



Diplomarbeit am Department für Geo- und Umweltwissenschaften  
Seminar für Sozialwissenschaftliche Geographie (SSG)  
der Ludwig-Maximilians-Universität München

## **Der Ausbau von P+R-Anlagen in der Region 14**

### **Schwierigkeiten und deren Lösungsansätze in Gemeinden im Umland von München**

**- ZUSAMMENFASSUNG -**

Verfasserin: Ilka Pfund  
Brunecker Straße 6  
81373 München

Betreuer: Prof. Dr. A. Koch, SSG München  
externe Betreuerin: Dipl.-Ing. (FH) C. Dressler-Randl, BMW Group

Abgabedatum: 01.10.2004

Die vorliegende Diplomarbeit untersucht den Ausbau von P+R-Anlagen im Umland von München. Mit Hilfe von qualitativen Experteninterviews werden die drei Forschungsfragen, die dieser Arbeit zugrunde liegen, beantwortet. Im ersten Schritt werden die Probleme im Umgang mit P+R-Anlagen sowie die Probleme vor und während eines P+R-Ausbaus beleuchtet. Die Problemanalyse liefert erste Aussagen zu dem Handlungsbedarf der Gemeinden. Durch die Ergebnisse aus der P+R-Nutzerbefragung sowie mit Hilfe einer Typisierung kann der tatsächliche Handlungsbedarf in den Gemeinden konkretisiert werden. Daraus können unter Berücksichtigung der subjektiven und politischen Abhängigkeit, die Handlungsabsichten der Gemeinden abgeleitet werden. Die wesentlichen Ergebnisse aus diesen beiden Untersuchungen führen zu der dritten Fragestellung. Diese beschäftigt sich mit konkreten Lösungsansätzen die zu einem verbesserten P+R-Ausbau im Umland führen sollen.

Aufgrund der steigenden Wohnansprüche besteht immer noch die Tendenz, aus der Stadt in das Umland zu ziehen. Aufgrund niedrigerer Baulandpreise zieht es die Umziehenden in Gebiete, die nicht durch den ÖPNV erschlossen sind. Diese Tendenzen fördern die Zersiedelung und tragen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in dem Umland bei. Jedoch wirkt sich die verstärkte Bindung an das Kfz auch auf die Münchner Verkehrssituation aus. Für das Jahr 2015 werden seitens der Stadt München bereits Prognosen aufgestellt, die ohne ein Handlungskonzept mit einem weiteren Anstieg des Autoverkehrs und einem stagnierendem Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel rechnen. P+R-Anlagen, die möglichst wohnortnah für die Umlandbevölkerung bereitgestellt werden sollen, tragen dazu bei, dass die täglichen Pendler bereits in der Region auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen. Die in der Theorie nach dem Modell von Wirsching festgestellte Tatsache, dass die Verkehrsteilnehmer für einen Fahrtzweck das Verkehrsmittel mit dem für sie größten Nutzen wählen, bestätigt das Modal Split Modell im Umland von München. Im Umland wird ein wesentlich größerer Teil der Strecke mit dem Pkw anstatt mit den ÖPNV zurückgelegt. Bei der theoretischen Untersuchung zu den Motiven der P+R-Nutzer ist festzustellen, dass es den Nutzern vor allem auf die Zeit- und Kostenkomponenten ankommt. Jeder P+R-Nutzer hat das Ziel, diese Faktoren zu minimieren. Diese theoretischen Vorüberlegungen konnten erneut in der P+R-Nutzerbefragung im Rahmen dieser Diplomarbeit bestätigt werden. Gerade die täglichen Pendler fahren bevorzugt Regionalzughaltestellen an, die Zeitvorteile gegenüber "normalen" Bahnhöfen aufweisen.

Um ein funktionierendes und der Nachfrage entsprechendes P+R-Angebot sicherzustellen sind nicht nur die Interessen der P+R-Nutzer sondern auch die der P+R-Anbieter zu berücksichtigen. Sie ermöglichen letztendlich die P+R-Nutzung und stellen den Nutzern ein vernünftiges Angebot bereit. Auf den möglichen Einfluss, den die P+R-Anbieter auf die Ausweisung von P+R-Anlagen haben, wird im Theorieteil hingewiesen. In der Untersuchung stellte sich heraus, dass neben den demographischen Einflussfaktoren und den Einflussfaktoren von Seiten der P+R-Nutzer, vor allem die Einflussfaktoren seitens der Anbieter die Ursache für die ausbauspezifischen Probleme in den Gemeinden darstellen. Dabei liegen die Probleme mit dem Ausbau von P+R-Anlagen zunächst in der ungeklärten Zuständigkeit von P+R-Anlagen begründet. Durch Umstrukturierungen bei der Bahn war in

den letzten Jahren eine Umverteilung der Zuständigkeit aus der Verantwortung der Deutschen Bahn zu Lasten der Gemeinden zu beobachten. Weitere Probleme mit der DB AG ergeben sich insbesondere auch bei Grundstücksentwidmungen, die Gemeinden oftmals an weiteren Vorhaben hindern. Die Verfügbarkeit von Grundstücken wird im Theorieteil ebenfalls als wesentlicher Einflussfaktor beschrieben, der in dieser Arbeit bestätigt werden kann. Gemeinden, die aufgrund beschränkter Platz- und Grundstücksverhältnisse keine Möglichkeit zum Ausbau von P+R-Anlagen sehen, werden in naher Zukunft den Ausbau von P+R-Anlagen nicht anstreben. Zugleich können finanzielle Probleme eine Rolle spielen, warum ein P+R-Ausbau nur zögerlich angegangen wird.

In der Untersuchung stellen sich fünf Typen heraus, die den Handlungsbedarf in den Gemeinden erklären. Mit Hilfe dieser Typisierung sind Abschätzungen zu den Handlungsabsichten in den jeweiligen Gemeinden möglich. Für viele Gemeinden liegen die Prioritäten eher bei Erfüllung der gemeindlichen (Pflicht-) Aufgaben als bei der Vorhaltung und dem Betrieb von P+R-Anlagen. Dies liegt auch daran, dass vor allem die P+R-Anlagen an Standorten mit überregionaler Bedeutung eher von ortsfremden als von ortsansässigen P+R-Nutzern angefahren werden. Die Gemeinden verfolgen Handlungsabsichten meist dann, wenn der P+R-Platz überfüllt ist oder zugleich andere auslösende Faktoren vorliegen, die einen Handlungsbedarf begründen. Dies können einerseits mit dem P+R-Platz zusammenhängende Probleme mit der Verkehrs- und Siedlungssituation sein, andererseits können Grundstücksverkäufe von Bahnflächen ein baldiges Handeln seitens der Gemeinde notwendig machen. Die Überfüllung der P+R-Anlage stellt meistens nur eine Randbedingung zur Verbesserung der P+R-Verhältnisse und eines entsprechenden Ausbaus dar. Eine Überlastung der P+R-Anlagen herrscht zwar in allen untersuchten Gemeinden vor, löst aber nur indirekt Handlungsabsichten aus, nämlich dann, wenn es zu Beeinträchtigungen der Anwohner aufgrund von grauem P+R kommt.

Die P+R-Situation im Umland erfordert Lösungsansätze, die nicht nur den rechtlichen und finanziellen Problemen gerecht werden, sondern auch bauliche, institutionelle und interkommunale Zusammenhänge berücksichtigen. Zum einen sind sowohl rechtliche Voraussetzungen zur geklärten Zuständigkeit, als auch weitere P+R-Finanzierungsmöglichkeiten nötig, um eine funktionierende Abwicklung des P+R-Ausbaus zu garantieren. Zum anderen gilt es bauliche und siedlungsstrukturelle Verbesserungen bei P+R-Plätzen im Umland zu überdenken. Gerade die Priorisierung von P+R-Parkhäusern gegenüber P+R-Plätzen wäre dabei ein möglicher Lösungsansatz. Um neben einem einheitlichen Erscheinungsbild auch die Vorhaltung von P+R-Stellplätzen zu garantieren, braucht es die Unterstützung der Stadt München, genauso wie die anderer Institutionen. Gerade der Bayerische Gemeindetag als Spitzenverband kreisangehöriger Gemeinden, Märkte und Städte, wäre die richtige Institution, die es bei einem P+R-Gesamtkonzept in der Region zu beteiligen gilt. Er vertritt nicht nur die kommunalen Interessen sondern übernimmt auch für seine Mitgliedsgemeinden eine beratende Funktion. Zunächst sollten die Gemeinden bei P+R-Ausbauvorhaben die Möglichkeit haben, sich Hilfe bei Planungsfragen zu holen und die Zusicherung finanzieller und politischer Unterstützung zu erhalten. Der Ausbau von P+R-

Anlagen könnte dadurch gefördert werden. Daran anschließend gilt es individuelle Lösungen vor allem für den P+R-Betrieb in Absprache mit den Gemeinden zu finden. Möglich wäre dabei die Übernahme der Betriebsaufgaben durch eine "P+R GmbH Regional" oder die Einführung von Entgelt. Gerade die P+R-Situation, die sich aus dem Betrieb einer P+R-Anlage ergibt, muss nicht nur im Sinne der Gemeinde, sondern auch im Interesse des P+R-Nutzers verbessert werden. Viele Gemeinden bemühen sich die Pflichtaufgaben des Betriebs zu erfüllen, die zumeist der örtliche Bauhof mitversorgt. Meistens entspricht dies aber nur den Basistätigkeiten, die bei dem Betrieb einer P+R-Anlage erforderlich werden. Geht es um die zweckentsprechende Nutzung und die Einhaltung der an P+R-Anlagen vorgesehenen Richtlinien, so werden diese Aufgaben des öfteren nicht in dem Maße erfüllt, wie sie durch die GVFG-Förderung vorgesehen sind. Auch Kooperationen und die Organisation der Gemeinden untereinander, beispielsweise in einem Zweckverband, sind mögliche Lösungsansätze um den Ausbau von P+R-Anlagen *in* der Region *für* die Region zu fördern.