

## ADAC testet P+R-Anlagen: Fast jede vierte „mangelhaft“

Park-and-Ride-Anlagen können dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen in den Innenstädten zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund hat der ADAC 60 von ihnen in zehn deutschen Städten mit hohem Pendleraufkommen getestet. Die Ergebnisse sind weitgehend positiv: Ein Drittel der getesteten P+R-Anlagen erhielt die Wertung „gut“ oder „sehr gut“, 26 Anlagen schnitten noch mit „ausreichend“ ab. 13 waren „mangelhaft“, eine „sehr mangelhaft“. Damit fiel fast jede vierte Anlage im Test durch.

Beste Anlage im ADAC-Test ist das gebührenpflichtige Parkhaus Österfeld in Stuttgart, dicht gefolgt von den Anlagen Messestadt Ost und Fröttmaning in München sowie Haus Borsigallee in Frankfurt. Schlechteste Anlage im Test ist der P+R-Platz Plovdiver Straße in Leipzig („sehr mangelhaft“).

Besonders gut gefielen den Testern die pendlerfreundlichen Lösungen der Stuttgarter und Münchener Betreiber, die online Prognosen über freie Stellplätze zur Verfügung stellten. Mit Service punktete auch die P+R-Anlage Bremen-Burg, wo man über eine Anzeigetafel freie Stellplätze und die Abfahrtszeiten der nächsten beiden Züge ablesen konnte.

Der ADAC fand im Test aber auch ein Viertel der Anlagen bei Anfahrt voll vor. Weitere Hauptmängel: Keine webbasierten Prognosen zur Auslastung der Anlagen, keine Trennung zwischen Fußgänger- und Autobereichen auf Parkplätzen, nur selten Video-Überwachung, kaum E-Lademöglichkeiten und häufig fehlende Kennzeichnung der Stellplätze. An die Adresse der ÖPNV-Anbieter geht die Kritik: Zu große Abstände zwischen den Abfahrten und lange Reisezeiten ins Zentrum.

Damit P+R-Anlagen für den Verbraucher attraktiver werden und die Innenstädte park- und stautechnisch stärker entlasten, gibt es aus Sicht des Automobilclubs aber noch Verbesserungspotenzial. Dabei sind Autofahrer, Betreiber, Kommunen und ÖPNV gleichermaßen gefordert. Dazu sagt Gerhard Hillebrand, ADAC Vizepräsident für Verkehr: „P+R-Anlagen können Menschen, die in die Zentren von Großstädten einfahren wollen, bereits im Umland zu einem Umstieg auf den ÖPNV bewegen. Das ist sinnvoll, funktioniert aber nur, wenn die Anbindung an den ÖPNV stimmt. Takt und Kapazitäten können oft noch deutlich verbessert werden. Die Bedeutung von P+R-Anlagen wird in Zukunft noch steigen, wenn insbesondere in den Großstädten bezahlbarer Wohnraum fehlt.“

So gibt es Optimierungsbedarf vor allem hinsichtlich des Taktes, der Fahrzeugkapazität und der Festlegung der Tarifgrenzen im Öffentlichen Personennahverkehr. Die Anlagen sollten ausreichend bemessen sein und die Verfügbarkeit von freien Stellplätzen verbessert werden, zum Beispiel durch eine Befristung der Parkdauer oder durch die Kopplung der Nutzungsberechtigung mit einem ÖPNV-Fahrschein um Dauerparker fernzuhalten. Für gut ausgelastete P+R-Anlagen am Stadtrand sollten höhere Nutzungsgebühren gelten als für Anlagen im weiter entfernten Umland, meint der ADAC. Dadurch ließe sich verhindern, dass Nutzer vielfach bis zum Stadtrand fahren. Gleichzeitig sollten die ÖPNV-Tarife so angepasst werden, dass durch das Anfahren entfernterer Anlagen keine größeren Tarifsprünge entstehen.

Ein weiterer Wunsch: Den Nutzern sollten im Internet Informationen über die P+R-Angebote sowie den ÖPNV zur Verfügung stehen (idealerweise Informationen über die Stellplatzbelegung und aktuelle Abfahrtszeiten des ÖPNV). P+R sollte künftig ein Baustein kommunaler Parkraumkonzepte sein und nach Möglichkeit auch das Umland mit einbeziehen. P+R-Anlagen sollten nach ADAC-Ansicht befestigt sein, markierte Bereiche für das Parken und Gehen aufweisen und beleuchtet sein. Bei der Um- und Neuplanung von Anlagen wären Lademöglichkeiten für Elektroautos wünschenswert. An die Pendler

---

richtet sich der Appell, über Fahrgemeinschaften nachzudenken um die Anlagen zu entlasten, und zu prüfen, ob die ÖPNV-Haltestelle am Parkplatz nicht auch bequem zu Fuß oder per Rad erreicht werden kann.

Vorgenommen wurden die Tests direkt vor Ort in Anlagen mit mehr als 200 Stellplätzen von Experten des Berliner Fachinstituts LK Argus anhand von einheitlichen Checklisten. Sie fanden im Januar unter der Woche jeweils zwischen 8 Uhr und 17 Uhr statt. Zusätzlich erhoben die Tester auf den Webseiten der Betreiber, der Städte und der örtlichen Verkehrsverbände zum Beispiel Taktfrequenzen des ÖPNV, Informationen zur aktuellen Auslastung oder Angaben zu Parkgebühren. (ampnet/jri)

