stellplätze kann dazu führen, dass der Ablauf beeinträchtigt wird und es zu Schäden kommt. Eine wichtige Aufgabe bei **kostenpflichtigen unbeschränkten P+R-Anlagen** ist – ähnlich einer Verkehrsüberwachung – **die regelmäßige Kontrolle an den Fahrzeugen, ob der Parkpreis bezahlt wurde**. Ein mindestens wöchentlicher Kontrollturnus sollte auch an gering frequentierten Anlagen nicht unterschritten werden.

Zusätzlich zu diesen klassischen Aufgaben eines Parkplatzbetreibers **muss die Zweckbestimmung als P+R-Anlage gesichert und kontrolliert werden**. Dies ist auch notwendig, um die Einhaltung der förderrechtlichen Auflagen sicherzustellen. Sie beinhalten eine Zweckbindung, das heißt, es dürfen nur Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel parken.

Typischer Fall ist die Fehlbelegung einer P+R-Anlage durch Beschäftigte nahe liegender Bürogebäude sowie durch Anwohnerinnen und Anwohner. Dieses Problem der Fehlbelegung hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen aufgrund der wachsenden Verdichtung im Umfeld von Bahnhöfen und der Reduzierung kostenlos nutzbarer Stellplätze. Je nach Umfeldfaktoren kann der Anteil der Fehlbelegung bei über 50 Prozent liegen. **Typische Gegenmaßnahmen sind Kontrollen bei der Zu- oder Ausfahrt.**

Die Zufahrtskontrolle dient in erster Linie zur Information von Personen, denen die P+R-Zweckbindung nicht bewusst ist. Sie ist insbesondere dann sinnvoll, wenn die P+R-Anlage von einem wechselnden Kreis an Personen genutzt wird. Die Kontrolle bei der Ausfahrt ermöglicht dagegen auch die Ahndung von Verstößen, indem das Vorhandensein eines gültigen Fahrscheins geprüft wird. Inwieweit die Verbreitung des Deutschlandtickets die Erfolgsaussichten dieser Kontrollen reduziert, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sicher abgeschätzt werden. In jedem Fall ist davon auszugehen, **dass die Fehlbelegung und der damit verbundene Kontrollaufwand weiter zunehmen und eines der Kernprobleme von Park+Ride darstellen werden.**

In der Regel wird **mit dem Förderbescheid eine 25-jährige Zweckbindungsfrist für die Anlage ausgesprochen**. Der Betrieb der Anlage muss also zunächst mindestens 25 Jahre aufrechterhalten werden. Sofern nach Ablauf der Zweckbindungsfrist weiterhin ein Bedarf an P+R-Plätzen besteht, ist die Funktion auch weiterhin zu gewährleisten. Das ist gewöhnlich dann der Fall, wenn die Bahnstrecke und der Haltepunkt noch vorhanden sind.

Sollte eine Kommune vor Ablauf der Zweckbindungsfrist **einzelne Stellplätze oder den ganzen P+R-Platz aus der P+R-Nutzung nehmen wollen**, gibt es zwei Optionen: Entweder werden in Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber Ersatzstellplätze an anderer Stelle geschaffen. Oder die **beanspruchten Fördergelder müssen zurückgezahlt werden**.

P+R-Anlagen sind für alle da, die auf den ÖPNV umsteigen.

Büroangestellte in Bahnhofsnähe nutzen gern P+R.

Das führt zu einer Fehlbelegung.

Dadurch werden förderrechtliche Auflagen nicht mehr erfüllt.

Was hilft: Ausfahrtkontrollen zur Stoßzeit: „Bitte Fahrschein vorzeigen.“

5.4 Betriebsorganisation und Gestaltungsmöglichkeiten



Für die Organisation des Betriebs stehen den Kommunen **verschiedene Möglichkeiten** offen. Welche Lösung die sinnvollste ist, hängt von der Größe und Organisation des P+R-Platzes ab, vor allem aber von der Organisations- und Mitarbeiterstruktur sowie von zahlreichen weiteren kommunenspezifischen Kriterien. Folgende Organisationswege stehen den Kommunen offen:

- Regiebetrieb
- Eigenbetrieb
- Selbstständiges Kommunalunternehmen
- Privatrechtliche Organisation (zum Beispiel eine GmbH)

Für die Entscheidungsfindung ist eine kommunal- und steuerrechtliche Unterstützung empfehlenswert.

Gut zu wissen: Unabhängig von der gewählten Rechtsform können Sie Aufgaben für den Betrieb der Anlage unter Einhaltung öffentlicher Vorgaben an Dritte weitergeben.

Februar 2025
MZM-Arbeitskreis Park+Ride c/o MVV GmbH

„Mobilität ist für die Wirtschaft von zentraler Bedeutung und Voraussetzung für die florierende Wirtschaft in Oberbayern. Park+Ride ist dabei ein kleiner, aber unverzichtbarer Baustein.“



6.1 Kosten Mittelverfügbarkeit, Mittelbereitstellung



Für die zielgerichtete Umsetzung einer P+R-Anlage ist es wichtig, zeitgleich mit den ersten Planungsüberlegungen die voraussichtlichen Kosten zu betrachten. Eine **grobe Kostenschätzung** ist spätestens **parallel zur Vorentwurfsplanung** ratsam. Anschließend sollte sie in den Haushalt eingestellt und bewilligt werden. Gemeinsam mit einem ersten Zeit- und Maßnahmenplan lässt sich der Mittelabfluss grob beschreiben. Entsprechend kann die **Mittelbereitstellung in Jahresscheiben in der Mittelfristplanung berücksichtigt** werden.

Die **Kostenschätzung sowie der Zeit- und Maßnahmenplan** sollten **parallel zur Verfeinerung der Planung** systematisch fortgeschrieben werden. Spätestens hier ist ein erstes **Gespräch mit dem Zuwendungsgeber** empfehlenswert. Dieser kann zum einen Auskunft zu den **aktuellen Fördermodalitäten** geben, zum anderen aber auch **Anforderungen an die Planung** benennen, die dann im Zuge der Verfeinerung der Planung berücksichtigt werden können.

Sofern daran gedacht ist, eine gemeindeübergreifende Finanzierung der P+R-Anlage zu erreichen, sollte bereits nach der **ersten Konzeptentwicklung und Kostenschätzung das Gespräch mit Nachbargemeinden** gesucht werden.

P+R-Anlagen verursachen folgende Kosten:

- Planungskosten
- Baunebenkosten
- Grunderwerbskosten
- Investitionskosten
- Finanzierungskosten
- Marketingkosten
- Nutzungskosten (Betrieb und Unterhalt)

6.2 Planungskosten

Bereits im Zuge der Planung fallen Kosten an, zumal Planungsleistungen häufig an ein externes Planungsbüro vergeben werden. Kalkuliert werden muss im Zuge der Planungsvorbereitung mit Kosten für die Stadtplanungsleistung und die erforderlichen Gutachten wie **landespflegerische Gutachten, Altlastengutachten, Verkehrsgutachten, Baugrundgutachten und Immissionsschutzgutachten**.

Je nach örtlicher Situation kann auch die Verlagerungsplanung für Bahnanlagen (zum Beispiel Fahrleitungsmasten) notwendig sein.

Bei aufwendigen und vielschichtigen Maßnahmen kann das Hinzuziehen eines Projektmanagers oder eines Planungskoordinators sinnvoll sein.



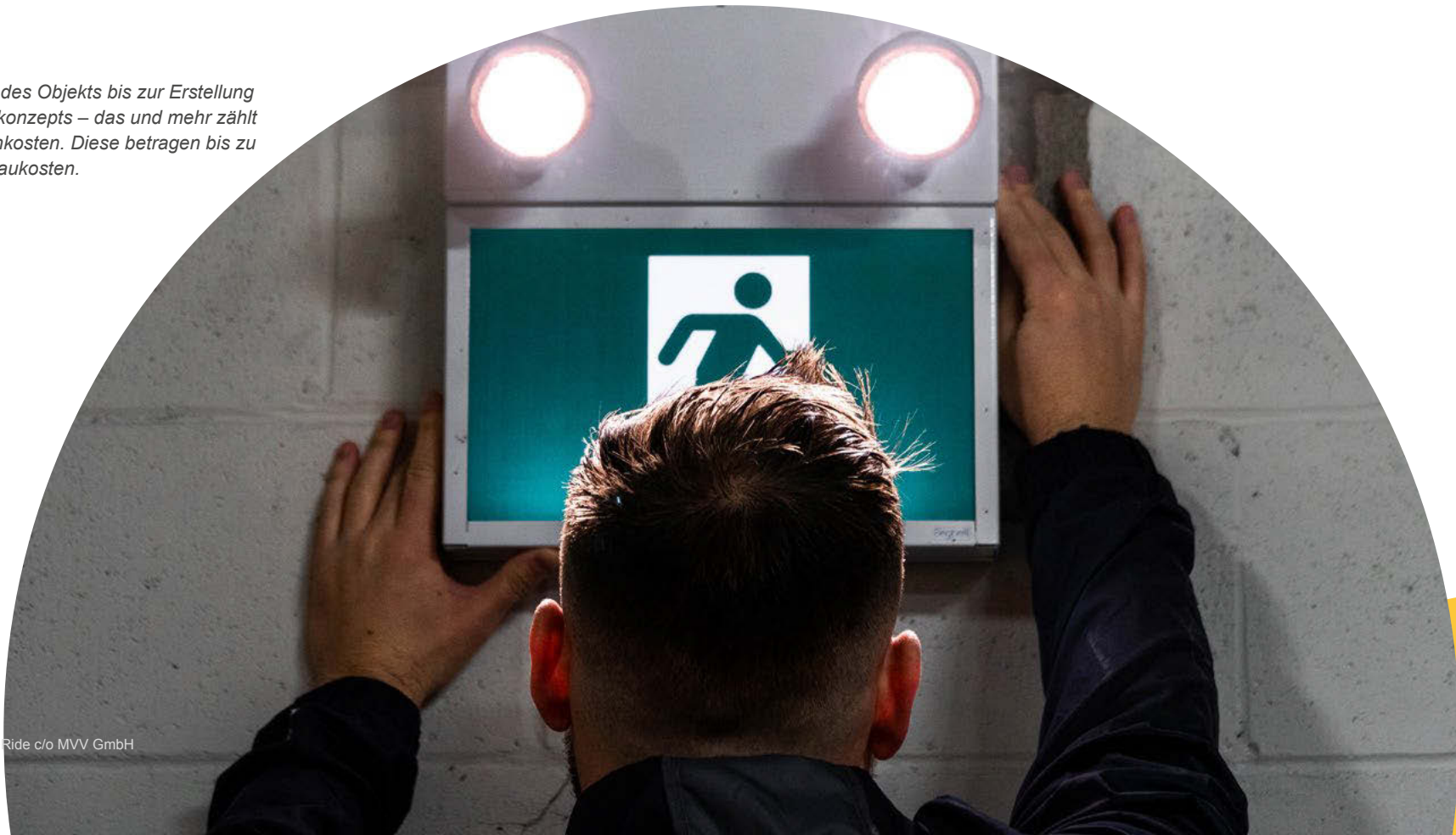
6.3 Baunebenkosten

Für die Planung der eigentlichen P+R-Anlage fallen Baunebenkosten an. Dies sind Planungskosten für die eigentliche Objektplanung (Architekt) und für die je nach Situation erforderlichen Fachplaner (zum Beispiel Statiker, Brandschutz).

Möglicherweise ist auch **das Einschalten eines Projektsteuerers sinnvoll**, falls die P+R-Anlage im Zuge einer größeren Baumaßnahme mit vielen Beteiligten und differenzierten Aufgaben umgesetzt wird oder wenn enormer Zeitdruck besteht. Ein **Projektsteuerer koordiniert die Maßnahme und überwacht Termine, Qualität und Kosten**.

Die Kosten für die Objekt- und Fachplanung richten sich gemäß HOAI nach den eigentlichen Baukosten; sie betragen bis zu 15 Prozent der Baukosten. Für den Projektsteuerer kommen zusätzlich zwei bis vier Prozent der Baukosten hinzu.

Von der Planung des Objekts bis zur Erstellung des Brandschutzkonzepts – das und mehr zählt zu den Baunebenkosten. Diese betragen bis zu 15 Prozent der Baukosten.





Ein Grundstück ist ein teures Pflaster. Und ohne Grundstück geht nichts. Auch das muss meist erworben werden.

6.4 Grunderwerbskosten

Da die Grundstücke für die zukünftige P+R-Anlage selten bereits im Eigentum der Gemeinde sind, fallen meist auch Grunderwerbskosten an. **Diese können höchst unterschiedlich sein** und richten sich unter anderem nach der vorhandenen (Bau-)Rechtsqualität. In der Regel ermittelt der Gutachterausschuss oder ein Verkehrswertgutachter den Grundstückswert.

6.5 Investitionskosten

Den größten Anteil an den Kosten der P+R-Entwicklung haben zunächst die Investitionen in die eigentliche Baumaßnahme. Zur Unterstützung bei der Kostenschätzung kann für ebenerdige Anlagen die AKS 85 (Richtlinie zur Kostenschätzung für den Straßenbau) herangezogen werden, bei Parkhäusern die DIN 276 (Kosten im Hochbau).

Üblicherweise sind dabei folgende Kosten zu berücksichtigen:

- Herstellen und Erschließen
- Rohbau bei ebenerdigen Anlagen Unterbau
- Ausbau bei ebenerdigen Anlagen Oberbau
- Außenanlagen
- Ausstattung und Kunstwerke
- Sonstiges

Zum **Herstellen und Erschließen** gehören zunächst die Kosten für die **Grundstücksfreimachung**, zum Beispiel für den Rückbau eventuell vorhandener Gebäude oder Oberflächenbefestigungen, für den Rückbau oder die Verlagerung von Leitungen, gegebenenfalls für die Beseitigung von Bäumen. Dazu gehört auch die Freimachung von Anlagen für den Bahnbetrieb wie das Versetzen von Fahrleitungsmasten oder die Verlagerung von Steuerungskabeln. Je nachdem, welche Anlagen noch vorhanden sind, können enorme Kostenunterschiede zustande kommen.

Die Investitionskosten in eine P+R-Anlage sind nur vordergründig der größte Kostenblock.

Zu den **Investitionskosten** gehört auch die gegebenenfalls erforderliche **Beseitigung von Altlasten oder Altablagerungen** einschließlich der erhöhten Entsorgungsaufwendungen. Ebenfalls in diese Kategorie fallen die **Herstellung einer Baugrube**, der eventuell notwendige Verbau sowie die Herstellung der Erschließung, das heißt der Anschluss an alle Versorgungseinrichtungen.

Je nach Lage gehört beim Bau von P+R-Anlagen auch der **Bau einer neuen Zufahrtsstraße** oder die **Erneuerung einer vorhandenen Zufahrtsstraße** zu den Investitionskosten. Die Kosten sollten wegen der eventuell gesonderten Fördermöglichkeiten **separat ermittelt** werden.

Bei Parkbauten **wird zwischen Roh- und Ausbau unterschieden**, wobei normalerweise für ein P+R-Bauwerk nur wenig Ausbau erforderlich ist. Bei ebenerdigen Anlagen erfolgen Unterbau und Oberbau einschließlich Beleuchtung. Die Kosten können je nach Gestaltung und Bauausführung sehr unterschiedlich sein. Auch berechnet werden müssen die **Bepflanzung der gesamten Anlage sowie die erforderliche Ausstattung**, das heißt Beschilderung, Leitsysteme, Abfahrtsanzeigen und – sofern notwendig – Parkscheinautomaten.



6.6 Marketingkosten

Für die Entwicklung einer P+R-Anlage sollte in den meisten Fällen **auch ein Marketingbudget eingestellt werden**. Je nach politischer Brisanz können hier Kosten unter anderem für Plakate, Flyer, Zeitungsanzeigen, Modellbau, Besichtigungsreisen und Öffentlichkeitsveranstaltungen anfallen. Die Kosten werden buchhalterisch meist außerhalb der Maßnahme im allgemeinen Haushalt geführt.



Unkompliziert parken an der S-Bahn – I like! Alle Bürgerinnen und Bürger sollen über die P+R-Anlage Bescheid wissen, damit sie hoch frequentiert wird. Schon vor der Fertigstellung sind gegebenenfalls Werbe- und PR-Maßnahmen erforderlich.

6.7 Nutzungskosten (Betrieb und Unterhalt)

Die Investition in eine P+R-Anlage hat vordergründig den höchsten Anteil an den mit der P+R-Entwicklung verbundenen Kosten. **Allerdings fallen auch über die gesamte Nutzungszeit Kosten an**, oft in Höhe der Investitionskosten. Bei anfallenden Finanzierungskosten liegen die Betriebskosten meist sogar deutlich darüber.

Die Betriebskosten einschließlich der Durchführung von personellen Kontrollmaßnahmen betragen zum Preisstand 2023 nicht unter 200 Euro je Stellplatz und Jahr (ohne Mehrwertsteuer), bei P+R-Bauwerken können auch 500 Euro erreicht werden, etwa bei personeller Besetzung oder aufwendigen technischen Einrichtungen.

Zu den Nutzungskosten einer P+R-Anlage gehören:

- Finanzierungskosten
- Verwaltungskosten
- Kosten für die Energieversorgung
- Entsorgungskosten (Abwasser, Abfall)
- Kosten für Reinigung und Winterdienst
- Grünpflegekosten
- Kosten für Inspektion, Wartung, Instandsetzung
- Kontrollkosten
- Steuern und Versicherungen

Sofern die Baumaßnahme oder Anteile daran nicht aus gemeindeeigenen Mitteln finanziert werden können, sind zusätzlich Finanzierungskosten zu berücksichtigen.

Sind die Parkplätze aus Gold? Nein, aber Gold wert für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Jeder Stellplatz kostet ca. zwischen 200 und 500 Euro im Jahr.



7. FINANZIERUNG UND FÖRDERUNG



Bernd Rosenbusch,
MVV-Geschäftsführer:

„Der Verbundraum wächst kontinuierlich und damit auch die Bedeutung von Park+Ride. Heute existieren fast 200 P+R-Anlagen im MVV. Diese optimal für die Zukunft auszugestalten ist eines der Ziele der Allianz ‚Mobile Zukunft München‘.“

7.1 Fördermöglichkeiten

Eine wesentliche Fragestellung bei der Errichtung oder Erweiterung von P+R-Anlagen ist neben der Flächenverfügbarkeit die Finanzierung solcher Anlagen.

Der Bau oder die Erweiterung einer P+R-Anlage an Haltestellen des ÖPNV/SPNV wird vom Freistaat grundsätzlich nach Art. 2 Nr. 3 des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) bezuschusst. Fördervoraussetzung ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinde.

Weitere Unterlagen und Hinweise zum BayGVFG sind unter folgendem Link abrufbar: <https://foerderfinder.digital/bayern/suche/>

Unter bestimmten Voraussetzungen ist eine Komplementärförderung nach dem **Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)** aus Mitteln des Art. 13c Bayerisches Finanzausgleichsgesetz (BayFAG) im Rahmen der sogenannten ÖV-Förderung möglich.

Die P+R-Anlagen müssen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Ihrer Gemeinde beitragen, um förderfähig zu sein.

**BayGVFG
Download**



The image shows a form titled "Antrag auf Gewährung einer Zuwendung" (Application for Grant). At the top, there are buttons for "Löschen" (Delete), "Drucken" (Print), "Speichern" (Save), and "Seite" (Page). The form has a section for "An" (To) with a box for the recipient's name and a note "(Bewilligungsbehörde oder im Zuwendungsbescheid genannte Behörde)". Below this is a section for "1. Antragsteller" (Applicant) with instructions: "Bei Zusammenschlüssen von Gebietskörperschaften sind auf gesondertem Blatt die Mitglieder u. Die Übersicht nach Muster 2 ist ggf. für alle beteiligten Gemeinden beizufügen." (In the case of associations of local authorities, the members and the overview according to Model 2 are to be attached on a separate sheet, if necessary for all participating municipalities). There are checkboxes for "Stadt" (City), "Markt" (Market), "Gemeinde" (Municipality), "Verwaltungsgemeinschaft" (Administrative Community), and "Landkreis" (District). Below these are fields for "Name (mit Angabe des Landkreises)" (Name (with indication of the district)), "Straße, Hausnummer:" (Street, house number), "PLZ: 39" (Postal code: 39), and "Ort:" (Place:).

7.2 Fördermöglichkeiten ÖV

Die Förderung wird ohne Rechtsanspruch im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel gewährt. Dabei stehen in Zusammenhang mit der Bahnhofsumfeldentwicklung gegebenenfalls verschiedene Förderprogramme offen, zum Beispiel aus der Städtebauförderung oder auch der kommunalen Straßenbauförderung. **Gefördert werden in allen Fällen jedoch nur Investitionen.**

Art und Umfang der Förderung ergeben sich aus dem BayGVFG sowie den Richtlinien des Freistaats Bayern für die Gewährung von Zuwendungen für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV). Grundlegende Fördervoraussetzung ist unter anderem, dass das Vorhaben die **Belange von Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt** und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht (Behindertenstellplätze, barrierefreie Zugänge, barrierefreie Bushaltestellen). Bei geeigneten Anlagen ist (seit 01.01.2024) **eine Photovoltaikanlage zu errichten**. Als geeignet gelten hierbei Anlagen, an denen eine Photovoltaikanlage wirtschaftlich betrieben und mit angemessenem Aufwand an das öffentliche Stromnetz angeschlossen werden kann. Die Photovoltaikanlage wird jedoch nicht gefördert und muss auf eigene Kosten errichtet werden.

Informationen zu den Zuwendungsrichtlinien unter: www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVV_97_B_14197>true

Im Regelfall **werden die zuwendungsfähigen Kosten auf einen Höchstbetrag pauschaliert**, auf den der gültige Fördersatz angewendet wird. Die Förderhöchstsätze sowie die aktuell gültigen Fördersätze können bei der jeweiligen Bewilligungsbehörde (Bezirksregierung) erfragt werden. Den verbleibenden Anteil der zuwendungsfähigen Kosten sowie alle nicht zuwendungsfähigen Kosten muss der Vorhabensträger übernehmen.

Der Förderung zugrunde gelegt ist **der zuwendungsfähige Anteil** der Investitionskosten, wozu alle Kosten gehören, die originär für eine funktionsfähige Anlage erforderlich sind. Das sind die **Baukosten in Standardausführung, die Erschließung, die Beleuchtung und die Grünanlagen**. Je nach örtlicher Situation zählen dazu auch **der Grunderwerb** im notwendigen Umfang und **die Kosten der Grundstücksfreimachung**. Nicht zuwendungsfähig sind diejenigen Investitionskosten, die rein der besonderen Gestaltung der Anlage dienen. Diese können jedoch möglicherweise über die Städtebauförderung finanziert werden.

Nicht förderfähig sind die sonstigen Kosten einer P+R-Anlage wie Baunebenkosten und Planungskosten (ausgenommen der zuwendungsfähigen Planungskosten in pauschalierter Form in Höhe von maximal zehn Prozent der zuwendungsfähigen Kosten), Marketingkosten, Finanzierungskosten und die Nutzungskosten. Auch diese Kosten müssen vom Vorhabensträger getragen werden.

In jedem Fall sollte bereits zu **Beginn der Überlegungen** zum Bau oder Ausbau einer P+R-Anlage das **Gespräch mit der Bewilligungsbehörde** gesucht werden. So kann die Gemeinde einen Überblick über die aktuelle und örtliche Fördersituation erhalten und von Anfang an die Bedingungen des Zuwendungsgebers in der Planung und Ausführung berücksichtigen. Federführend für die Abwicklung der Förderung ist die Bezirksregierung.

Versiegelte Flächen optimal nutzen. Solardächer über P+R-Anlagen sind nicht förderfähig, aber verpflichtend, sofern der Aufwand für den Anschluss ans öffentliche Stromnetz angemessen ist. Auch ein Nachrüsten bestehender P+R-Anlagen mit einer Photovoltaikanlage ist sinnvoll.

7.3 Städtebauförderung

Ist die P+R-Entwicklung in eine Gesamtmaßnahme zur Entwicklung des Bahnhofsumfelds eingebunden, können einzelne Maßnahmen über Städtebaufördermittel durch den Bund oder das Land gefördert werden. Die genauen Modalitäten sind bei den jeweiligen Bezirksregierungen zu erfragen. **Grundsätzlich sind alle Maßnahmen zuwendungsfähig, die dem Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr dienen.**

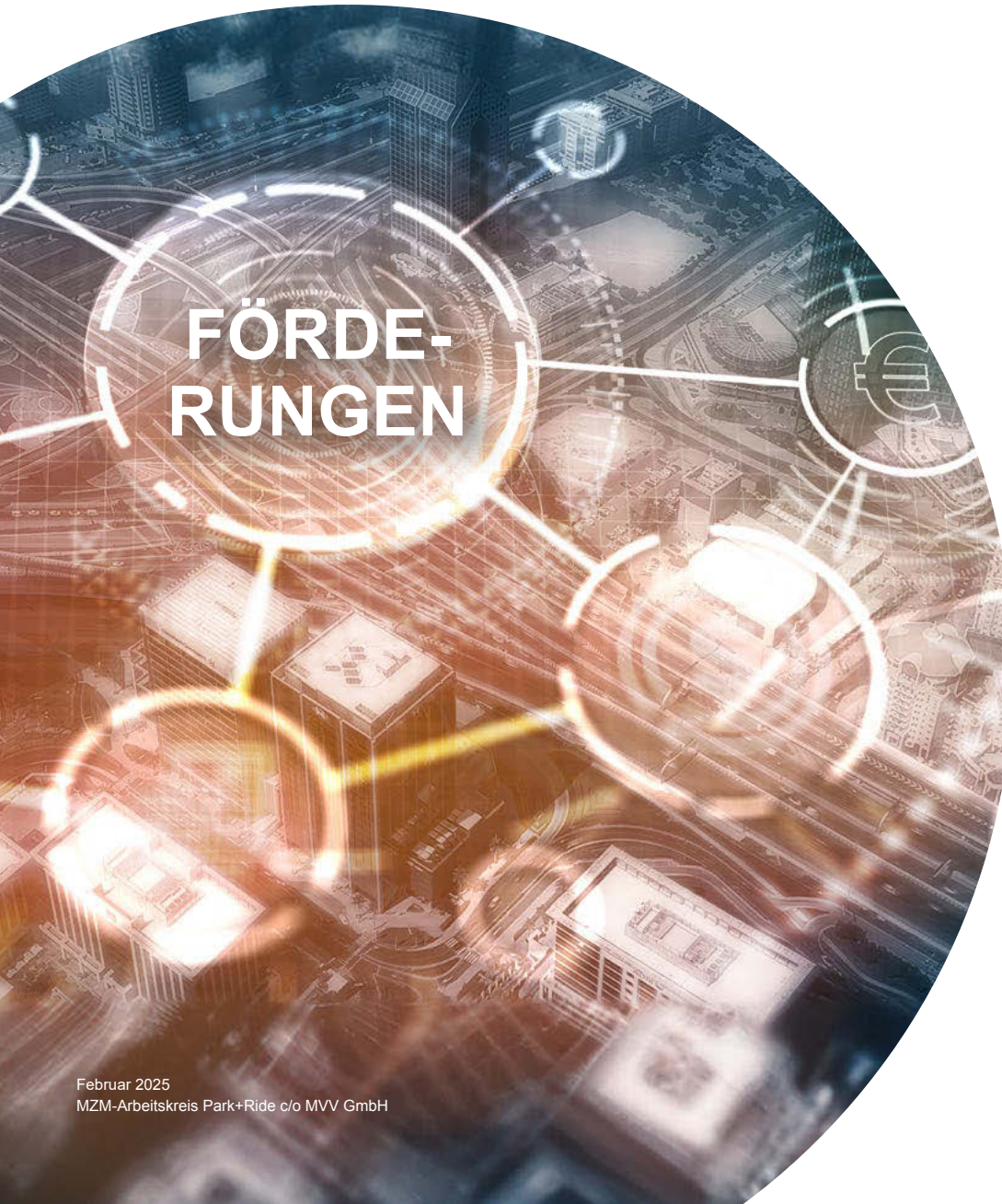
7.4 Kommunale Straßenbauförderung

Ebenfalls über das BayGVFG und das BayFAG **ist der kommunale Straßenbau förderfähig**. Dies kann im Zusammenhang mit der P+R-Entwicklung der Bau oder Ausbau einer Straße zum Bahnhofsgebäude sein, soweit diese nicht allein der Erschließung des Umsteigepunkts dient. In der Vorabstimmung mit dem Zuwendungsgeber **ist zu klären, welche Maßnahme durch welches Förderprogramm gefördert werden kann.**



Wir empfehlen: Klären Sie mit dem Zuwendungsgeber vorab, welche Maßnahme durch welches Förderprogramm gefördert werden kann. Ansprechpartner sind die zuständigen Bezirksregierungen.

7.5 Sonderfall Stellplatzablöse der Landeshauptstadt München



Für den Bau oder Ausbau von P+R-Anlagen in der Region München (MVV-Bereich) steht bislang neben der Förderung des Freistaats über das BayGVFG und das Bay-FAG auch eine **komplementäre Fördermöglichkeit durch die Landeshauptstadt München** zur Verfügung. Gefördert werden bis zu maximal 20 Prozent der nach GVFG förderfähigen Baukosten. Voraussetzung dafür ist, dass mindestens 60 Prozent der Fahrgäste, die an der jeweiligen Station in die Schienenverkehrsmittel einsteigen, das Ziel München haben.

Auch für die **Akquisition von Fördergeldern** ist eine enge Abstimmung mit den zuständigen Sachgebieten bei der Regierung sinnvoll. Idealerweise findet zum Auftakt der P+R-Entwicklung ein gemeinsames Gespräch mit den jeweiligen Zuwendungsgebern bei der zuständigen Bezirksregierung statt.

7.6 Förderanträge

Die Vielschichtigkeit der Fördermöglichkeiten zeigt, **dass eine frühe Beratung mit der Bewilligungsbehörde unerlässlich** ist. Es ist sinnvoll, dass ein gemeinsames Gespräch mit allen potenziellen Förderstellen (ÖV-Förderung, kommunaler Straßenbau, Städtebauförderung) geführt wird.

Der eigentliche Förderantrag wird dann vorgelegt, wenn die Planungen so konkret sind, dass die Maßnahme dargestellt und beschrieben werden kann, inklusive einer Kostenschätzung. Der Förderbescheid wird in der Regel befristet und unter bestimmten Nebenbestimmungen ausgesprochen.

Zuwendungsgeber ist die Bewilligungsbehörde (Bezirksregierung). Im Fall der Nutzung von Stellplatzablösemitteln der Landeshauptstadt zusätzlich die Landeshauptstadt München (siehe auch Kap. 9).

7.7 Infrakredit kommunal

Zur Finanzierung der verbleibenden aufzubringenden Eigenmittel steht mit dem „Infrakredit kommunal“ der LfA Förderbank Bayern eine zinsgünstige, langfristige Finanzierungsmöglichkeit zur Verfügung. **Im Rahmen einer Kooperation mit der KfW Mittelstandsbank werden für investive Vorhaben in die kommunale Verkehrsinfrastruktur einschließlich ÖV zinsgünstige Darlehen gewährt.** Antragsberechtigt sind kommunale Gebietskörperschaften und rechtlich gleichgestellte Organisationsformen (zum Beispiel kommunale Zweckverbände).

Die Antragstellung, die direkt an die LfA Förderbank Bayern zu richten ist, **hat grundsätzlich vor Vorhabensbeginn zu erfolgen.** Abweichend davon kann ein bereits erfolgter Grunderwerb auch dann finanziert werden, wenn zwischen Erwerb und Antragstellung nicht mehr als zwei Jahre vergangen sind. Die aktuellen Darlehenskonditionen sowie die sonstigen näheren Bedingungen stehen unter www.lfa.de zur Verfügung.

FINANZIERUNG

Alles, was nicht gefördert werden kann, kann finanziert werden – zu attraktiven Konditionen bei der LfA Förderbank Bayern in Kooperation mit der KfW Mittelstandsbank.

7.8 Sonstige Finanzierungsmöglichkeiten der Betriebs- und Unterhaltskosten

Ergänzend zur „klassischen“ Finanzierung der Investitionskosten **kann in Einzelfällen eine der nachfolgenden Finanzierungsmöglichkeiten in Betracht kommen.** In jedem Fall ist zu beachten, dass die Einnahmen daraus maximal die Kosten für Betrieb und Unterhalt decken dürfen. Sobald darüber hinausgehende Mehreinnahmen generiert werden, ist dies förderschädlich, das heißt, bereits beanspruchte Fördergelder müssen nach den haushaltsrechtlichen Bestimmungen zurückbezahlt werden. In jedem Fall ist daher vor der beabsichtigten ergänzenden Finanzierung ein Gespräch mit dem Zuwendungsgeber notwendig, in einigen Fällen sogar dessen förmliche Genehmigung.

ENTGELTERHEBUNG

Die Erhebung von zivilrechtlichen Parkentgelten zur Reduzierung der laufenden Kosten wird seit längerer Zeit von den Bewilligungsbehörden akzeptiert. Ausgenommen sind hoheitliche Gebühren. Die förderrechtliche Vorgabe ist unverändert, dass die Bepreisung nicht kontraproduktiv wirken darf, das heißt, sie soll Kundinnen und Kunden nicht von der Nutzung abhalten. **Grundsätzlich sind auch der mit einer Bepreisung verbundene Investitionsaufwand und der laufende Aufwand zu berücksichtigen.** So erfordert die Aufstellung von Parkscheinautomaten die dauerhafte Durchführung von personellen Kontrollen, ob der Parkpreis auch tatsächlich entrichtet wurde. Bei Schranken- und Kassensystemen ist hingegen eine Einsatzorganisation notwendig, die rund um die Uhr bei Störungen eingreifen kann. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Zahlungsbereitschaft bei der Nutzung von P+R-Anlagen deutlich geringer ist als etwa bei innerstädtischen Parkhäusern. **Die Parkentgelte dürfen also nicht zu hoch bemessen sein und bei geförderten Anlagen keine Betriebsgewinne abwerfen.** Diese Faktoren führen zusammen dazu, dass eine Bepreisung über Parkscheinautomaten auch bei guter Parknachfrage unterhalb von rund 150 Stellplätzen eher defizitär sein wird. Schrankenanlagen kommen sogar erst ab einer Größenordnung von mindestens 250 Stellplätzen infrage.

Zunehmend wird bei Einführung einer Bepreisung die Forderung nach Online-Bezahlvarianten erhoben. Bei unbeschränkten P+R-Anlagen lässt sich dieses Handyparken im Regelfall verhältnismäßig einfach über die verschiedenen Anbieter derartiger Systeme am Markt realisieren. Üblich sind dabei Modelle, bei denen die Kosten entweder vom Parkplatzbetreiber beziehungsweise der Kommune getragen werden oder von den Kundinnen und Kunden. Bei Schrankenlösungen sind derartige Systeme nicht so einfach zu realisieren. Da viele Menschen die P+R-Anlage häufiger nutzen, **sollten neben Tagestickets zwingend auch andere Parkprodukte angeboten werden, etwa Monatsparkkarten.**

Alle Einnahmen aus P+R-Anlagen dürfen zur Begleichung der Betriebs- und Unterhaltskosten verwendet werden. Sie dürfen jedoch nicht für die Investitionskosten herangezogen werden, da sonst Förderungen zurückgezahlt werden müssen.



7.8 Sonstige Finanzierungsmöglichkeiten der Betriebs- und Unterhaltskosten

ERGÄNZENDE EINNAHMEMÖGLICHKEITEN

Ergänzend zu Einnahmemöglichkeiten aus der originären Nutzung der P+R-Anlage als Autoabstellplatz **können je nach örtlicher Situation weitere rentable Nutzungen untergebracht werden**. Dies ist vor allem bei Parkdecks und Parkhäusern möglich.

Beispiele sind die **Vermietung von Wandflächen und Grundstücksteilen für Werbetafeln und die Nutzung der Dachflächen für Photovoltaikanlagen**. Werden Geschäftsräume oder Ladenflächen im unmittelbaren örtlichen Zusammenhang zur P+R-Anlage errichtet, dürfen die Stellplatzverpflichtungen dieser Einrichtungen nicht zulasten der P+R-Stellplätze gehen. Das Betriebskonzept muss dann sicherstellen, dass diese Einrichtungen nicht die Fehlbelegung der P+R-Stellplätze erhöhen.

Kommunen sollten beachten, **dass Investitionskosten, die sich auf eine ergänzende Nutzung beziehen, nicht gefördert werden können**. Wird auf dem Dach eines Parkdecks eine Photovoltaikanlage installiert, ist das Dach auf dem Parkdeck zwar förderfähig, nicht jedoch ein möglicherweise erforderlicher statischer Mehraufwand für die Photovoltaikanlage. Die Maßnahmen sind auch hier in jedem Fall mit der Bewilligungsbehörde abzustimmen.

Unproblematisch ist es hingegen, wenn die potenziellen Einnahmen durch die ergänzende Nutzung die anfallenden Betriebskosten übersteigen. Dies ist nicht förderschädlich, da Investitionskosten, die sich auf die ergänzende Nutzung beziehen, ohnehin nicht gefördert werden.

NEBENNUTZUNG

Geförderte P+R-Anlagen unterliegen grundsätzlich der Zweckbindung, das heißt, ihre Benutzung ist ausschließlich Personen vorbehalten, die in den öffentlichen Nahverkehr umsteigen; zusätzlich müssen die Anlagen mindestens für 25 Jahre vom Zuwendungsempfänger bereit gestellt werden. Da diese Anlagen in den Abendstunden und am Wochenende in der Regel nicht voll ausgelastet sind, kann unter Umständen eine kostenpflichtige flexible Nebennutzung zugelassen werden, dies muss jedoch zwingend mit dem Fördergeber abgestimmt werden.

Angesichts des wachsenden Problems der Fehlbelegung von P+R-Anlagen müssen solche Modelle aber sorgfältig analysiert und geplant werden.

Ansonsten droht sich ihr positives Potenzial ins Gegenteil zu verkehren.

8. VON DER P+R- ANLAGE ZUM MOBI- LITÄTSHUB

Unsere Vision:

Mobilitätspunkte sind mehr als nur Parkplätze. Sie sind die Drehscheiben einer neuen Mobilitätskultur, die den individuellen Bedürfnissen gerecht wird. Stellen Sie sich vor: Am Bahnhof angekommen, zücken Sie Ihr Smartphone und wählen Ihr nächstes Fahrzeug – vom Lastenrad bis zum Auto –, um Ihre Reise fortzusetzen.

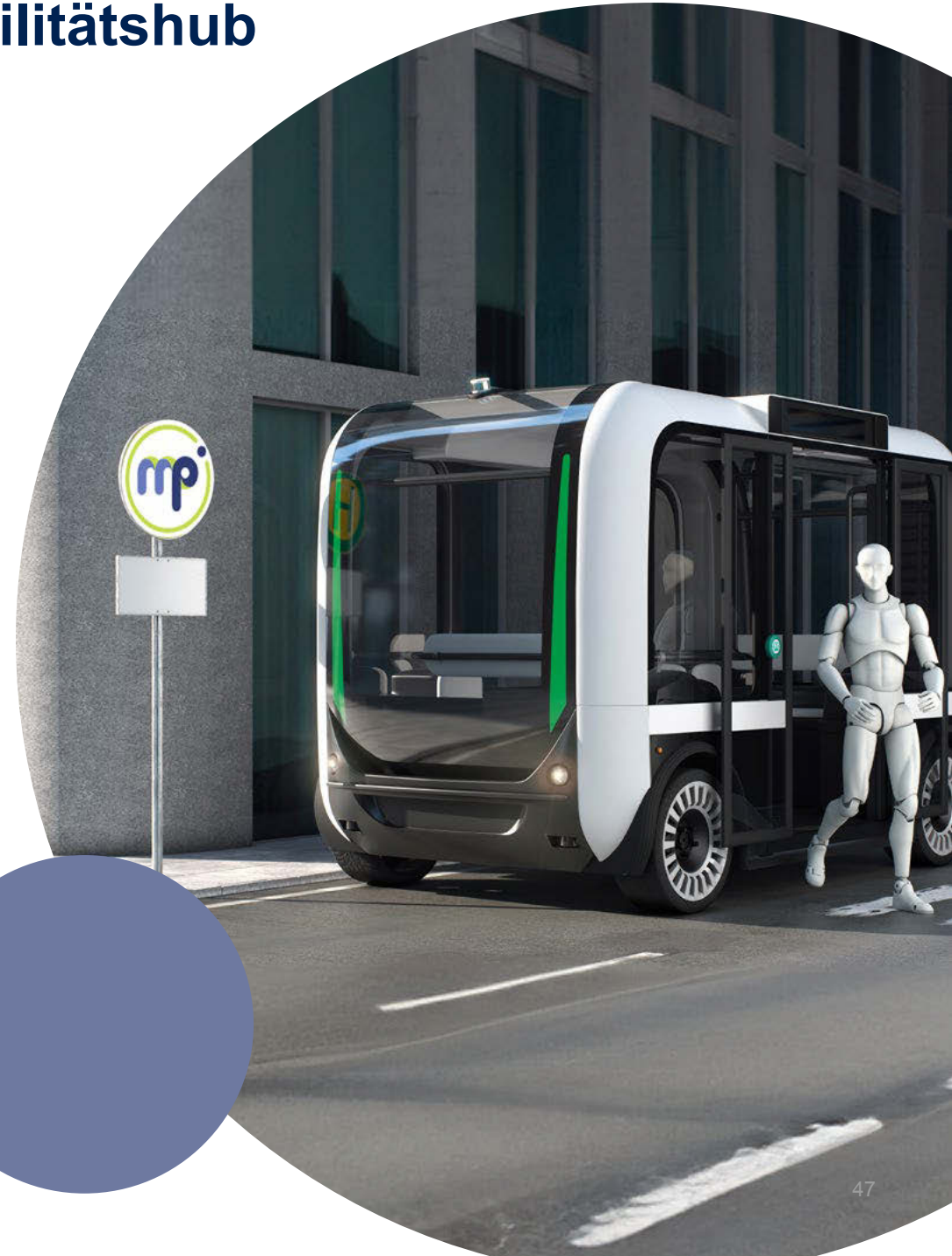


8.1 Von der P+R-Anlage zum Mobilitätshub

Die Anforderungen an Mobilität befinden sich im Wandel: Neben Zuverlässigkeit und Sicherheit rücken zunehmend Flexibilität und Unabhängigkeit in den Vordergrund – im städtischen wie im ländlichen Raum. **Geteilte Mobilitätsangebote** – sogenannte Shared-Mobility-Angebote – haben das Potenzial, bei der Erfüllung der individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen mitzuwirken.

Ob Bikesharing-Räder, geteilte E-Tretroller, E-Mopeds oder Carsharing-Fahrzeuge – in Kombination mit einem gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr können **geteilte Mobilitätsangebote dazu beitragen, das eigene Auto häufiger stehen zu lassen**. Damit leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur Emissionsminderung, zu mehr Flächeneffizienz und Aufenthaltsqualität in der Metropolregion München. Sie werden zu Bausteinen eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts für Städte und Kommunen und helfen bei der Überwindung der „ersten/letzten Meile“ im ÖPNV. Für eine wachsende Region wie den MVV-Raum bieten geteilte Mobilitätsangebote eine große Chance, stellen aber auch neue Anforderungen an P+R-Anlagen.

Um eine nachhaltige Mobilitätswende zu ermöglichen, müssen sich **bestehende P+R-Anlagen** zu Knotenpunkten weiterentwickeln, an denen sich der neue Mobilitätsmix zusammenführen lässt. Ein wesentlicher Schritt kann dabei sein, Angebote geteilter Mobilität in P+R-Anlagen zu integrieren, durch den Aufbau sogenannter **Mobilitätspunkte**.



8.2 Mobilitätspunkte (MP)

Carsharing



E-Motorroller-Sharing



E-Tretroller-Sharing



Bikesharing



Lastenradsharing



Sonstiges



In der Stadt und der Region München bezeichnen Mobilitätspunkte (MP) die markierten Orte, an denen unterschiedliche nachhaltige Mobilitätsangebote gebündelt werden – **sprich wo ÖPNV und geteilte Mobilitätsangebote aufeinandertreffen.**

An einem MP können Angebote verschiedener Anbieter der geteilten und vernetzten Mobilität zur Verfügung stehen: von Car- und Bikesharing über geteilte E-Tretroller und E-Mopeds bis hin zu gemeinsam genutzten Lastenrädern. Die Fahrzeuge können flexibel genutzt und an einem anderen Mobilitätspunkt, an Abstellflächen oder auch frei im Geschäftsgebiet der Anbieter zurückgegeben werden.

EINHEITLICHES SYMBOL UND DESIGN FÜR MP IM GESAMTEN MVV-RAUM

Im Sinne einer optimalen Wiedererkennbarkeit haben alle MP in der Stadt und der Region München ein einheitliches Erscheinungsbild mit einem einprägsamen MP-Symbol. Das MP-Symbol kombiniert Farben aus den Corporate Identities der großen Kooperationspartner und versinnbildlicht deren Zusammenarbeit: Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München, MVG und MVV.



8.3 Informationsstele und Bodenmarkierung als prägende visuelle Elemente

Das Herzstück der Mobilitätspunkte im MVV-Verbundraum sind Informationsstelen, die die verfügbaren Mobilitätsangebote als Piktogramme anzeigen und deren Auffindbarkeit erleichtern – sowohl im Straßenraum als auch digital. Während Logo und Design der Stele überall gleich sind, kann sie durch einen modularen Aufbau je nach Standort angepasst werden, zum Beispiel an die spezifischen Bedürfnisse der Kommune, an die verschiedenen Namen und Mobilitätsangebote an den Stationen und an die unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzenden.

Variante 1 (einfache Gestaltung) ist eine sogenannte Schildvariante. Sie zeichnet sich vor allem durch geringe Anschaffungskosten und einen geringen Wartungsaufwand aus. Bei **Variante 2** ist die Gestaltung der Stele flexibler und ermöglicht durch ein Solarpanel die Beleuchtung einzelner Elemente (zum Beispiel MP-Symbol als Fernhinweis). Je nach Einsatzort und Zweck kann die Stele in **Variante 3** (hochwertige Gestaltung) mit Stromanschluss und Bildschirm ausgestattet werden.

Als zweites wesentliches Element eines MP dient eine **Bodenmarkierung**, die Abstellflächen für geteilte Mobilitätsangebote deutlich kennzeichnet. Dies sorgt für eine geordnete Abstellung im öffentlichen Raum, bietet Orientierung bei der Rückgabe der Verkehrsmittel und erhöht die Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmenden.



8.4 MP-Ausstattung

Für Mobilitätspunkte im MVV-Verbundraum wurden im Rahmen eines Punktesystems eine (Mindest-)Ausstattung sowie eine Beschreibung ihrer Funktionalität definiert, die Fahrgästen ein verlässliches Angebot garantieren. Grundsätzlich gilt die Regel: Ein Standort gilt nur dann als MP, wenn dort **mindestens zwei Mobilitätsangebote aufeinandertreffen**.

Darüber hinaus können MP je nach Bedarf und eigenen Vorstellungen der Kommunen und Städte ergänzt werden – sei es um weitere Verkehrsmittel (zum Beispiel Taxi, Bedarfsverkehr), um eine mobilitätsbezogene Ausstattung (zum Beispiel Radabstellanlagen, Reparaturstationen) oder auch um weitere Ausstattungsmerkmale, die zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität beitragen (zum Beispiel Bänke, Unterstände, WLAN).



Abbildung: Visualisierung eines Mobilitätspunkts an einer S-Bahn-Station.



8.5 Wann macht die Integration eines MP in die P+R-Anlage Sinn?

Die Integration eines MP in eine bestehende oder eine neu zu bauende P+R-Anlage kann erhebliche Synergieeffekte mit sich bringen. Die P+R-Anlage wird um zusätzliche Mobilitätsangebote erweitert, die dem flexiblen Mobilitätsverhalten gerecht werden. P+R-Anlagen werden so zu Mobilitätshubs, an denen der Individualverkehr, der ÖPNV und zusätzlich geteilte Mobilitätsangebote aufeinandertreffen.

! **Weitere Informationen sowie der Handlungsleitfaden Mobilitätspunkte können unter www.mvv-muenchen.de/mobilitaetspunkte abgerufen werden.**



Maßgeschneiderter Individualverkehr ohne eigenen PKW – Mobilitätshubs sollen das möglich machen – durch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (von Bussen bis Carsharing) an einem zentralen Ort.

9. AN- SPRECH- PARTNER

Direkte Antworten auf Ihre Fragen rund um P+R-Anlagen – melden Sie sich bei uns.

Wir wissen, dass die Planung und Umsetzung einer P+R-Anlage viele Herausforderungen mit sich bringen. Und in jeder Kommune oder Stadt gibt es andere Fragen zum Thema:

„Ich habe die Fläche – wie ist die Finanzierung?“

„Was ist, wenn die Flächennutzung nicht geklärt ist?“

„Wie kann ich eine bestehende P+R-Anlage erweitern?“

Und. Und. Und.

Genau deshalb stehen wir Ihnen direkt zur Seite. Schicken Sie uns eine E-Mail, damit Ihr Anliegen schnell geklärt wird und wir gemeinsam eine Lösung finden.



Ihre Ansprechpartner für P+R-Anlagen – damit Ihre Fragen schnell geklärt werden.

Fragen zur Bedarfsermittlung von P+R (und B+R) und allgemeine Fragen:

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)

Thierschstraße 2

80538 München

www.mvv-muenchen.de

E-Mail: parkundride@mvv-muenchen.de

Fragen zu Bahnhöfen und Haltepunkten:

DB InfraGO AG

Geschäftsbereich Personenbahnhöfe

Goethestraße 4

80336 München

[DBInfrago_Stationsausstattung](#)

[DBInfrago_Nutzungsbedingungen](#)

E-Mail: Kundenmanagement-Muenchen@deutschebahn.com

Fragen zu Planung, Bau und Betrieb:

P+R Park & Ride GmbH

Garmischer Straße 19

81373 München

www.parkundride.de

E-Mail: info@parkundride.de

Fragen zur Finanzierung der Anlagen:

Regierung von Oberbayern

Sachgebiet 31.2 – Schienen- und Seilbahnen

Maximilianstraße 39

80534 München

www.regierung.oberbayern.bayern.de

E-Mail: Oepnv-Foerderung-31.2@reg-ob.bayern.de

Fragen zur Co-Finanzierung der Anlagen durch die Landeshauptstadt München:

Landeshauptstadt München

Mobilitätsreferat

Verkehrsraummanagement MOR-GB1.23

80313 München

<https://muenchenunterwegs.de/>

E-Mail: umlandfoerderung.mor@muenchen.de



IMPRES-SUM

Der Arbeitskreis Park+Ride der Initiative „Mobile Zukunft München“ (MZM) wurde 2023 ins Leben gerufen und beschäftigt sich mit verschiedenen Themen zur Verbesserung der Park+Ride-Situation im Großraum München. Ziel ist die Steigerung der Attraktivität von Park+Ride-Anlagen und damit die Entlastung vom Autoverkehr.

Die Erstellung des Leitfadens erfolgte durch die **Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)** mit Unterstützung durch folgende **MZM-Partner**:

- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
- Deutsche Bahn, DB InfraGO AG, Personenbahnhöfe
- Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern
- Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
- Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)
- P+R Park & Ride GmbH
- Regierung von Oberbayern

Im Sinne einer besseren Lesbarkeit wurde darauf verzichtet, die sprachliche Gleichstellung der Geschlechter in allen Einzelfällen konsequent anzuwenden. Wir bitten um Ihr Verständnis.

Bildnachweise

Seite 4: Porträt Herr Reiter: Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München,

Fotograf: Michael Nagy bzw. LHM/Nagy, Presse und Informationsamt München

Seite 13: Porträt Herr Bernreiter: Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)

Seite 19: Porträt Herr Niedergesäß: Landrat

Seite 24: Porträt Herr Zipse: CEO BMW Group

Seite 27: Porträt Herr Büttner: DB-Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern,

Fotograf: Thomas Kiewning, DB AG

Seite 31: Porträt Herr Lutz: IHK-Präsident

Seite 38: Porträt Herr Rosenbusch: MVV-Geschäftsführer, Fotograf: Marcus Schlaf

Seite 2, 3, 8, 9, 10, 13, 19, 20, 24, 27, 31, 46, 49:
MZM

Seite 1, 3, 6, 7, 12, 18, 20, 21, 25, 28, 30, 32, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 47, 50, 52, 53:
Shutterstock

Seite 8, 26, 33, 37, 54:
Adobe Stock

Seite 11, 17, 21, 51:
Midjourney

Seite 14, 15, 16, 22, 23:
Google

Seite 46, 48, 49, 50:
MVV München

Seite 1, 18, 39:
Sassenbach Advertising

