

10.1.22

Autos und ÖPNV – wie passt das zusammen?

Überlegungen zur Planung eines P+R-Parkhauses am Südpark

Das Wichtigste in Kürze

- Der VCD empfiehlt, den Beschluss für die konkrete Weiterplanung des Parkhauses erst zu fassen bzw. umzusetzen, wenn die Voraussetzungen und Wirkungen des Parkhauses genauer untersucht wurden und das Projekt im Merit-Order-Verfahren bewertet wurde – mit positivem Ergebnis.
- Als Voraussetzung sind ergänzende Maßnahmen verbindlich zu vereinbaren, die in der Vorlage als notwendige Faktoren für den Erfolg des Projekts genannt werden, vor allem konsequentes Parkraum-Management in der Innenstadt (keine kostenlosen Parkplätze mehr). Der heutige Parkplatz am Südpark kann parallel jetzt schon zum bewirtschafteten P+R-Platz werden.
- Außerdem sind wirksame Verbesserungen für den regionalen ÖPNV und die Förderung von Fahrgemeinschaften zu planen, um mehr Pkw-Fahrten an der Quelle zu vermeiden.
- Es sollte eine Initiative starten, um eine echte regionale Verkehrsplanung zu entwickeln.
- Große P+R-Parkhäuser am Rand der Stadt können keine generelle Lösung sein.

Einige allgemeine Fragen

Gut ist, dass laut Vorlage für den OVA am 12.1. eine genauere Prüfung der Sinnhaftigkeit und Dimensionierung des Parkhauses „angestrebt“ ist – „Anstreben“ ist aber ziemlich unkonkret. Und ist es denn sinnvoll, die aufwendige Ausführungsplanung schon vor dem konkreten Ergebnis dieser Prüfung zu beauftragen? Geld und Planungskapazitäten sind knapp.

Gut ist auch, dass in der Vorlage notwendige Rahmenbedingungen und kritische Voraussetzungen genannt werden: Parkraum-Management und Umverteilung des Straßenraums in der Innenstadt - aber konkrete politische Schritte werden daraus nicht abgeleitet - und ist es denn sicher, dass dieser Rahmen in der notwendigen Konsequenz eine politische Mehrheit findet?

Richtig ist auch die Warnung vor möglichen negativen Effekten eines Umstiegs vom Umweltverbund auf den MIV. Dazu passt die grundsätzliche Aussage aus dem noch in der Diskussion befindlichen „Mobilitätsplan D“, dass P+R vorrangig am Startort sinnvoll ist, und dort auch nur als Ergänzung zum raumsparenden und weniger belastenden Zubringer-Verkehr mit Bus, zu Fuß oder per Rad – aber wie positiv ist denn nun der Effekt des P+R-Parkhauses? Das bleibt noch im Dunkeln.

24 Mio.€ für etwa 800 Plätze, also 30.000 pro Platz, dazu kommt die Frage, wie hoch die Parkgebühren sein sollen (im Wettbewerb mit den Parkkosten in der Innenstadt) und welche Betriebs- und Instandhaltungs-Kosten anfallen. Wollte man nur 10.000 Pendler-Pkw (von ca. 200.000 werktätlich einpendelnden Pkw) in dieser Form am Stadtrand abstellen, wären das allein

300 Mio.€ an Investitionskosten, vom Platzbedarf ganz abgesehen– ist das ein realistisches und effizientes Modell für den regionalen Verkehr?

Wie ist das Parkhaus im Merit-order-Konzept einzuordnen? Welche CO₂-Wirkung wird in der Bilanz erwartet, wie effizient ist hier vergleichsweise der Mitteleinsatz für den Klimaschutz?

Das Projekt soll aus dem Fördertopf für ÖPNV-Projekte bezuschusst werden. Der VCD hält P+R eher für eine Maßnahme des Straßenverkehrs. Kann man mit dem Geld im Kernbereich des ÖPNV mehr erreichen, also wenn es für Fahrgäste statt für Autos ausgegeben wird, z.B. für eine bessere Qualität der Haltestellen und Bahnsteige? Verfügbare Fördermittel sind alleine kein Argument, wir sollten angesichts globaler Probleme nicht lokalegoistisch denken. Und wenn Förderprogramme für den ÖPNV zu wenig genutzt werden, wird es mit der Verkehrswende nichts, dann müssen die Förderbedingungen, die Planungsprozesse, die kommunalen Finanzen verbessert werden.

Warum eigentlich soll die Stadt selber ein Parkhaus bauen? Wenn es sich lohnt, soll es ein Privatunternehmen als Bauherr und Betreiber machen, und wenn es sich nicht lohnt, sollen die Investoren sagen, welche Rahmenbedingungen erfüllt sein müssten bzw. welche Zuschüsse nötig sind, damit es funktioniert.

Warum diese Beschlussvorlage problematisch ist

Warum sollte jemand nach dem überstandenen Stau auf der Autobahn kurz vorm Ziel in der Innenstadt den zeitraubenden Umweg über Parkhaus und Bahn machen, wenn (vom OB) ein staufreies Düsseldorf versprochen wird und wenn es vielleicht sogar die Chance gibt, am Ziel einen kostenlosen Parkplatz zu bekommen? Ab Benrath, Langenfeld, Erkrath, Hilden, Wuppertal,.. sollte und kann man besser vor Ort direkt den ÖPNV nehmen. Wer keinen günstigen Parkplatz in Düsseldorf in Aussicht hat, wird heute vielleicht von vorneherein den ÖPNV nehmen. Künftig, mit einem sicheren Platz im Parkhaus, wird man dann vielleicht bis dorthin das Auto nehmen. Das hilft dem Klima und dem städtischen Verkehr natürlich nicht. Der große Sprung im VRR-Tarif zwischen der innerstädtischen Preisstufe A und der Preisstufe B für die Nachbarstädte ist heute ein Hindernis für die Einpendler, die z.T. nur wegen der Tarifersparnis bis hinter die Düsseldorfer Stadtgrenze mit dem Auto fahren. Das schadet dann auch den ÖPNV-Einnahmen.

In Großstädten mit dünn besiedeltem und wenig erschlossenem Umland mag es sinnvoll sein, Autofahrende erst am Stadtrand umsteigen zu lassen, aber nicht im dicht besiedelten und gut erschlossenen Ballungsraum Rhein-Ruhr, in dem Düsseldorf von jeder Stadt im benachbarten Umland mit Bahn oder Schnellbus gut erreicht werden kann. Lücken im Angebot wären noch zu schließen.

Das P+R-Parkhaus könnte sich in eine Reihe von Flops und Luftnummern einfügen wie die P+R-Anlagen an der Ickerswarder Str. und an der Messe, die erwartbar überhaupt nicht angenommen wurden. Die P+R-Projekte waren bisher für den Luftreinhalteplan gedacht, bei dem es um Maßnahmen für besondere Innenstadt-Hotspots ging. Jetzt geht es eher um CO₂-Reduzierung, und dafür ist die Gesamt-Fahrtstrecke relevant, auch jenseits der Stadtgrenze. Wirkungen und Voraussetzungen sind also gründlich zu prüfen.

Was bedeutet P+R am Cityrand für den ÖPNV? Menschen werden veranlasst, an den ÖPNV-Außenstrecken mit freien Kapazitäten das Auto parallel zur Bahn zu nutzen und erst dort zuzusteigen, wo es jetzt schon eng ist. Das ist keine überzeugende Strategie.

Sind die jetzt vorgestellten Kostenschätzungen eigentlich realistisch? Im früheren Stadium der Planung waren wesentlich niedrigere Werte im Gespräch.

Viel Geld wird für P+R ausgegeben, während „Walk+Ride-Kunden“, die also normal zu Fuß zur Haltestelle gehen, weiter auf zugigen Bahnsteigen warten müssen. Es sind sogar spezielle Billigtarife für die P+R-Nutzenden im Gespräch, wie dies beim eTarif vom VRR bereits praktiziert wird. Die Mehrheit der Fahrgäste fühlt sich dann zu Recht benachteiligt. Sind Autofahrende den ÖPNV-Verantwortlichen und den Städten lieber und teurer?

Sind eigentlich Verbesserungen für den Wind- und Wetterschutz und den Komfort an den Bushaltes und Bahnsteigen des P+R-Standorts vorgesehen? Autofahrende lassen sich kaum mit der Aufenthaltsqualität locken, die leidgeprüfte Bahnkunden gewohnt sind, außerdem wird die Zahl der Einsteiger steigen. Planer sollten sich Haltestellen immer an einem regnerischen Novembertag oder einem bitterkalten windigen Februartag vorstellen, um die Qualität zu erfassen, nicht an einem für Architektenskizzen üblichen schönen Sommertag. Das gilt übrigens nicht nur für dieses Projekt, sondern auch für andere Knotenpunkte wie z.B. den K.-Adenauer-Platz.

Mehr tun für den öffentlichen Verkehr in der Region

Die Möglichkeiten des ÖPNV und des Ride-Sharing in der Region sollten vor der Realisierung eines Parkhauses ausgeschöpft werden, um Pkw-Fahrten an der Quelle zu vermeiden, da gibt es noch viel zu tun:

- Intensive **Werbung** für den ÖPNV mit konkreten **Infos**: übersichtlicher regionaler Netzplan (den gibt es heute nicht), aktive Verteilung von Infobroschüren und Internet-Links in der ganzen Region u.a.m. (Leider ist die Unzuverlässigkeit der Bahn durch Baustellen, Tagesstörungen und betriebliche Probleme aktuell ein wesentliches Hindernis.)
- Engagement für eine schnellere Umsetzung der Projekte für ein „**robustes Netz**“ (weniger Störanfälligkeit, mehr Flexibilität) und **neue S-Bahnen** (S28, Ratinger Westbahn, RB39) sowie für kundenfreundliches **Baumanagement und Störungsmanagement** bei der Bahn.
- Viel mehr **Schnellbusse** aus der Region als schnelle Lösung für Relationen, die nicht ausreichend per Schiene erschlossen sind. (Der VRR diskutiert gerade über solche Angebote, für die es auch eine besondere Landesförderung gibt. In Düsseldorf ist davon nicht viel zu hören.)
- Aufwertung der Aufenthaltsqualität an wichtigen **Pendler-Bahnhöfen**, also mehr Wetterschutz, Info-Angebote, besseres Erscheinungsbild der S-Bahnhöfe und Knotenpunkte in Düsseldorf und im Umland.
- Initiative im VRR für eine zusätzliche **Preisstufe B1** zwischen A und B, damit günstigere Preise für die Nachbarstädte. (Das wurde z.B. in Stuttgart mit Landesunterstützung umgesetzt.)
- Aufbau eines wirksamen **Fahrgemeinschaftsportals** mit besserer Usability: Integration aller regionalen Mitfahrangebote, subjektive Sicherheit für Fahrer/innen und Mitfahrer/innen durch persönliche Identifikation und soziale Bewertungsfunktion, an Alltagsfahrten angepasstes kleinräumiges Routing für Pendelfahrten inkl. Teilfahrten, ÖPNV- oder Radzubringer. Diese Eigenschaften sind bei den derzeitigen Portalen kaum vorhanden. Und wer nachweislich aktiv Fahrgemeinschaften anbietet, soll attraktive Anreize bekommen, z.B. beim Parken.

Brauchen wir dann noch neue Parkhäuser?

Wie sollte der Beschluss aussehen?

Die **Prüfung** der Wirkung und der Wirtschaftlichkeit des Parkhauses (und einer kommunalen Trägerschaft) muss zuerst erfolgen, einschließlich einer Prüfung im Rahme des Merit-Order-Verfahrens, d.h. eine Schätzung des CO₂-Effekts und eine Einordnung, wie effizient das Geld hier im Vergleich mit anderen Maßnahmen eingesetzt wird. Erst danach soll die Detailplanung beginnen. U.a. können sich durch die Erkenntnisse auch Dimensionierung und Ausgestaltung des Projekts ändern.

Die Vorlage der Verwaltung schlägt genau den falschen Weg vor: die Ausführungsplanung soll sofort beschlossen werden. Der Nachweis der Sinnhaftigkeit des Projekts wird nur nebulös „angestrebt“, ein konkreter Beschluss hierzu ist nicht vorgesehen. Insofern sollte der politische Beschluss jetzt verbessert oder verschoben werden.

Wirksames **Parkraum-Management** in der Innenstadt sollte in einer ersten Stufe vor dem Baubeschluss umgesetzt bzw. verbindlich beschlossen werden, als Nachweis, dass die in der Vorlage genannten Rahmenbedingungen politisch machbar sind. D.h.: in der Innenstadt werden flächendeckend Bewohnerparkzonen eingeführt, es gibt keine kostenlosen Parkplätze mehr, dazu werden Vereinbarungen mit Unternehmen und Wirtschaftsverbänden über konsequent bewirtschaftete Firmenparkplätze geschlossen– diese Maßnahmen sind unabhängig vom Projekt wichtig und für das Erreichen der verkehrspolitischen Ziele notwendig.

Parallel dazu kann der vorhandene Parkplatz am Südpark (ohne zusätzliche Investitionen) bereits jetzt als P+R-Platz organisiert werden, mit Gebührenpflicht und begrenzter Parkdauer und entsprechender Überwachung. Dann kann schon mal die Akzeptanz getestet werden.

Ein Parkhaus soll jedenfalls **kostendeckend** betrieben und gebaut werden. Günstigere ÖPNV-Sondertarife für P+R-Nutzende als für andere Fahrgäste sind nicht akzeptabel.

Anstatt bzw. mindestens parallel zu dem Projekt sind **Verbesserungen im regionalen ÖPNV** zu realisieren, um mehr Pkw-Fahrten an der Quelle einzusparen. Dazu gehören u.a.: Aufwertung von Bahnsteigen und Zugängen der regionalen Haltepunkte, mehr Schnellbusse ins Umland, eine echte Info-Offensive für den regionalen ÖPNV, Einsatz für eine neue VRR-Preisstufe B1. Hinzukommen sollte die wirksamere Förderung von Fahrgemeinschaften.

Es sollte eine Absichtserklärung beschlossen werden, eine integrierte **regionale Raum- und Verkehrsplanung** zu installieren, mit entsprechenden breit angelegten gemeinsamen Planungsprozessen und dauerhaften Institutionen (vielleicht ähnlich dem RVR-Ansatz im Ruhrgebiet). Es reicht für die Lösung der Verkehrsprobleme nicht, das Umland nur mit sporadischen OB-Zusammenkünften und isolierten Anhörungen der Nachbarkommunen bei lokalen Verkehrsentwicklungskonzepten einzubeziehen.