

Mitteilung
für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Planungs- und Verkehrsausschüsse der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises	22.03.2023	Kenntnisnahme

Tagesordnungs- punkt	Regionales P+R-Konzept auf dem Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland - P+R-Gutachten des NVR -
---------------------------------------	--

Mitteilung:

Vorbemerkungen

Im nachfolgenden Text wird noch der Name „NVR“ und nicht „go.Rheinland“ verwendet.

Der NVR hat durch seine Aufgabe der Koordinierung des Verkehrsangebotes, durch die Funktion von P+R als Zubringer zu dem vom NVR finanzierten SPNV sowie als Bewilligungsbehörde für Investitionen in P+R-Anlagen ein großes Interesse an einer bedarfsgerechten Ausgestaltung des P+R-Angebotes in seinem Verbandsgebiet. Der NVR hat aus diesem Grund ein Gutachten mit dem Titel „Regionales P+R-Konzept für den NVR“ erstellen lassen. Auftragnehmer ist die IVV (Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung aus Aachen). Der Abschlussbericht steht seit Mitte November 2022 zur Verfügung (vgl. <https://wir.gorheinland.com/projekte/regionale-konzepte/p-r-konzept/>). Die wesentlichen Ergebnisse wurden bereits in der Verbandsversammlung des NVR am 30.09.2022 sowie in einer Videokonferenz am 18.10.2022 für die ÖPNV-Ansprechpartner aus den Kommunalverwaltungen und Kreisen vorgestellt.

Erläuterungen

Kernziel des P+R-Konzeptes war es zu ermitteln, an welchen Standorten unter einem gesamtregionalen Blickwinkel noch Potenziale für eine Ausweitung des P+R-Angebotes bestehen, um noch mehr Menschen - zumindest teilweise - zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen.

Zusätzlich wurden im Rahmen des Projektes auch folgende Ergebnisse erarbeitet:

- Allgemeine Standards zu Qualität und Platzierung von P+R-Anlagen,
- Untersuchung von Modellen für Bewirtschaftung und Zugangsbeschränkung von P+R-Anlagen und Identifizierung von Standorten, die sich für eine Bewirtschaftung anbieten würden,
- Ermittlung von B+R-Potenzialen an den P+R-Standorten.

Das regionale P+R-Konzept soll Kreisen, Kommunen und Verkehrsunternehmen als Grundlage für weitergehende P+R-Planungen vor Ort dienen. Es liefert aber auch Hinweise, inwieweit Alternativen zum Ausbau von P+R den Umweltverbund weiter stärken könnten.

Insgesamt wurden im Rahmen des P+R-Konzepts 183 P+R-Standorte mit rund 28.000 Stellplätzen betrachtet. Auf Basis modellbasierter Analysen wurden auf dieser Grundlage für das Prognosejahr 2030 im NVR-Gebiet 28 Potenzialstandorte identifiziert, an denen rund 2.400 zusätzliche Stellplätze realisiert werden könnten. Dabei handelt es sich um vorhandene sowie geplante Standorte an SPNV-Haltestellen, Stadtbahnhaltestellen sowie ausgewählten Bushaltestellen (vornehmlich an Schnellbusachsen). Aussagen zu möglichen neuen Standorten werden im Rahmen des Gutachtens nicht getätigt.

Gemäß der vorliegenden Erhebung verfügt die Stadt Bonn derzeit über sieben P+R-Anlagen mit insgesamt 1.006 Plätzen, zwei dieser Anlagen sind bewirtschaftet (Godesberg Bf. und Mehlem Bf.). Im Rhein-Sieg-Kreis existieren 49 P+R-Anlagen mit insgesamt 6.028 Plätzen, sechs Anlagen in vier Kommunen sind bewirtschaftet (Siegburg, Troisdorf (3), Königswinter und Hennef (mit ÖV-Ticket frei)).

Für den Rhein-Sieg-Kreis sind acht Standorte und für das Stadtgebiet Bonn zwei Standorte mit Ausbaubedarf und – nach einer ersten kommunalen Einschätzung - noch verfügbaren Flächen ermittelt worden. Insgesamt wird für diese 10 Standorte ein Ausbau mit insgesamt 1.178 zusätzlichen P+R-Plätzen empfohlen. Das ist fast die Hälfte aller ermittelten zusätzlichen Stellplätze im gesamten Untersuchungsraum! Die einzelnen Standorte sind der folgenden Tabelle 1 zu entnehmen.

Standort mit Ausbaubedarf gem. P+R-Gutachten (Haltestelle)	Anzahl zusätzlicher P+R-Stellplätze
Alfter, Alanus Hochschule	92
Alfter, Impekoven	27
Alfter, Witterschlick	33
Bad Honnef Stadtbahn	73
Bornheim, Sechtem Bf.	309
Sankt Augustin, Hangelar Ost	36
Siegburg Bf.	304
Troisdorf Bf.	77
Summe P+R-Ausbaubedarf Rhein-Sieg-Kreis	951
Bonn, Vilich	177
Bonn, Mehlem Bf.	50
Summe P+R-Ausbaubedarf Bonn	227

Tabelle 1: Standorte mit Ausbaubedarf im Rhein-Sieg-Kreis und in der Stadt Bonn

Unter Berücksichtigung der Zusammenstellung im **Anhang 1** (Bestandsaufnahme und Ergebnisse aller untersuchten Standorte in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis) ist die klare Fokussierung des Gutachtens auf heute ausgelastete und zukünftig vsl. überlastete Standorten zu erkennen. Das regionale P+R-Konzept nimmt aufgrund seiner „regionalen Flughöhe“ nicht alle Gegebenheiten vor Ort in voller Detailtiefe auf. Daher empfiehlt der NVR, das vorliegenden Gutachten idealerweise als Grundlage für vertiefte teilregionale oder lokale Untersuchungen zu verwenden.

Zu beachten sind an dieser Stelle unbedingt die Einordnung und Hinweise des NVR in der Anlage zum Gutachten. Hier wird u.a. explizit darauf hingewiesen, dass

- die Kommunen die Ergebnisse auch im Hinblick auf die Fragestellung nutzen sollten, inwieweit Alternativen zu P+R (bessere Radinfrastruktur, optimierte Buszubringerverkehre zu den Bahnhöfen etc.) verbessert werden können, bevor teure Erweiterungsmaßnahmen in Angriff genommen werden;
- das Konzept bei der Förderwürdigkeit des Neu- oder Ausbaus einer P+R-Anlage zu berücksichtigen ist aber keine Einzelstandort bezogene, detaillierte Bedarfsermittlung ersetzt;
- auf dem Konzept aufbauende Bedarfsermittlungen für den Neu- oder Ausbau von P+R weitere - im Modell nicht enthaltene - Faktoren berücksichtigen sollten.

Folgende Punkte sollten aus Sicht der Verwaltung bei der Einordnung der Ergebnisse auch berücksichtigt werden:

- **Verkehrszellen, in denen der P+R-Platz liegt, werden nicht als Quellgebiet von P+R-Nutzern betrachtet**

Nutzer aus dem direkten Umfeld von P+R-Plätzen sowie Fremdnutzer sind in der Betrachtung nicht enthalten, stellen aber je nach Lage einen nicht unerheblichen Teil der Nutzer dar (vgl. hierzu z.B. Auswertung der Nutzerbefragungen an den P+R-Parkplätzen in Köln-Weiden West, Frechen-Königsdorf und Kerpen-Horrem, Mai 2020, Seite 21 ff.).

- **Angaben zur Herkunft der Nutzer sind mathematisch und modellbasiert errechnet**

Das Modell liefert hier vereinzelt Ergebnisse, die zwar rein mathematisch nachvollziehbar erscheinen (Verknüpfung des zugeordneten P+R-Standortes mit der Auslastung der Anlage und zur Verfügung stehenden alternativen P+R-Standorten), in der Realität so höchstwahrscheinlich aber nicht stattfinden werden. So sind z.B. die Fährverbindungen über den Rhein im Verkehrsmodell enthalten, aber nicht mit einem hohen (adäquaten) rechnerischen Widerstand versehen worden, so dass beispielsweise am Bahnhof in Rhöndorf gemäß Modell 31% der P+R Nutzer aus Meckenheim und 10% aus Wachtberg stammen.

- **Berücksichtigung von alternativen Verkehrsmittel-Angeboten**

Das Modell berücksichtigt bei der Verkehrsmittelwahl die spezifischen Gegebenheiten in den Verkehrszellen, wie z.B. das ÖPNV-Angebot. Nach Plausibilisierung mit den Verbunderhebungen des VRS werden aber auch die Menschen, die trotz eigentlich gutem ÖPNV-Angebot mit dem Auto zum Bahnhof kommen, bei der Ermittlung des Ausbaubedarfes berücksichtigt. So wird beispielsweise für den Bahnhof Troisdorf ein Ausbau empfohlen, obwohl 85% der P+R-Nutzer aus Troisdorf selbst stammen und damit aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung im gesamten Stadtgebiet über eine Verkehrsmittelalternative verfügen. Entsprechend sollten in einer Detailuntersuchung zum Ausbaubedarf einer P+R-Anlage Effekte von Alternativmaßnahmen mitberücksichtigt werden, die einen Ausbau von P+R-Anlagen ersetzen können (also Verbesserung von ÖPNV-Angeboten, Radwegeinfrastruktur, Angebote der Mikromobilität o.ä.).

Für eine etwaige Förderung des Aus- oder Neubaus einer P+R-Anlage über den Zweckverband go.Rheinland sind die Hinweise aus dem regionalen P+R-Konzept um eine detailliertere Standortuntersuchung (Bedarfsanalyse unter Berücksichtigung der Entwicklung der o. a. Alternativmaßnahmen und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung) zu ergänzen. Dabei ist zu beachten, dass für geförderte P+R-Anlagen über einen Zeitraum von 20 Jahren eine durchschnittliche werktägliche Auslastung durch Umsteiger auf

den ÖPNV von mindestens 60% nachzuweisen ist und die Stellplätze den Nutzern grundsätzlich kostenfrei zur Verfügung zu stellen sind. Große P+R-Anlagen (ab 10 Mio. Euro zuwendungsfähige Kosten) können bis 2030 auch aus Mitteln des Bundes (GVFG) gefördert werden.

Im Auftrag

gez. Hahlen

Anhang:

Übersicht untersuchte Standorte und Ergebnisse P+R-Gutachten für Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis