

**Parken am Bahnhof  
im Land Brandenburg:**

# **Anschluss für den ländlichen Raum**

**P+R-Anlagen an den Hauptachsen des Straßenverkehrs von Brandenburg nach Berlin  
als neue Mobilitäts-Drehscheiben**



**Ausfahrt**



**Mit RegionalExpress  
nach Berlin in 32 Minuten**

**Ansprechpartner**

Hans Leister  
E-Mail [hans.leister@innoverse.de](mailto:hans.leister@innoverse.de)  
Tel.: +49 162 9569324

**Name und Sitz**

Innoverse GmbH  
Rudolf-Breitscheid-Str. 31  
14482 Potsdam

**Geschäftsführer**

Christian Arndt  
Robert Kohl  
Gil Dörr

**Handelsregister**

Innoverse GmbH  
Amtsgericht Potsdam  
HRB 28696 P

**USt. ID. Nr.**

DE304916601  
Finanzamt Potsdam

## 1. Park and Ride – ein strategisches Thema der Landesentwicklung

### Brandenburg ist Pendler-Land.

Brandenburg lebt von seinen Pendlern: Fast ein Drittel der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnsitz im Land Brandenburg arbeiten in anderen Bundesländern, zum großen Teil in Berlin. Die Bewältigung der daraus folgenden Verkehrsprobleme ist eine Aufgabe, die für Brandenburg Einkommen und Wohlstand sichert.

Bei der Fahrt zur Arbeit nehmen immer mehr Brandenburgerinnen und Brandenburger den Schienenverkehr in Anspruch, aber:

### Nicht jeder Ort in Brandenburg hat Bahn-Anschluss.

Viele Pendler nutzen die Bahn direkt von ihrem Wohnort aus, nicht alle haben diese Möglichkeit. Andere haben wenigstens einen bequemen Bus zur nächsten Haltestelle des Schienenverkehrs oder fahren mit dem (Elektro-) Rad zum Bahnhof, aber: für viele auf dem „flachen Land“ ist die Nutzung des privaten Pkw auf dem Weg zum Bahnhof die einzige sinnvolle Möglichkeit, den Schienenverkehr nutzen zu können.

### Nicht jeder Bahnhof hat ausreichend Parkplätze

Die Anlage von Parkplätzen an Bahnhöfen wird bisher nur als lokale Angelegenheit behandelt: Die Kommunen haben die Aufgabe, für die Verknüpfung der Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mit dem Fuß-, Rad-, Bus- und Pkw-Verkehr zu sorgen. Dazu gehört auch die Anlage von Parkplätzen an den Bahnhöfen für die Fahrgäste. Für Maßnahmen dazu können die Kommunen ggf. Zuschüsse in Anspruch nehmen.

Viele Kommunen sind damit überfordert oder vermeiden es sogar, als Standort für Parkplätze am Bahnhof besonders attraktiv zu sein, denn: Nutzer sind vielfach nicht die eigenen Bürgerinnen und Bürger, sondern Nutzerinnen und Nutzer mit Wohnsitz in Nachbargemeinden oder sogar überregionaler Herkunft.

Übrigens gibt es in Brandenburg auch kaum Hinweisschilder an den Fernstraßen auf günstig gelegene Bahnhöfe, um zum SPNV Richtung Berlin zu wechseln.

### Nicht jede Kommune ist heute begeistert über Park-and-Ride-Fahrgäste

Autofahrerinnen und Autofahrer aus der Region, die einen Bahnhof ansteuern, um dort ihr Fahrzeug abzustellen und den Zug zu nehmen, sind dort nicht unbedingt willkommen. Davon abgesehen, dass es meist zu wenig offizielle Parkmöglichkeiten gibt und die Straßen oft in weitem Umkreis des Bahnhofs mit Pendler-Autos zugeparkt sind, ist auch der Verkehr zum Bahnhof eine Belastung für den innerörtlichen Verkehr – genau zu den Zeiten, wo ohnehin viel los ist.

## **Förderung von Parkraum an Bahnhöfen ist Förderung des ländlichen Raums**

In vielen Gebieten ist es für die Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs kaum leistbar, kleinen Orten ein häufig und schnell verkehrendes Bus-Angebot als Zubringer zu den SPNV-Haltestellen bereitzustellen. Der ÖPNV ist dort - wenn es überhaupt ein nennenswertes Angebot außer Schülerverkehr gibt - auf eine nachfrageorientierte Basisversion reduziert. Alle, die ein Auto haben, nutzen den motorisierten Individualverkehr, zumindest bis zum nächsten Bahnhof.

Die Nutzung des privaten Pkw auf der Fahrt zu überregional ausgewiesenen großen Parkflächen am Bahnhof ist daher ein strategisches Element der Verkehrswende. Damit kann für viele Bürgerinnen und Bürger aus Bahn-fernen Regionen erstmals eine attraktive Alternative zur ausschließlichen Nutzung des Autos geschaffen werden, durch Kombination des Zubringerverkehrs mit eigenem Fahrzeug und einem SPNV-Angebot von einem Bahnhof als attraktiver Schnittstelle.

## **Elektromobilität und Parkplätze am Bahnhof**

Während rein elektrisch Pkw mit großer Reichweite relativ teuer sind, werden Fahrzeuge für begrenzte Strecken, also zum Beispiel bis zu einem günstig gelegenen Bahnhof und zurück, bereits heute für konkurrenzfähige Preise angeboten.

Sofern entsprechende Parkmöglichkeiten an wichtigen Bahnhöfen bestehen, kann die durchgehende Elektromobilität (E-Pkw auf der Fahrt zum Bahnhof und SPNV auf der längeren Strecke) für viele leichter erreichbar werden. Lademöglichkeiten am Bahnhof können helfen, dies noch attraktiver zu machen.

Daher ist die Einrichtung von gut organisierten Park-Anlagen ein weiteres Instrument der Energiewende im Verkehr.

## **P+R ist ein strategisches und überörtliches Thema!**

Andere Regionen machen es vor: Förderung der nicht direkt vom Schienenverkehr erreichbaren Orte durch attraktive Parkanlagen an günstig gelegenen Bahnhöfen, Entlastung der Umgebung der Bahnhöfe, die durch „wildes Parken“ beeinträchtigt sind, und Entlastung der in die Metropole führenden Straßen.

Von diesen Beispielen kann man lernen!

## 2. Park and Ride: Umsetzung in anderen Regionen

In drei Metropolräumen in Deutschland hat man beispielhaft Anlagen für Park-and-Ride teilweise weit außerhalb der Stadt eingerichtet, nämlich rund um München, Stuttgart und Hamburg.

Diese drei Beispiel-Regionen haben ein in der Praxis sehr ähnliches Konzept. Das Münchener Beispiel ist ein weit entwickeltes Projekt, von dem die Region Berlin/Brandenburg auch organisatorisch am ehesten eine für unsere Region geeignete Vorgehensweise ableiten kann.

Es ist in Anlage 1 beschrieben.

Die wesentlichen Grundzüge der Konzepte in den drei Regionen werden hier kurz beschrieben:

- Es gibt einen zentralen öffentlichen Betreiber der Park-and-Ride-Anlagen (bzw. in der Region Stuttgart ein zentrales Modell, das von den Kommunen genutzt werden kann). Die Anlagen werden werktags mindestens einmal pro Tag begangen und auf ordnungsgemäßen Zustand kontrolliert.
- Der öffentliche Betreiber der Park-and-Ride-Anlagen ist meist nicht Eigentümer der Anlagen, sondern betreibt sie im Auftrag der Kommunen, die Eigentümer der Anlagen bleiben. Teilweise übernimmt der Betreiber eine Garantie für Parkeinnahmen (z.B. 180 Euro pro Jahr und Stellplatz) gegenüber dem Eigentümer.
- Die Parkflächen sind nicht als öffentlicher Raum, sondern als Gelände bezeichnet, das den Fahrgästen des ÖPNV vorbehalten ist. Durch Zahlung einer Parkgebühr schließen die Nutzerinnen und Nutzer einen Vertrag mit dem Betreiber ab, indem sie die Parkgebühr bezahlen. Zentrale Nutzungsbedingung ist, dass die Parkflächen nur für Fahrgäste des öffentlichen Nahverkehrs bestimmt sind und je Nutzungsfall nur 24 Stunden geparkt werden darf. Bei Ausfahrt von der Parkfläche muss auf Verlangen ein gültiger Fahrausweis vorgezeigt werden.
- Sofern eine Nutzungsgebühr erhoben wird, beträgt sie typischerweise 1 Euro pro Tag, 10 Euro pro Monat oder 100 Euro pro Jahr. Manche Anlagen können kostenlos benutzt werden. In vielen Fällen sind wohnortnahe kleinere Anlagen sogar kostenlos, größere zentrale Anlagen kostenpflichtig – je näher an der Stadt, desto teurer.
- Bei Anlagen, die ohne Gebühr genutzt werden können, sehen die Nutzungsbedingungen in ähnlicher Weise vor, dass sie nur von Fahrgästen des ÖPNV und nur zeitlich beschränkt genutzt werden dürfen, und sehen Sanktionen im Fall von Fehlnutzung vor.

- Gelegentliche Kontrollen der Einhaltung der Nutzungsbedingungen reduzieren den Umfang der Fehlnutzung. Videoüberwachung der Parkflächen bedeuten zwar keine absolute Sicherheit und keine Haftung für den Parkplatzbetreiber im Fall von Schäden, reduziert aber die Zahl von Vorkommnissen.
- Bei Zuwiderhandlung gegen die Nutzungsbedingungen fällt eine Vertragsstrafe an; bei längerer Parkdauer beträgt die Vertragsstrafe bis zu 30 Euro pro Tag. Typischerweise sind die Betreibergesellschaft bei „Erst-Verstößen“ kulant, da es nicht um die Erzielung von Gewinn aus Gebühren geht, sondern darum, Fehlnutzung zu reduzieren.
- Eine anderweitige Nutzung oder eine längere Nutzung ist in manchen Fällen zugelassen, aber mit zusätzlichen Bedingungen und zu einem anderen Park-Tarif. Teilweise werden mehrtägige Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln als zugelassene Nutzung zum P+R-Tarif akzeptiert.
- Die Betriebskosten der Anlagen (Reinigung, Überwachung, Gebühreneinzug) werden teilweise, manchmal auch vollständig aus den Gebühren erwirtschaftet. Die Investition wird dagegen als Investition der öffentlichen Hand betrachtet, analog ÖPNV-Anlagen und Straßenbau. Aufgrund der Nutzung ausschließlich durch ÖPNV-Fahrgäste ist eine Förderung durch zweckgebundene Fördermittel für den ÖPNV und aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) möglich.

### Besonderheit: Flughafen-nahe P+R-Plätze

Sofern Flugreisende nur eine Tagesreise unternehmen, können sie P+R-Plätze ohne weiteres nutzen. Für mehrtägige Reisen oder längere Urlaubsreisen werden manchmal Nutzungsmöglichkeiten gefunden und mit angemessenen Preisen versehen.

Im Land Brandenburg wird das auch heute bereits bestehende P+R-Flächen betreffen, die günstig zum künftigen Flughafen BER liegen, z.B. in Königs Wusterhausen, Waßmannsdorf oder Ludwigsfelde Struveshof, künftig auch Potsdam Pirschheide. Sofern keine rechtlichen und tariflichen Vorkehrungen getroffen werden und deren Einhaltung kontrolliert wird, werden diese Plätze von Fluggästen auch über längere Zeit ohne angemessene Gebühr in Anspruch genommen, um den hohen Parkgebühren am Flughafen zu entgehen.

### 3. Standorte für leistungsfähige überörtliche P+R-Bahnhöfe, welche Möglichkeiten gibt es in Brandenburg?

Überörtliche Park-und-Ride-Anlagen im Land Brandenburg sollten folgenden Ansprüchen genügen:

- Attraktive Schienenverbindung in die Berliner Innenstadt bzw. nach Potsdam (mindestens 30-Minuten-Takt)
- Einzugsgebiet im Land Brandenburg mit vielen Orten im ländlichen Raum, die keine attraktive ÖPNV-Anbindung haben
- Möglichst geringe Belastung der Bürger durch den Verkehr von und zum P+R-Platz, möglichst direkte Zufahrt von Fernstraßen oder aus dem ländlichen Einzugsgebiet ohne Belastung für Wohngebiete durch zusätzlichen Verkehr
- Flächenverfügbarkeit

Aufgrund dieser Anforderungen wurden elf mögliche Standorte in Brandenburg identifiziert:

3.1 Werder/Havel

3.2 Wustermark

3.3 Bärenklau

3.4 Bernau Friedenstal

3.5 Werneuchen

3.6 Müncheberg

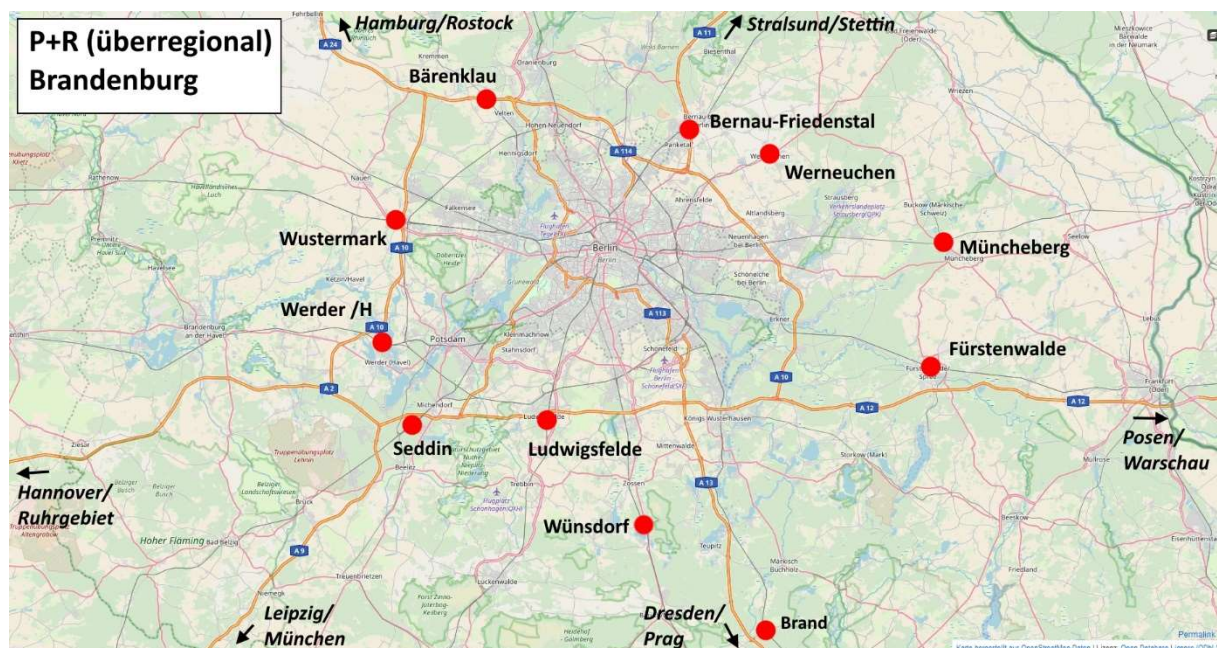
3.7 Fürstenwalde

3.8 Brand/Niederlausitz

3.9 Wündorf

3.10 Ludwigsfelde

3.11 Seddin





## 3.1 Werder/Havel



### Einzugsgebiet:

Ländliche Räume des Landkreises Potsdam Mittelmark westlich von Werder, einige Orte im Landkreis Havelland.

### Zufahrt:

Landesstraße L90, die aus westlicher Richtung durch Gewerbeflächen führt. Auf der L90 direkte Anbindung an die Autobahn A10 (Berliner Ring) mit attraktiver Zufahrt von der A2 aus Richtung NRW, Magdeburg, Brandenburg (Havel). Wohngebiete sind nicht nennenswert betroffen.

### SPNV-Angebot nach Berlin:

Zwei RE-Züge pro Stunde, ab Dezember 2022 drei RE-Züge pro Stunde zu den Hauptverkehrszeiten. Fahrzeit zum Berliner Zentrum 34-37 Minuten, bis Potsdam 10 Minuten.

### SPNV-Tarif nach Berlin:

Berlin ABC. Einzelfahrt 3,40 Euro, Tageskarte 7,70 Euro, Monatskarte 100,50 Euro.

### Besonderheiten:

Wichtig auch als P+R-Platz für Fahrgäste mit Ziel Potsdam.

Das Gelände auf der Nordseite des Bahnhofs ist derzeit durch Gewerbe nicht angemessen genutzt, im Vergleich zur prominenten Lage an einem Bahnhof mit attraktivem Verkehrsangebot nach Berlin. Die Knappheit an Parkraum im Bahnhofsbereich erfordert einen Ausbau, der auf der Nordseite erfolgen kann. Damit kann auch eine Entlastung der Wohngebiete südlich des Bahnhofs vom Parkdruck des Bahnhofs erfolgen.

## 3.2 Wustermark



### Einzugsgebiet:

Ländliche Räume des Landkreises Havelland, außerdem die Autobahn A24 aus Hamburg, die über die A10 gut erreichbar ist.

### Zufahrt:

Über die B5/L202, eine Anbindung an die L202 bzw. direkt an die B5 muss neu geschaffen werden.

### SPNV-Angebot nach Berlin:

Heute stündlich nach Berlin mit RE4, Verdichtung auf zwei Züge pro Stunde nach Berlin Spandau.  
Künftig (nach Streckenausbau) zwei RE-Züge pro Stunde nach Berlin geplant. Fahrzeit: 32 Minuten.  
Nach Potsdam: RB21 stündlich.

### SPNV-Tarif nach Berlin:

Berlin ABC. Einzelfahrt 3,40 Euro, Tageskarte 7,70 Euro, Monatskarte 100,50 Euro.

### Besonderheiten:

Die Flächen nördlich des Bahnhofs Wustermark haben heute keine Zuwegung zum Bahnhof, diese muss erst geschaffen werden. Die Entwicklung dieses Gebiets für Gewerbeentwicklung erfordert ohnehin diesen Zugang.

Kann auch die Funktion als P+R-Platz für Fahrgäste mit Ziel Potsdam übernehmen, soweit die RB21 weiterhin über Wustermark fährt.



## 3.3 Bärenklau



**Einzugsgebiet:**

Ländliche Räume der Landkreise Oberhavel und Ostprignitz-Ruppin, überörtlicher Verkehr der Autobahn A24 aus Hamburg/Rostock.

**Zufahrt:**

Direkt von einer neuen Autobahnabfahrt zu einem neu zu errichtenden S-Bahnhof Bärenklau.

**SPNV-Angebot nach Berlin:**

Verlängerung der S-Bahn von Hennigsdorf nach Velten mit weiterer Verlängerung bis zu einem P+R-Platz in Bärenklau, geplant: 20-Minuten-Takt. Die S-Bahnverlängerung von Hennigsdorf nach Velten ist Bestandteil der Varianten der Korridorplanung i2030 der Länder Berlin, Brandenburg, DB Netz und Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Für eine weitere Verlängerung von Velten zum P+R Platz Bärenklau wären 3 km S-Bahnneubaustrecke erforderlich. Fahrzeit bis zum Zentrum Berlins ca. 40-45 Minuten.

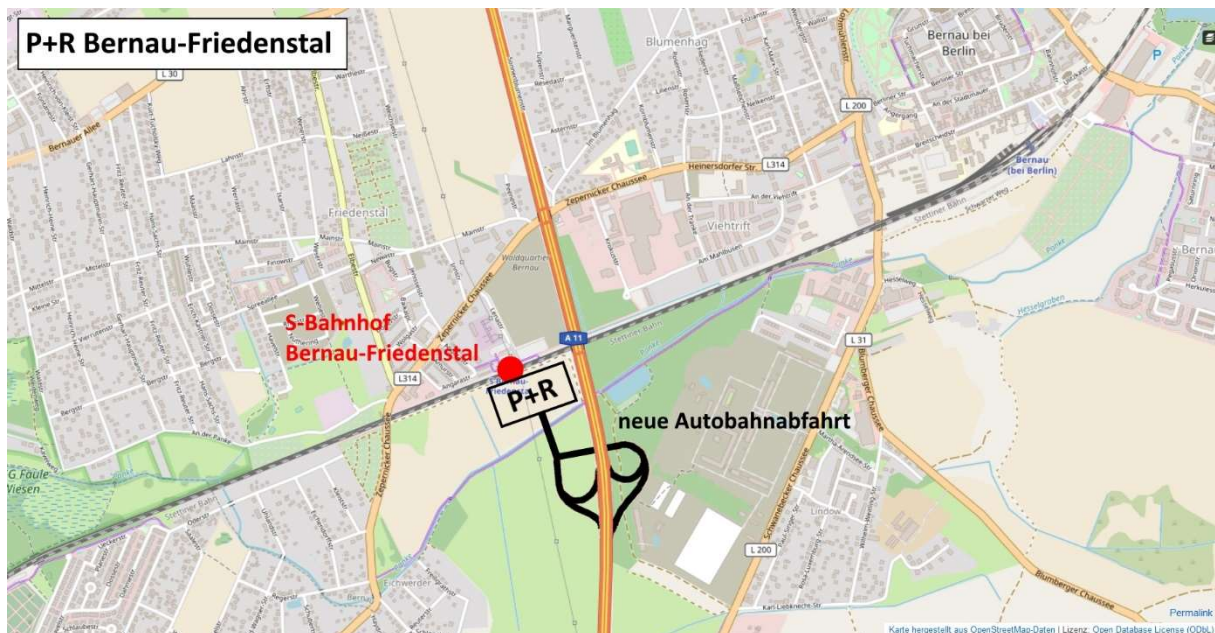
**SPNV-Tarif nach Berlin:**

Heutiger SPNV-Haltepunkt Bärenklau: Berlin ABC. Einzelfahrt 3,40 Euro, Tageskarte 7,70 Euro, Monatskarte 100,50 Euro.

**Besonderheiten:**

Neben einer Verlängerung der S-Bahn bis zum heutigen Haltepunkt Bärenklau (RB55) kommt auch eine Verlängerung auf einem kurzen Teilstück der früheren Trasse der stillgelegten Bahn Velten-Oranienburg in Frage (Variante 2).

## 3.4 Bernau



Einzugsgebiet:

Ländliche Räume im Landkreis Barnim, überörtlicher Verkehr der A11 (Vorpommern, Stettin).

Zufahrt:

Direkt von Autobahn A11 zum P+R-Platz, ohne Betroffenheit von Wohngebieten. Neue Autobahnabfahrt erforderlich.

SPNV-Angebot nach Berlin:

S-Bahn alle 20 Minuten (Verdichtung auf 10-Minuten-Takt perspektivisch denkbar). Fahrzeit 38 Minuten bis zum Berliner Zentrum.

SPNV-Tarif nach Berlin:

Berlin ABC. Einzelfahrt 3,40 Euro, Tageskarte 7,70 Euro, Monatskarte 100,50 Euro.

Besonderheiten:

Eine neue Autobahnabfahrt sowie eine neue Zuwegung zum Bahnsteig ist erforderlich.

## 3.5 Werneuchen



Einzugsgebiet:

Ländliche Räume in den Landkreisen Barnim und Märkisch-Oderland.

Zufahrt:

Direkt von der L235, ggf. Ausbaubedarf bei der Zufahrt von der B158.

SPNV-Angebot nach Berlin:

Heute stündliche RB-Verbindung nach Berlin Ostkreuz, künftig halbstündlich. Fahrzeit bis zum Berliner Zentrum 47 Minuten (inkl. Umsteigen am Ostkreuz).

SPNV-Tarif nach Berlin:

Berlin ABC. Einzelfahrt 3,40 Euro, Tageskarte 7,70 Euro, Monatskarte 100,50 Euro.

## 3.6 Müncheberg



**Einzugsgebiet:**

Ländliche Räume im Landkreis Märkisch Oderland.

**Zufahrt:**

Über B158, Zufahrt über kommunale Straßen der Stadt Müncheberg lässt sich nicht vermeiden.

**SPNV-Angebot nach Berlin:**

Heute stündlich RB nach Berlin Ostkreuz, künftig halbstündlich. Fahrzeit 53 Minuten bis zum Zentrum Berlins, inkl. umsteigen Ostkreuz.

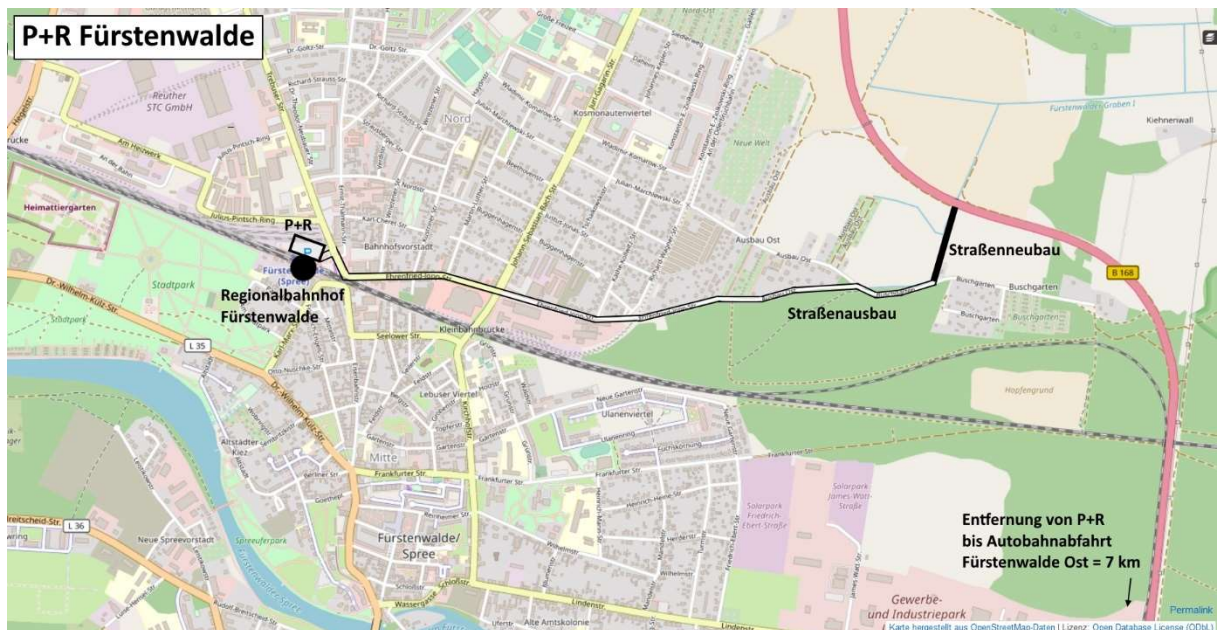
**SPNV-Tarif nach Berlin:**

Außerhalb von Berlin ABC.

Einzelfahrt heute 6,90 Euro, mit BahnCard 5,20 Euro. Tageskarte 13,80/10,40 Euro. Monatskarte 134 Euro.



### 3.7 Fürstenwalde



#### Einzugsgebiet:

Ländliche Räume Landkreis Oder-Spree sowie überörtlicher Verkehr der Autobahn A12 aus Polen (Posen/Warschau).

#### Zufahrt:

Über B168, durch ausbaubedürftige Zufahrt. Neben der hier dargestellten Zufahrt wäre auch eine völlig neue Straße von der B168 entlang der Bahnstrecke denkbar.

#### SPNV-Angebot nach Berlin:

Derzeit zwei Züge RE1 nach Berlin, künftig zur Hauptverkehrszeit drei Züge pro Stunde. Fahrzeit bis zum Berliner Zentrum 36 Minuten.

#### SPNV-Tarif nach Berlin:

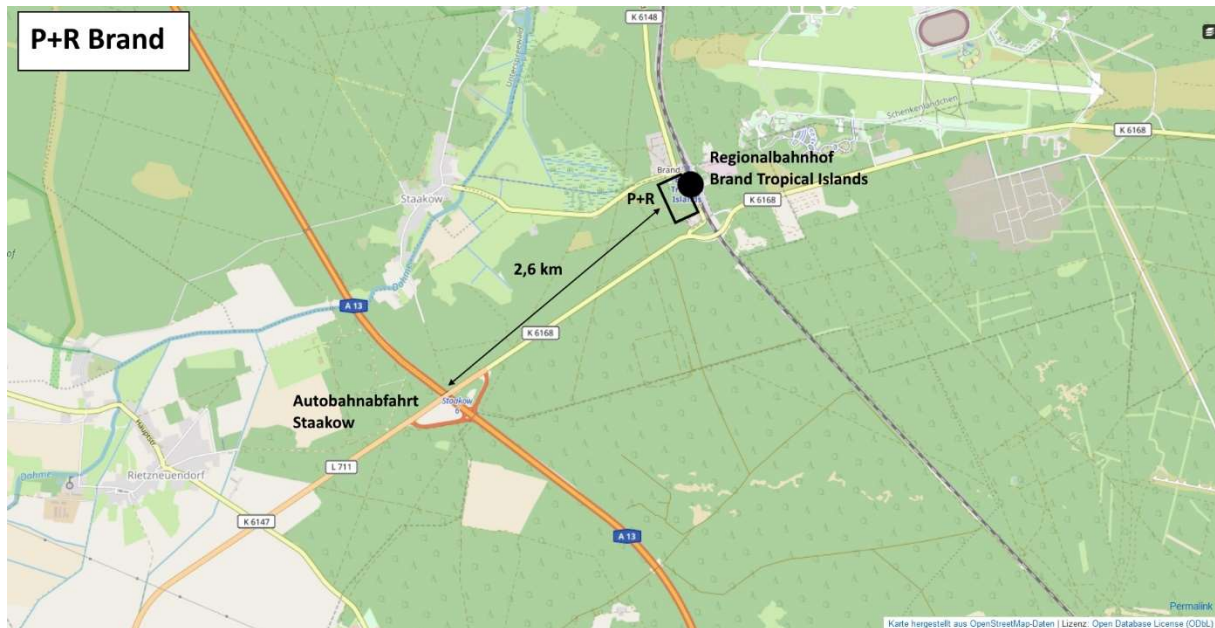
Außerhalb von Berlin ABC. Einzelfahrt 5,70 Euro, mit BahnCard 4,20 Euro. Tageskarte 11,40/8,40 Euro. Monatskarte 134 Euro.

#### Besonderheiten:

Der derzeitige P+R Platz in Fürstenwalde ist stark ausgelastet. Um zusätzliche Kapazitäten zu schaffen, ist der Bau eines Parkhauses bzw. die Umwidmung nicht genutzter Güterverkehrsanlagen zu prüfen.



## 3.8 Brand/Niederlausitz



### Einzugsgebiet:

Ländliche Räume im Landkreis Dahme-Spreewald. Überörtlicher Einzugsbereich über die A13 aus Richtung Dresden sowie aus Polen.

### Zufahrt:

Über die Kreisstraße 6168.

### SPNV-Angebot nach Berlin:

Derzeit ein Zug RE2 und ein Zug RB pro Stunde nach Berlin. Ab Dezember 2022 soll zur Hauptverkehrszeit ein weiterer Zug pro Stunde der RE2 verkehren, allerdings nicht in Brand halten. Fahrzeit zum Berliner Zentrum 41 Minuten.

### SPNV-Tarif nach Berlin:

Weit außerhalb von Berlin ABC. Einzelfahrt 8,50 Euro, mit BahnCard 6,40 Euro. Tageskarte 17/12,80 Euro. Monatskarte 134 Euro.

### 3.9 Wündorf



Einzugsgebiet:

Ländliche Räume im Landkreis Teltow-Fläming und im Landkreis Dahme-Spreewald.

Zufahrt:

Über die B96.

SPNV-Angebot nach Berlin:

Zwei Züge pro Stunde, abwechselnd in den Nord-Süd-Tunnel bzw. über Schönefeld Flughafen und Berlin Ostkreuz. Mit Inbetriebnahme der Dresdener Bahn in Berlin wird sich die Fahrzeit deutlich reduzieren; im Flughafen BER werden dann auch gute Anschlüsse geboten. Nach Inbetriebnahme der Dresdener Bahn wird die Fahrzeit zum Zentrum Berlins 40 Minuten betragen.

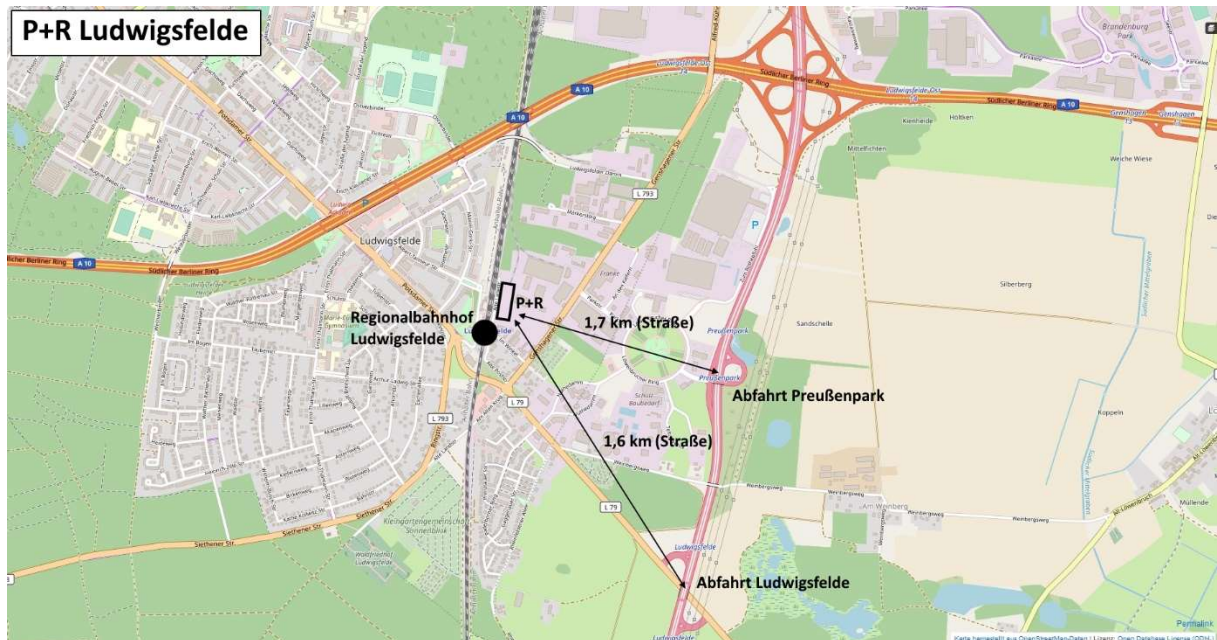
SPNV-Tarif nach Berlin:

Außerhalb von Berlin ABC. Einzelfahrt 4,30 Euro, mit BahnCard 3,20 Euro. Tageskarte 8,60/6,40 Euro. Monatskarte 134 Euro.

Besonderheiten:

Das Gelände ist der verwahrloste Bereich des früher von der russischen Armee genutzten Militär-Bahnhofs unmittelbar am Bahnhof Wündorf. Eine neue Zuwegung zu den Bahnsteigen ist notwendig.

## 3.10 Ludwigsfelde



**Einzugsgebiet:**

Ländliche Räume im Landkreis Teltow-Fläming, über die Autobahn A10 auch überörtliche Bedeutung.

**Zufahrt:**

B101 und Landesstraße L79.

**SPNV-Angebot nach Berlin:**

Zur Hauptverkehrszeit zwei Züge nach Berlin. Ab Dezember 2022 stündlich ein Zug zum Flughafen BER. Die Fahrzeit zum Berliner Zentrum (Potsdamer Platz) beträgt 20 Minuten.

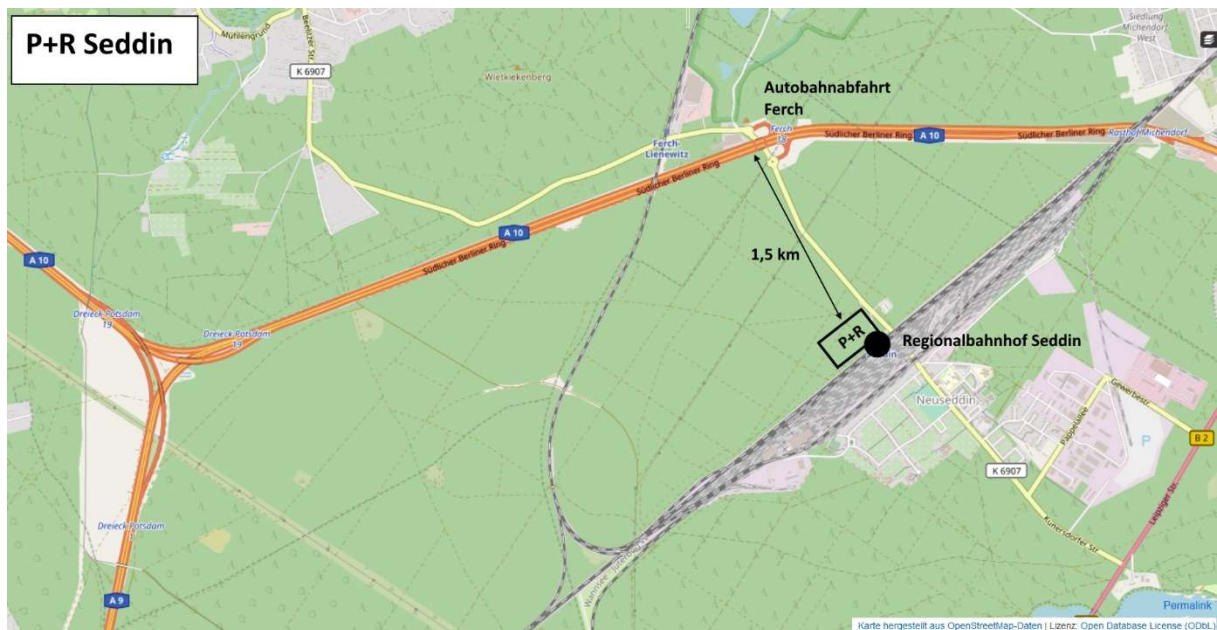
**SPNV-Tarif nach Berlin:**

Berlin ABC. Einzelfahrt 3,40 Euro, Tageskarte 7,70 Euro, Monatskarte 100,50 Euro.

**Besonderheiten:**

Die Flächen im Gewerbegebiet werden derzeit im Verhältnis zur attraktiven Lage am Bahnhof geringwertig genutzt.

## 3.11 Seddin



### Einzugsgebiet:

Ländliche Räume im Landkreis Potsdam Mittelmark, überörtlich A10 und über das Autobahndreieck Potsdam A9 aus Richtung Dessau/Leipzig/München sowie A2 aus Richtung Magdeburg/Hannover/Ruhrgebiet.

### Zufahrt:

Über Kreisstraße K6907 von der nahegelegenen Autobahnabfahrt und von der B2.

### SPNV-Angebot nach Berlin:

Derzeit ein Zug pro Stunde RE7 nach Berlin, ab Dezember 2022 zwei Züge pro Stunde. Fahrzeit zum Berliner Zentrum 33 Minuten.

### SPNV-Tarif nach Berlin:

Berlin ABC. Einzelfahrt 3,40 Euro, Tageskarte 7,70 Euro, Monatskarte 100,50 Euro.

### Besonderheiten:

Durch seine zentrale Lage als überregionaler Auffang-P+R geeignet, allerdings weitere Verdichtung SPNV-Angebot auf 3 Züge pro Stunde direkt ins Berliner Zentrum empfehlenswert.

Auch als P+R Platz für Potsdam geeignet, falls eine Fahrmöglichkeit nach Potsdam geboten bzw. beibehalten wird.



## 4. Handlungsempfehlungen

Das Land Brandenburg sollte folgende Maßnahmen einleiten, um den ländlichen Raum zu stärken und für die auf Berlin zuführenden Bundesfernstraßen eine attraktive P+R-Alternative zu schaffen:

1. Beginn der politischen Diskussion, inwieweit die Anlage von großen P+R-Anlagen an geeigneten SPNV-Zugangsstellen die Bedingungen für den ländlichen Raum verbessern, zusätzliche Potentiale für den ÖPNV erschließen und den Straßenverkehr nach Berlin und Potsdam reduzieren können.
2. Kontaktaufnahme zu den zuständigen Senatsverwaltungen in Berlin, um die Mitwirkung beim Projekt der Anlage überörtlicher P+R-Anlagen außerhalb von Berlin zu erreichen.
3. Auftrag an den Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) zur Prüfung, welche Organisationsstruktur, welche konkreten Standorte und welche Finanzierung im Fall von Berlin und Brandenburg für P+R-Anlagen mit überörtlicher Bedeutung in Frage kommen.
4. Diskussion mit den Kommunen und Landkreisen, um geeignete Standorte auf ihre Realisierbarkeit zu prüfen, Bereitstellung der notwendigen Mittel für Untersuchung, Planung und Bau.
5. Im Fall der Realisierung leistungsfähiger P+R-Anlagen soll eine deutliche Ausschilderung erfolgen. Auch die auf Berlin zuführenden Autobahnen sollen über die P+R-Möglichkeiten informieren, ggf. in Echtzeit über freie Kapazitäten und bevorstehende Abfahrten.



# Parken am Bahnhof im Land Brandenburg

## Anlage: Beispiel-Region München für die Organisation von Parken am Bahnhof

### Region München: Eine eigenständige Gesellschaft für Park and Ride

In München wurde 1992 eine städtische Gesellschaft als Firma „P+R Park & Ride GmbH“ gegründet, die zunächst als Geschäftszweck den Betrieb von Park-and-Ride-Anlagen und anderen städtischen Parkanlagen innerhalb des Stadtgebiets hatte.

Seit 2001 betreibt diese Gesellschaft auch P+R-Anlagen außerhalb des Stadtgebiets, in mittlerweile 13 anderen Kommunen, mit insgesamt fast 5000 Stellplätze. Die am weitesten von München entfernten P+R-Anlagen befinden sich in Aßling (rd. 60 km entfernt vom Münchener Zentrum) sowie Petershausen und Grafing (beide rd. 40 km entfernt). Diese Großanlagen weit außerhalb des Stadtgebiets haben jeweils ein großes, ländlich strukturiertes Einzugsgebiet.

Unmittelbar am Stadtrand, aber innerhalb der Stadtgrenzen betreibt die P+R Park & Ride GmbH ebenfalls große P+R-Anlagen, typischerweise an U-Bahnhöfen bzw. U-Bahn-Endhaltestellen. Die größte derartige Anlage mit 1276 Stellplätzen ist an der wichtigsten Autobahnzufahrt nach München in Höhe Stadtgrenze am U-Bahnhof Fröttmaning.

Die P+R-Anlagen außerhalb des Münchener Stadtgebiets wurden von den Gemeinden unter Nutzung von Zuschüssen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs gebaut und befinden sich im Eigentum der Kommunen, den Betrieb übernimmt die P+R Park & Ride GmbH der Stadt München. Neben diesen Anlagen gibt es für den lokalen Bedarf in anderen Gemeinden kleinere P+R-Plätze, die überwiegend kostenlos benutzt werden und von den Kommunen selbst betrieben werden.

#### Ansprechpartner

Hans Leister  
E-Mail [hans.leister@innoverse.de](mailto:hans.leister@innoverse.de)  
Tel.: +49 162 9569324

#### Name und Sitz

Innoverse GmbH  
Rudolf-Breitscheid-Str. 31  
14482 Potsdam

#### Geschäftsführer

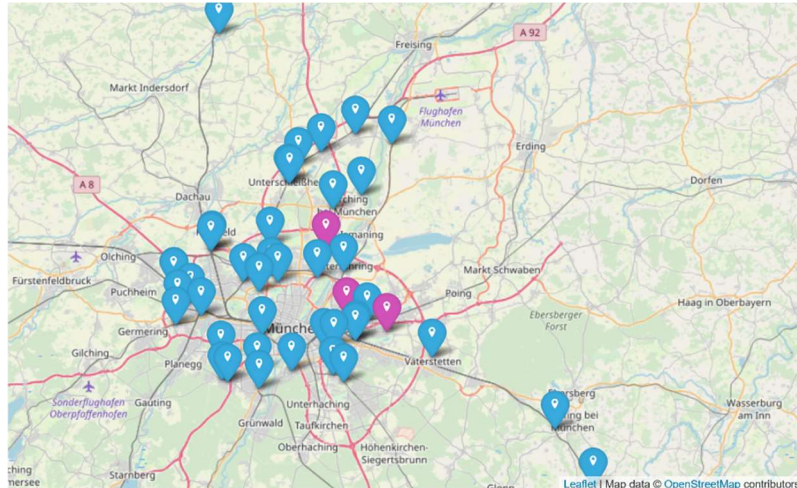
Christian Arndt  
Robert Kohl  
Gil Dörr

#### Handelsregister

Innoverse GmbH  
Amtsgericht Potsdam  
HRB 28696 P

#### USt. ID. Nr.

DE304916601  
Finanzamt Potsdam



Die Anlagen der P+R Park & Ride GmbH auf Münchener Stadtgebiet und außerhalb.

- Gemeinde Aßling (seit Oktober 2015)
- Gemeinde Vaterstetten (seit Oktober 2015)
- Stadt Moosburg (seit Dezember 2013)
- Gemeinde Pullach (seit Januar 2013)
- Gemeinde Petershausen (seit September 2012)
- Stadt Grafing (seit September 2010)
- Stadt Unterschleißheim (seit Oktober 2008)
- Gemeinde Neubiberg (seit Juni 2007)
- Stadt Garching (seit November 2006)
- Gemeinde Eching (seit Januar 2006)
- Gemeinde Unterföhring (seit Juli 2005)
- Gemeinde Neufahrn (seit Februar 2002)
- Gemeinde Hallbergmoos (seit September 2001)

Liste der P+R-Plätze der P+R Park and Ride GmbH außerhalb der Stadt München  
Aus: Online-Auftritt P+R Park and Ride GmbH

## Warum eine eigene Gesellschaft?

Die Finanzierung des Baus von P+R-Anlagen durch die Kommunen erfolgt mit der Zweckbindung einer Nutzung für den ÖPNV. Fehlnutzung, also das Abstellen von Fahrzeugen ohne Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, reduziert die Kapazität für ÖPNV-Fahrgäste und gefährdet die Zuschussfähigkeit. Daher muss Fehlnutzung möglichst reduziert werden.

Parkplätze müssen bewirtschaftet werden, d.h. sauber gehalten, beleuchtet, geräumt und gestreut werden, Elektroladesäulen sollen eingerichtet werden.

Um wirksam gegen Fehlnutzung vorgehen zu können, kann die Parkfläche nicht als öffentlicher Raum gewidmet sein, sondern als eine Anlage mit Nutzungsbedingungen nach dem allgemeinen Vertragsrecht. Zu den Nutzungsbedingungen gehören dann die notwendigen Einschränkungen (Nachweis der ÖPNV-Nutzung durch einen Fahrausweis, zeitliche Beschränkung).

In vielen Gemeinden der Region München ist man zum Schluss gekommen, den Betrieb, den Vertragsabschluss mit den Fahrgästen, das Hausrecht und die Überwachung der Einhaltung der Nutzungsbedingungen zur Eindämmung von Fehlnutzung einer Gesellschaft der Stadt München zu übertragen, die darauf spezialisiert ist und routinierte Prozesse für diese Aufgaben hat.

Für die Stadt München wiederum liegt das Engagement für P+R-Anlagen auch weit außerhalb der Stadt auf der Hand: die gewollte Reduzierung des Pkw-Verkehrs in die Stadt.

## Nutzungsbedingungen

In den Nutzungsbedingungen erfolgt in aller Regel eine Beschränkung auf die Nutzung im Zusammenhang mit einer Fahrt mit dem ÖPNV. Zum Nachweis der Einhaltung dieser Nutzungsbedingung ist auf Verlangen ein gültiger Fahrausweis bei der Ausfahrt aus der Park-Anlage vorzuweisen.

Eine weitere Nutzungsbedingung ist die Beschränkung der Parkzeit, z.B. auf 24 Stunden.

Auf der nachfolgenden Seite abgebildet sind die Nutzungsbedingungen für beschränkte Anlagen. Die Nutzungsbedingungen für nicht beschränkte Anlagen unterscheiden sich nur geringfügig.

Die Nutzungsbedingungen sind weithin sichtbar im Bereich der Einfahrt sowie an den Kassenautomaten deutlich lesbar angebracht.

Bisher haben sich die Nutzungsbedingungen vor Gericht als durchsetzbar erwiesen. Streitfälle daraus sind selten, gehen aber in aller Regel zugunsten des Betreibers aus. Allerdings ist der Betreiber bei Verstößen zunächst kulant: So bleibt die Überschreitung der Parkzeit von 24 Stunden um weitere 24 Stunden in der Regel unbeanstandet. Auf „Erst-Verstöße“ wird in der Regel nur durch eine „Verwarnung“ reagiert, erst auf hartnäckiger Fehlnutzung wird durch Einforderung der Vertragsstrafe reagiert.

Weniger Kulanz wird im Fall der Flughafen-nahen P+R-Standorte, z.B. Hallbergmoos, geübt, da dort die Fehlnutzung zur Vermeidung der hohen Parkgebühren am Flughafen sonst überhandnehmen würde. (Die Nutzung für die Fahrt mit der S-Bahn zum Flughafen ist selbstverständlich möglich, sofern die Höchstparkdauer von 24 Stunden eingehalten wird.)



## Einstellbedingungen

Mit Befahren dieser P+R-Anlage kommt zwischen dem P+R-Nutzer und der P+R Park & Ride GmbH ein Vertrag zustande, dessen Inhalte sich nach diesen Einstellbedingungen richten:

- 1.** Das Parken von Fahrzeugen ist nur MVV-Fahrgästen gestattet, um mit den von hier aus verkehrenden öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahnen und Busse) unmittelbar abzufahren und/oder zurückzukommen. Dies ist auf Verlangen in geeigneter Weise nachzuweisen, insbesondere bei der Ausfahrt durch Vorlage der für diese Fahrten notwendigen Fahrausweise.  
**Bewahren Sie deshalb bitte Ihre Fahrausweise bis zum Verlassen der P+R-Anlage auf.**
- 2.** Das Parken ist kostenpflichtig. Der an der Zufahrt angeschriebene Parkpreis gilt je Parkvorgang bis zur Höchstparkdauer. Ergänzend gelten die auf den Parktickets und an den Kassenautomaten bekannt gemachten Hinweise.
- 3.** Die Höchstparkdauer beträgt 24 Stunden.
- 4.** Die Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt entsprechend, Markierungen und Beschilderungen sind zu befolgen. Fahrzeuge dürfen nur auf gekennzeichneten Stellplätzen abgestellt werden. Durch Markierung oder Beschilderung gekennzeichnete Sonderstellplätze (z.B. für Menschen mit Behinderung, Frauen, Familien usw.) dürfen nur von berechtigten Personen genutzt werden.
- 5.** Ein Aufenthalt auf dieser P+R Anlage, der nicht im Zusammenhang mit dem Parken eines Fahrzeugs oder dem Holen und Bringen von Fahrgästen der öffentlichen Verkehrsmittel steht, ist unzulässig. Dies gilt beispielsweise für das Campieren oder die Reinigung und Reparatur von Fahrzeugen.
- 6.** Für Teilbereiche dieser P+R Anlage sind Videokameras vorhanden und es erfolgen Videoaufzeichnungen. Dies dient dem Schutz betrieblicher Einrichtungen und stellt keine Bewachung dar.
- 7.** Die Benutzung dieser nicht bewachten P+R-Anlage geschieht auf eigene Gefahr. Eine Verwahrungs- oder Obhutspflicht der P+R Park & Ride GmbH besteht weder für Fahrzeuge noch deren Inhalt. Die P+R Park & Ride GmbH haftet nur für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit, soweit sie nicht bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit unbeschränkt haftet. Dies gilt auch für Pflichtverletzungen ihrer Angestellten oder Beauftragten.  
Erkennbare Schäden sind aus Nachweisgründen vor Verlassen dieser P+R Anlage unverzüglich anzuzeigen. Hierfür stehen die gekennzeichneten Servicrufstellen zur Verfügung, die jederzeit Sprechkontakt zur Leitstelle ermöglichen.
- 8.** Den Anordnungen von Bediensteten oder Beauftragten der P+R Park & Ride GmbH ist Folge zu leisten.
- 9.** Bei Verstößen gegen die Einstellbedingungen wird eine Vertragsstrafe in Höhe von 30,- € je Tag fällig, bei Überschreitung der Höchstparkdauer von 24 Stunden gilt für jeden begonnenen weiteren Tag eine Vertragsstrafe von 30,- € bis zu einem Maximalbetrag von 500,- €. Als Verstoß gegen die Einstellbedingungen gilt es insbesondere, wenn der Nutzer nicht Fahrgast der öffentlichen Verkehrsmittel ist bzw. deren Nutzung nicht in geeigneter Weise nachweisen kann, der Parkpreis nicht oder nicht vollständig entrichtet wird oder das Fahrzeug außerhalb gekennzeichneten Stellplätze oder unberechtigt auf einem Sonderstellplatz abgestellt wird. Die Vereinbarung der Vertragsstrafe gilt nur, wenn der Verstoß von dem Nutzer zu vertreten ist. Zur Durchsetzung der Vertragsstrafe bei unberechtigter Benutzung ist die P+R Park & Ride GmbH berechtigt, das abgestellte Fahrzeug zurückzubehalten (Pfandrecht).
- 10.** Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen durch Aushang oder schriftliche Einzelvereinbarungen mit einem Kunden bleiben vorbehalten; die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen wird dadurch nicht berührt.

Aus: Online-Auftritt P+R Park & Ride GmbH.  
Gleichlautender Aushang an allen Parkanlagen.

## Gebühren

Die Nutzungsgebühr ist relativ gering angesetzt. Sie beträgt im Durchschnitt 1 Euro pro Tag, 10 Euro pro Monat oder 100 Euro pro Jahr, teilweise etwas niedriger oder höher, je nach Nachfrage und ÖPNV-Tarif. So sind die weit außerhalb der Stadt München gelegenen P+R-Anlagen typischerweise mit 0,50 Euro pro Tag günstiger als die am Stadtrand gelegenen, die meist 2 Euro pro Tag kosten.

Monats- oder Jahres-Parktickets berechtigen in der Regel nur jeweils zur Nutzung einer P+R-Anlage.

In einigen Fällen ist längeres Parken (über 24 Stunden hinaus) oder Parken ohne ÖPNV-Nutzung zugelassen, allerdings zu höheren Tarifen. Ein Beispiel hierfür bietet der P+R-Platz Grafing.

### Parkplatz Grafing Bahnhof



Hauptstr. 31  
85567 Grafing b. München

Höchstparkdauer: 24 Stunden (längeres Parken mit Sondertarif möglich)

Stellplätze: 937

Einfahrtshöhe: -

ÖPNV-Anbindung: S4, S6, RE, Meridian

### Belegung (Prognose)

Mo.-Fr.	06:00 bis 08:00 Uhr	
Mo.-Fr.	08:00 bis 09:00 Uhr	
Mo.-Fr.	09:00 bis 14:00 Uhr	
Mo.-Fr.	14:00 bis 16:00 Uhr	
Mo.-Fr.	16:00 bis 06:00 Uhr	
Sa. und So.	06:00 bis 06:00 Uhr	

### Besonderheiten

Das Parken länger als 24 Stunden ist auf dem Langzeitparkplatz (auf der Ostseite an der Verbindungsstraße nach Nettelkofen, neben Bestattung Imhoff) bis maximal 6 Wochen möglich. Der erste Tag kostet 0,50 EUR, jeder weitere Tag 2,00 EUR.

### Parkpreise

Einzelticket	0,50 EUR
Zehnerkarte	4,50 EUR
Pendlerkarte (Monat)	8,50 EUR
Pendlerkarte (Jahr)	85,00 EUR
Erwerb Parktickets	<a href="#">Weitere Informationen</a>

### Einrichtungen

Bahnhof	Kiosk, Toiletten, Elektroladesäulen
---------	-------------------------------------

Aus: Internet-Auftritt P+R Park & Ride GmbH



Ein Beispiel für die Bepreisung von anderer Nutzung als den Übergang zum ÖPNV ist die Anlage Fröttmaning, die gleichzeitig als zusätzlicher Parkplatz für den benachbarten Fußballplatz „Allianz-Arena“ dient. Der „P+R Tarif“ kostet 1 Euro für 24 Stunden, ohne ÖPNV-Fahrschein im „Standardtarif“ werden 10 Euro erhoben.

## P+R Parkhaus Fröttmaning



Werner-Heisenberg-Allee 21  
80939 München

Höchstparkdauer: keine Parkzeitbeschränkung  
Stellplätze: 1.259  
Einfahrtshöhe: 2,10 m  
ÖPNV-Anbindung: U 6

## Belegung (Prognose)

Mo.-Fr.	06:00 bis 06:00 Uhr	
Sa. und So.	06:00 bis 06:00 Uhr	

## Besonderheiten

Bitte beachten Sie, dass die P+R Anlage bei Veranstaltungen in der Allianz Arena stärker frequentiert ist als gewöhnlich. Gerne beraten wir Sie unter Tel. [089/ 32 46 47 48](tel:08932464748). Das Parken länger als 24 Stunden ist möglich. Jeder weitere Tag kostet 3,00 EUR.

## Parkpreise

Einzelticket	1,00 EUR (P+R Tarif), Standardtarif (z.B. Besucher Arena und Equila): 10,00 EUR
Zehnerkarte	9,50 EUR
Pendlerkarte (Monat)	11,00 EUR
Pendlerkarte (Jahr)	110,00 EUR
Langzeitparken	Ja
Erwerb Parktickets	<a href="#">Weitere Informationen</a>

## Einrichtungen

P+R Anlagen	Videokontrollsystem, Behindertenstellplätze, Frauenstellplätze, Familienstellplätze, Fahrradstellplätze, Lift, WC, Cafeteria, Telefon, Geldausgabeautomat, Schließfächer
-------------	--

Aus: Internet-Auftritt P+R Park & Ride GmbH

## Fahrrad-Abstellung

An vielen der von ihr betriebenen Anlagen betreut die P+R Park & Ride GmbH auch die Fahrrad-Abstellbereiche.

Hier stehen Sauberkeit und Befreiung der Anlagen von dort entsorgten „Schrott-Fahrrädern“ im Vordergrund. Diese Aufgaben lassen sich mit der Betreuung der P+R-Anlagen nebenbei mit erledigen.

Das Abstellen von Fahrrädern an normalen Fahrradständern ist kostenlos; gebührenpflichtig wird teilweise geschützte Fahrradabstellung (z.B. in Schließfächern) angeboten.

## München – bei P+R gutes Beispiel für Berlin/Brandenburg

Das Eindämmen von „wildem Parken“ rund um die Bahnhöfe und die Bereitstellung von ausreichend Parkflächen an günstig gelegenen Bahnhöfen erfolgt am besten durch die Bereitstellung geordneter attraktiver P+R-Anlagen.

Das Münchener Modell ist ein gutes Beispiel, das auch in Brandenburg eingeführt werden könnte.