

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 04.02.2013
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0025/13

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	12.02.2013	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	21.03.2013	öffentlich
Ausschuss für Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderung und kommunale Beschäftigungspolitik	21.03.2013	öffentlich
Stadtrat	04.04.2013	öffentlich

Thema: Park & Ride in Magdeburg

Mit Beschluss Nr. 1110-41(V)11 des Stadtrates zum Antrag A0157/11 der Fraktion DIE LINKE wurde der Oberbürgermeister beauftragt zu prüfen, ob an den Haupteinfallstraßen in die Landeshauptstadt Magdeburg, an denen eine Anbindung an das innerstädtische Straßenbahn- und Bus- Netz unmittelbar möglich ist, ausreichend Plätze für den Parken- und Reiseverkehr (P+R) geschaffen sind oder werden können und diese auch entsprechend ausgewiesen werden. Gleiches gilt für Park & Ride-Stellplätze an den Bahnhofsstationen der S- & Regionalbahnen (bspw. Bhf. Buckau, Neustadt) sowie ausreichend (Dauer-) Parkplätze für einen mehrtägigen Aufenthalt. Die Parkplätze sollten mit Fahrscheinautomaten, Stadtplan, Nahverkehrsplan und ggf. mit Werbeflächen ausgestattet sein. Ein entsprechendes Leitsystem sollte dafür installiert werden.

Die Akzeptanz von Angeboten für Park-and-Ride (P+R) hängt entscheidend von den örtlichen Bedingungen für die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ab. In Richtung Innenstadt einfahrende Nutzer des MIV wollen ihr Fahrtziel i. d. R. mit geringem Aufwand, d. h. in kurzer Fahrzeit, auf direktem Weg und kostengünstig erreichen.

Für die Landeshauptstadt Magdeburg ist einzuschätzen, dass im normalen Tagesverkehr kaum massive Stauerscheinungen auftreten und dass das Parkraumangebot in der Innenstadt ausreichende Kapazitäten aufweist. Das Potenzial für eine kombinierte Verkehrsmittelnutzung ist deshalb grundsätzlich sehr gering, wobei die Buslinien aufgrund ihrer tangentialen Ausrichtung für P+R-Verkehr in Richtung Innenstadt nicht relevant sind. Ein größerer Bedarf an P+R-Stellplätzen konnte bislang nicht festgestellt werden.

Park-and-Ride kann erfahrungsgemäß nur in geringem Maße zur Entlastung der Innenstadt beitragen. Wesentlich stärkere Effekte können mit attraktiven Angeboten erzielt werden, die einen Umstieg in den ÖPNV bewirken. Ein Grundangebot an P+R-Plätzen kann dennoch sinnvoll sein, sofern im Einzelfall geeignete Standorte und Bedingungen existieren, die eine gewisse Akzeptanz (wenn auch auf geringem Niveau) erwarten lassen. Wichtige Grundvoraussetzungen für die mögliche Akzeptanz von P+R sind dabei insbesondere:

- ohne Umwege erreichbare, umsteigefreie ÖPNV-Verbindungen zum Fahrtziel

- kurze bzw. im Vergleich zur Pkw-Nutzung attraktive Reisezeiten
- dichte Taktfolgen, d. h. möglichst 10-Minuten-Takt oder kürzer
- kostenfreie P+R-Plätze in für ÖPNV-Nutzung angemessener Lage zum Fahrziel
- Fahrpreis für die ÖPNV-Nutzung ist geringer als die Parkgebühren am Zielort

Grundsätzlich ist festzustellen, dass wichtige Voraussetzungen für die mögliche Akzeptanz von P+R an einem Teil der Einfallstraßen nicht gegeben sind. Bei Nutzung des MIV ergeben sich gegenüber einer Nutzung des ÖPNV z. T. sehr deutliche Reisezeitvorteile. Bezogen auf die wichtigsten Einfallstraßen, d. h. auf Verbindungen aus dem höherrangigen Netz sowie aus größeren Umlandgemeinden, stellt sich die Situation wie folgt dar:

Norden:

- B 71: P+R an der Endstelle der Linie 1 vorhanden und ausgewiesen
- B 189: keine Straßenbahnanbindung in unmittelbarer Nähe, Parken im Bereich der Endstelle der Linie 9 grundsätzlich möglich, aber ca. 1,5 km vom Magdeburger Ring entfernt; stellt wegen der längeren Reisezeiten keinen geeigneten P+R-Platz dar
- August-Bebel-Damm: P+R an der Linie 10 grundsätzlich vorstellbar, aufgrund der längeren Fahrzeit (27 Minuten bis zur Haltestelle „Alter Markt“) aber nicht attraktiv

Osten:

- B 1: P+R am Messegelände vorhanden und ausgewiesen, längerer Zugangsweg zur Linie 5 (ca. 500 m); neuer Standort in der Nähe der Linie 6 (z. B. an der Getec-Arena) vorstellbar, aber aufgrund der geringen Entfernung zur Innenstadt (weniger als 2 km) keine Akzeptanz für „Umstieg“ in die Straßenbahn (3 Haltestellen) zu erwarten

Süden:

- Schönebecker Chaussee: P+R an der Linie 2 grundsätzlich vorstellbar, aufgrund der längeren Fahrzeit (27 Minuten bis zur Haltestelle „Alter Markt“) aber nicht attraktiv
- B 71 / B 81: kostenloser P+R-Platz in der Erich-Weinert-Straße liegt etwa 1 km vom Magdeburger Ring entfernt in der Nähe zur Innenstadt, wird aber nur wenig genutzt; P+R-Plätze an der Haltestelle „Bördepark-Ost“ der Linie 9 theoretisch realisierbar, bezüglich Umsetzung besteht Abstimmungsbedarf mit dem Centermanagement des „Börde-Parks“ sowie Klärungsbedarf zu Finanzierung, Übernahme der Baulast, technischen Voraussetzungen für die Einbindung in das dynamische Parkleitsystem (Verlegen des Standortes der elektronischen Informationstafel an der B 81 erforderlich)

Westen:

- Wanzleber Chaussee: bei Nutzung der Salbker Chaussee / Magdeburger Ring käme ggf. der geplante P+R-Platz an der Haltestelle „Bördepark-Ost“ in Betracht; bei Nutzung der Halberstädter Chaussee (kürzere, aber etwas „langsamere“ Strecke) liegt die Endstelle Sudenburg in der Nähe, die derzeit kaum für die Einrichtung von P+R geeignet ist; im Vergleich zu den Bundesstraße noch geringes Potenzial zu erwarten
- Hannoversche Straße: P+R an der Endstelle der Linie 6 vorhanden und ausgewiesen
- B1: Nutzung des P+R-Platzes in Diesdorf möglich, aber mit längerem Zufahrtsweg verbunden; an der Eisvogelstraße befindet sich ein Parkplatz, der nutzbar ist; perspektivisch ist zu prüfen, ob Bedarf für die Ausweisung von P+R-Plätzen besteht

Park-and-Ride an Bahnstationen im Stadtgebiet ist tendenziell für Auspendler relevant. Einpendler nutzen vorzugsweise P+R im Umland, sofern die dort gelegenen Bahnstationen mit dem ÖPNV ungünstig erreichbar sind. Für Bahnstationen wird grundsätzlich die Einrichtung geeigneter Stellplätze für Bike-and-Ride (B+R) angestrebt. An stärker frequentierten Stationen wie z. B. Hauptbahnhof, Bahnhof Neustadt und Bahnhof Buckau ist ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen für Pkw erforderlich und teilweise bereits vorhanden.

Zur Einordnung von P+R-Stellplätzen am Hauptbahnhof werden intensive Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG geführt. Im Umfeld des Bahnhofes Neustadt wird nach verfügbaren geeigneten Flächen zur Einordnung von P+R-Stellplätzen gesucht und eine Klärung im Zuge des Bebauungsplanverfahrens angestrebt. Am Bahnhof Buckau existiert ein Parkplatz, der sich im Eigentum der DB Station und Service befindet.

Die Ergebnisse der erfolgten Prüfung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Das Angebot an P+R-Plätzen an geeigneten Standorten wird als weitgehend angemessen eingeschätzt, wobei eine weitere Optimierung im Einzelfall zu prüfen ist. P+R-Plätze sind an wichtigen Zufahrtsstraßen ausgeschildert. Die P+R-Standorte Lerchenwuhne, Diesdorf, Erich-Weinert-Straße und Messegelände sind in das Verkehrsleitsystem eingebunden.
- Die Möglichkeit für die Einrichtung eines weiteren P+R-Standortes auf dem Parkplatz des Bördeparks wird zurzeit geprüft, um auch für die Hauptzufahrt aus Richtung Süden ein entsprechendes Angebot zu schaffen.

Eine Erweiterung des P+R-Angebotes setzt grundsätzlich voraus, dass öffentlich nutzbare Flächen an geeigneten Standorten verfügbar sind und dass offene Fragen zu Finanzierung, technischer Ausstattung und Bewirtschaftung geklärt werden können. Die Ausstattung ist in Abhängigkeit von den gegebenen Bedingungen im Einzelfall zu prüfen. Zusätzliche ÖPNV-Informationen sind entbehrlich, wenn diese an den angrenzenden Haltestellen vorhanden sind. Eine Ausweitung stationärer Vertriebsrichtungen durch die MVB GmbH & Co. KG ist nicht zu erwarten, da alle Fahrzeuge mit Fahrausweisautomaten ausgestattet wurden.

Fazit:

Im Zuge der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes wird eine nähere Prüfung der vorhandenen P+R-Standorte und der Notwendigkeit von Erweiterungen erfolgen. Inwiefern für mehrtägiges Dauerparken sowie für Berufspendler zur Erzielung von Kostenvorteilen zusätzliche P+R-Angebote geschaffen werden sollten, wird in diesem Rahmen ebenfalls zu diskutieren sein.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr