



## LRMB - Landesrecht Ministerialblatt

---

### Stamnnorm

Ausfertigungsdatum: 29.02.1980

# **Planung und Finanzierung von Parkeinrichtungen an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (Park -and - Ride- Anlagen) Gem. RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr - IV/C 2 - 20 - 11 - 14/80 -u. d. Innenministers - V C 2 - 780.54 -v. 29. 2.1980 <sup>1)</sup>**

---

**Planung und Finanzierung von Parkeinrichtungen an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs**

**(Park -and - Ride- Anlagen)**

**Gem. RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr - IV/C 2 - 20 - 11 - 14/80  
-u. d. Innenministers - V C 2 - 780.54 -v. 29. 2.1980 <sup>1)</sup>**

Das Land Nordrhein-Westfalen und die Gemeinden unternehmen große finanzielle Anstrengungen, durch den Bau oder Ausbau von Verkehrswegen und -einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs (S-Bahnen der Deutschen Bundesbahn, Stadtbahnen, zentrale Omnibusbahn-höfe und Omnibusbetriebshöfe) sowie durch die Förderung der Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen ein leistungsfähiges öffentliches Nahverkehrssystem zu schaffen. Auf diese Weise soll die Nutzung des privaten Kraftwagens zugunsten öffentlicher Nahverkehrsmittel insbesondere in den Ballungszentren eingeschränkt werden. Angesichts der Entwicklung im Bereich der Versorgung mit Mineralöl gewinnen diese Bestrebungen erhöhte Bedeutung.

Als Bindeglied zwischen dem Individualverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) haben Park-and-Ride-Anlagen (P + R-Anlagen) an Haltestellen des ÖPNV erhebliche verkehrliche Wirkung, da sie dem Pkw-Benutzer an geeigneten Stellen ein Umsteigen auf Verkehrsmittel des ÖPNV ermöglichen.

Im Land Nordrhein-Westfalen hat das P+R-System noch keine größere Bedeutung erlangt. Bis-her ist nur eine • geringe Anzahl geeigneter P+R-Anlagen errichtet worden, weil zunächst der

Aufbau eines leistungsfähigen Schnellbahnsystems (S-Bahnen der Deutschen Bundesbahn und Stadtbahnen) vorrangig erfolgen mußte. Auch bestand die Befürchtung, daß neu geschaffene P+R-Anlagen nicht in ausreichendem Maße benutzt würden, weil die Verkehrsteilnehmer das Verkehrsangebot der öffentlichen Verkehrssunternehmen noch als unzureichend bzw. nicht ausreichend koordiniert ansehen würden.

- Nachdem in den Verdichtungsgebieten Rhein-Ruhr und Rhein-Sieg inzwischen erste Teilstrecken des geplanten Schnellbahnsystems in Betrieb genommen worden sind und die verabschiedeten Investitionsplanungen die Fertigstellung weiterer Teilstrecken bis 1990 zu verschiedenen Zeitpunkten erwarten lassen, werden Planung und Bau von P+R-Anlagen nunmehr vordringlich. Hinzu kommt, daß mit der Zunahme der Verbundverkehre insbesondere in den Verdichtungsgebieten werbende Maßnahmen für eine stärkere Inanspruchnahme des P+R-Systems größere Erfolgsschancen haben werden.

Auf folgende Rechts- und Verwaltungsvorschriften, Planungsempfehlungen und Förderungsmöglichkeiten für P+R-Anlagen wird erneut hingewiesen:

#### I Planungsrecht

Für P+R-Anlagen sind insbesondere folgende planungsrechtliche Bestimmungen maßgeblich:

- Gemäß § 28 Abs. 5 Buchst a des Landesentwicklungsprogramms vom 19. März 1974 (GV. NW. S. 967 SGV. NW. 230) sind an Haltepunkten, die sich für das Umsteigen u. a. aus Kraftfahrzeugen auf die Verkehrsmittel des schienengebundenen Personennahverkehrs besonders eignen, Parkeinrichtungen und Umsteigeanlagen in ausreichendem Maße zu schaffen.
- Gemäß § I Abs. 6 des Bundesbaugesetzes in der Fassung der Bekanntmachung" vom 18. August 1976 (BGBI.1 S. 2256), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. Juli 1979 (BGBI.1 S. 949), sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne u. a. die Belange des Verkehrs einschließlich einer mit der angestrebten Entwicklung abgestimmten Verkehrsbedienung, durch den ÖPNV zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Aufstellung von Gebietsentwicklungsplänen ist es geboten, den Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms hinsichtlich dieser verkehrlichen Zielsetzung Rechnung zu tragen.

Wegen der arbeitsteiligen Verknüpfung des Individual-verkehrs mit dem ÖPNV über die Gemeindegrenzen hinaus sind die Standorte für P+R-Anlagen auch unter regionalen Gesichtspunkten zu sehen. Die Regierungspräsidenten sind als Bezirksplanungsbehörden gehalten, bei der Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung diesem Gesichtspunkt Aufmerksamkeit zu widmen (§ 18 Landesplanungsgesetz).

Die Gemeinden sind aufgefordert, bei der Aufstellung oder Änderung der Bauleitpläne Grundstücke für P+R-Anlagen, soweit erforderlich, darzustellen und festzusetzen.

#### 2 Empfehlungen zur Planung und Gestaltung von P+R-Anlagen

2.1 Im Hinblick auf die Vielzahl der Beteiligten und ihre unterschiedlichen Interessenlagen empfiehlt es sich, daß zwischen den beteiligten kommunalen Gebietskörperschaften und den Verkehrsträgern Vereinbarungen über Planung, Bau, Betrieb und Finanzierung von P+R-Anlagen getroffen werden. Diese sollen darauf gerichtet sein, daß P+R-Anlagen rechtzeitig planungsrechtlich gesichert, die Trägerschaft für den Bau und die Unterhaltung langfristig geregelt und die Verantwortung für den ordnungsgemäßen Betrieb festgelegt werden. Die Beteiligten sind aufgerufen, im Interesse einer geordneten verkehrlichen Entwicklung konstruktiv zusammenzuarbeiten.

2.2 Der Bundesminister für Verkehr hat im Benehmen mit den Verkehrsressorts der Länder und den kommunalen Spitzenverbänden folgende Planungs- und Gestaltungsempfehlungen für P+R-Anlagen gegeben:

- Die Empfehlung Nr. 7 des Koordinierungsausschusses für Straßenbauplanung vom 17. 10. 1972 (RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 10. 5. 1973 - SMB1. NW. 910) wertet Erfahrungen des Hamburger Verkehrsverbundes, der Studiengesellschaft für öffentliches Verkehrswesen aus und gibt wertvolle Hinweise für Planung, Bau und Betrieb derartiger Anlagen.
- Die „Technischen Hinweise zur Empfehlung Nr. 7 - Planung und Bau von P+R-Anlagen“ (RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 16.1. 1974 - SMB1. NW. 910) geben darüber hinaus Empfehlungen zur Systemplanung, Standortwahl, Platzkapazität und zur Gestaltung von P+R-Anlagen.

2.3 Als Standorte für P+R-Anlagen kommen nach ihrer Funktion, den individuellen Kraftfahrzeugverkehr an den Rändern der Ballungskerne abzufangen, in erster Linie die Außenbezirke der Großstädte und zentrale Orte innerhalb der Ballungsrandzonen in Betracht. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer die Gemeindegrenzen übergreifenden Standortplanung. Sie setzt die Bereitschaft der in Betracht kommenden Gebietskörperschaften und Verkehrsträger voraus, die Initiative zu Planung und Bau von P+R-Anlagen zu ergreifen. • •

2.4 Die Wahl von Standorten für P+R-Anlagen muß auf den fortschreitenden Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes abgestimmt werden. Dies rechtfertigt in bestimmten Fällen auch den stufenweisen Ausbau von Anlagen.

2.5 Besonderes Augenmerk ist auf funktionsgerechte Zuordnung zu den Haltepunkten des ÖPNV und zügige Anbindung der P+R-Anlagen an das kommunale und überörtliche Straßennetz zu richten.

### 3 Finanzierung des Baus von P + R-Anlagen

3.1 Nach § 2 Abs. I Nr. 4 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1972 (BGB1. I S. 501), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18. Dezember 1975 (BGB1. I S. 3091), ist der Bau oder Ausbau von Parkeinrich-

') MBL NW. 1980 S..788.

150. Ergänzung - SMB1. NW. - (Stand 1. 8.1982 - MBI. NW. Nr. 61 einschl.) 29.2.80 (2)

tungen an Haltestellen des ÖPNV (P+R-Anlagen), so- Q1A weit sie dazu bestimmt und geeignet sind, dem Parken . 31U beim Übergang vom Kraftfahrzeug zum öffentlichen Nahverkehrsmittel zu dienen, förderungsfähig.

3.2 Gemäß § 13 Abs. 6 Buchst, b des Finanzausgleichsgesetzes 1980 (FAG 1980) gewährt das Land u. a. zum Bau bzw. Ausbau von P + R-Anlagen Zuwendungen

- bei Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten im Sinne von § 4 GVFG von mehr als 200000 DM bis zu

85% der zuwendungsfähigen Baukosten aus Bun- x desfinanzhilfen und komplementären Landesmitteln sowie

- bei Vorhaben mit bis zu 200000 DM zuwendungsfähiger Kosten bis zu 85% ausschließlich aus Landesmitteln.

Für das Antrags- und Bewilligungsverfahren gelten die Verwaltungsvorschriften des Landes Nordrhein-Westfalen zur Durchführung des Gerheindeverkehrs-finanzierungsgesetzes (W-GVFG) v. 2. 4. 1973 (SMBI. NW. 910).

3.3 Die Gemeinden und Kreise können zur Finanzierung ihrer Eigenleistung die pauschalierten Straßenbauzuweisungen gemäß § 13 Abs. 1-5 FAG 1980 in Anspruch nehmen.

3.4 Soweit im Rahmen von Ausbauverträgen für die S-Bahnen der Deutschen Bundesbahn P+R-Anlagen vereinbart sind und von der Deutschen Bundesbahn gebaut werden, erfolgt die Finanzierung entsprechend der jeweiligen vertraglichen Regelung.

Das Land übernimmt in der Regel die Finanzierung in Höhe vdn 40% der vom Bund gegenüber der DB anerkannten zuwendungsfähigen Kosten. Soweit an sonstigen Bundesbahnstrecken von den Gemeinden oder Kreisen P+R-Anlagen gebaut werden, gelten hierfür die Nrn. 3.1 bis 3.3.

#### 4 Betrieb von P+R-Anlagen

4.1 Beim Betrieb der P+R-Anlagen ist von dem Grundsatz auszugehen, daß diese von den Verkehrsteilnehmern, unentgeltlich benutzt werden können. Dies gilt zumindest dann, wenn die Benutzer im Besitz eines Zeitfahrausweises des jeweiligen Verkehrsträgers sind.

#### 4.2 Die Unterhaltung und Instandsetzung kann wahlweise

vom Eigentümer der Grundflächen oder aber im Wege . . vertraglicher Regelungen vom Betreiber der Anlagen oder auch von dem jeweiligen Verkehrsträger übernommen werden.

4.3 Die Gemeinden und Kreise können die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung aus den pauschalierten Straßenbauzuwendungen gemäß § 13 Abs. 1-5 FAG 1980 finanzieren, wenn sie Träger der Anlage sind.

Die Gemeinden und Kreise können die pauschalierten Straßenbauzuweisungen nach Maßgabe des § 13 Abs. 2 FAG 1980 auch dazu verwenden, den kommunalen und privaten Verkehrsunter-

nehmen die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung von P + R-Anlagen auszugleichen, wenn diese Träger der Anlage sind.

Es ist beabsichtigt, für die verschiedenen Verdichtungsräume des Landes spezielle Bedarfserhebungen für ein Konzept eines P + R-Systems in Auftrag zu geben. In diesem Zusammenhang kann es notwendig werden, etwaige vorhandene örtliche Untersuchungen und Bedarfseinschätzungen auszuwerten. Hierzu ergeht ggf. besonderer Erlaß.