

# Kapitel E V



Das Entwicklungskonzept – Das haben wir vor!  
**Park+Ride/Bike+Ride (P+R/B+R)**

## V Park+Ride/Bike+Ride (P+R/B+R)

### 1. Ausgangssituation und Bestand

#### P+R

Die Verknüpfung des privaten Kfz-Verkehrs mit dem schienegebundenen Personennahverkehr erfolgt durch das Park+Ride-System. Dieses System soll vor allem für den Berufsverkehr, aber auch für den Einkaufsverkehr die Fahrten mit dem Pkw zwischen Peripherie und Zentrum ersetzen und somit einen Beitrag zur Steigerung der Fahrgastnachfrage in ÖPNV, zur Entspannung der Parksituation in Hannover und nicht zuletzt zum Klimaschutz leisten.

Um den Umstieg auf die schienegebundenen Verkehrsmittel zu erleichtern, sind an den SPNV- und Stadtbahn-Stationen der Bedienungsebene 1 (vgl. Kap. D I 1) zahlreiche P+R-Plätze eingerichtet worden. Insgesamt stehen in der Region Hannover rund 6.100 P+R-Stellplätze für die Fahrgäste des ÖPNV zur Verfügung. Ebenerdige Stellplatzanlagen stellen dabei den Regelfall dar. Mehrgeschossige Parkbauten bilden die Ausnahme. Vor dem Hintergrund der zunehmend schwieriger werdenden Flächenverfügbarkeit könnten Parkbauten zukünftig aber größere Bedeutung erlangen. Die Schaffung zusätzlicher P+R-Stellplätze erfolgt überwiegend an Stationen des SPNV. Im Stadtbahnnetz erfolgt die nachfrageorientierte Erweiterung des Stellplatzangebotes in erster Linie im Zuge von neuen Stadtbahnstrecken zumeist an den Endhaltestellen.

#### - Dezentraler, wohnortnaher P+R

Die Region Hannover verfolgt grundsätzlich das Konzept des dezentralen, wohnortnahen P+R. Zentral gelegene, große Plätze sollen demnach vermieden werden, da diese die Anreisewege unnötig verlängern und somit vermeidbare Mehrverkehre erzeugen. Ferner soll eine Konkurrenzierung zum System Bus so gering wie möglich gehalten werden, um das Buszubringersystem zur Bedienungsebene 1 nicht zu gefährden. Allerdings können in geeigneten Einzelfällen, v. a. an Schnittpunkten mit dem Schnellstraßennetz, auch zentral gelegene Plätze sinnvoll sein, wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit der betreffenden Linie erhöht werden kann und Zubringerbuslinien nicht geschwächt werden.

Die Nutzung des P+R-Systems hängt von vielfältigen Einzelfaktoren ab, die aus Sicht der Fahrgäste in Abhängigkeit der persönlichen Ansprüche und Möglichkeiten unterschiedlich bewertet werden (Gesamtkosten der Fahrt, Stellplatzverfüg-

barkeit an der Haltestelle und am Zielort Hannover, Gesamt-reisezeit im ÖPNV und MIV, Pünktlichkeit und Taktfrequenz im ÖPNV, Stauhäufigkeit im Straßennetz, erforderliche Umsteigevorgänge, Grad der Flexibilität, Erreichbarkeit der P+R-Anlage im Straßennetz und andere Faktoren). Bei der Erstellung von Ausbaukonzepten sind neben den aktuellen Auslastungszahlen stets auch diese Einzelfaktoren situationsbezogen zu berücksichtigen.

#### B+R

Neben dem Park+Ride-System existiert ein Bike+Ride-System zur Komplettierung und Attraktivierung des ÖPNV-Systems in der Region Hannover und zur Förderung des umweltverträglichen Verkehrsmittels Fahrrad.

B+R gewinnt als kombinierte Verkehrsform von Fahrrad und ÖPNV zunehmend an Bedeutung und leistet damit einen wichtigen Beitrag nicht nur im Stadtverkehr, sondern auch im Regionalverkehr: Das Fahrrad als flexibles Verkehrsmittel erschließt die Siedlungsgebiete, während der ÖPNV schnelle Punkt-zu-Punkt-Verbindungen herstellt. Damit entstehen Verbindungen, die auch gegenüber der Pkw-Nutzung konkurrenzfähig sind.

B+R wird nicht nur auf dem Weg zur Haltestelle (im Vortransport) genutzt, sondern zunehmend auch im Nachtransport, d.h. von der Haltestelle zum Zielort. Die Anforderungen an die Abstellmöglichkeiten in Bezug auf Diebstahlschutz, Vandalismus und Witterungsschutz sind im Nachtransport deutlich höher als im Vortransport, da das Fahrrad dort auch über Nacht und am Wochenende verbleibt.

Der Haupteinsatzbereich des Fahrrades als Zubringer zur Haltestelle beginnt oberhalb der Fußgängerdistanz von 500 m und reicht bis zu 3 km, Entfernungen über 5 km werden nur noch in Ausnahmefällen mit dem Rad zurückgelegt. Durch die Nutzung des Fahrrades kann der Haltestelleneinzugsbereich auf das 6- bis maximal 9-fache gegenüber dem Fußweg vergrößert werden.

#### - Fahrradgaragen

In der Region Hannover erstreckt sich das Bike+Ride-System auf alle Stationen und Haltestellen der Bedienungsebene 1 sowie auf zahlreiche weitere Standorte im Netz. Hierzu gehören nicht überdachte und überdachte Fahrradabstellanlagen. Da in jüngerer Vergangenheit die Anforderungen hinsichtlich Schutz vor Vandalismus und Diebstahl gestiegen sind, wurden an einigen wichtigen Stationen der Bedienungsebene 1 Fahrradgaragen geschaffen.

Als Fahrradgaragen werden abgeschlossene und überdachte Sammelanlagen bezeichnet, für die an die Nutzer Schlüssel ausgegeben werden. Durch das Registrieren der Nutzer und die Abgabe eines Pfandes für den Schlüssel wird die Vandalismusgefahr stark eingeschränkt. Damit die Nutzung dieser Anlagen nur für Kunden des ÖPNV sichergestellt ist, muss eine entsprechende Fahrkarte bei der Schlüsselausgabe vorgelegt werden. Um aber auch Gelegenheitskunden anzusprechen, werden die Fahrradgaragen in der Regel mit nicht abgeschlossenen, überdachten Radabstellmöglichkeiten kombiniert.

### - Anlehnbügel

Neue oder modernisierte Anlagen werden konsequent mit Anlehnbügeln ausgerüstet. Hierbei können die Fahrräder standsicher abgestellt und am Rahmen angeschlossen werden. Zudem kann bei einer beidseitigen Nutzung der Bügel eine optimale Auslastung der Anlage erzielt werden.

In den vergangenen Jahren wurden in der Region Hannover im Zuge des S-Bahn- und Stadtbahnausbaus eine Vielzahl von Fahrradabstellmöglichkeiten an Stationen und Haltestellen geschaffen. Insgesamt beträgt die B+R Stellplatzkapazität in der Region Hannover rund 6.700 Fahrradabstellplätze.

### Fazit P+R und B+R

Mit dem Angebot an P+R- und B+R-Anlagen werden Fahrgäste im ÖPNV hinzugewonnen, die ohne diese Umsteige- und Abstellanlagen Busse und Bahnen völlig meiden würden. Insofern ist der Bau von Fahrradabstellanlagen und Pkw-Stellplätzen an Stationen und Haltestellen in der Region Hannover weiter zu fördern.

### Taxiplätze und Kiss+Ride (K+R)

Taxiplätze und Kiss-and-Ride-Stellplätze stellen eine wichtige Ergänzung zum P+R-/B+R-Angebot in der Region Hannover dar.

Im Bereich der Region Hannover befinden sich an folgenden Bahnhöfen Taxiplätze: Bad Nenndorf, Barsinghausen, Burgdorf, Hannover-Bismarckstraße, Hannover-Hauptbahnhof, Haste, Lehrte, Neustadt am Rübenberge, Sarstedt, Seelze, Sehnde, Springe, Weetzen und Wunstorf. Außerdem befinden sich Taxiplätze an vielen Stadtbahn-Umsteigeanlagen und weiteren Haltestellen. Nach Umsteigen vom ÖPNV ermöglichen sie das direkte Erreichen des Fahrziels. Taxiplätze an Bahnhöfen erhöhen zudem die Sicherheit für die Fahrgäste

im Bahnhofsumfeld, da die Fahrzeuge mit Funk ausgerüstet sind.

Kiss-and-Ride-Plätze (K+R-Plätze) ermöglichen den kurzzeitigen Aufenthalt an einer Station oder Haltestelle des ÖPNV zum Bringen und Abholen von Fahrgästen. Sie sind als Kurzzeitstellplätze (Parkscheibenregelung) ausgewiesen.

Meistens befinden Sie sich in unmittelbarer Nähe der Zuwegungen zum Bahnsteig. In der Region Hannover werden an zahlreichen P+R-Anlagen Kurzzeitstellplätze angeboten.

## 2. Ziele, Mängelanalyse und Ausbaustandards

### Ziele

Mit der Optimierung des P+R- und B+R-Systems soll ein wichtiger Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Systems in der Region Hannover zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen und Mobilitätschancen, der Kundenzufriedenheit und der Sicherstellung einer regions-, stadt- und umweltverträglichen Mobilität geleistet werden. Ein gutes Angebot an Umsteigemöglichkeiten zwischen MIV und ÖPNV soll eine hohe Fahrgastnachfrage - insbesondere vor dem Hintergrund einer hohen Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems ÖPNV - bewirken. Ein an der Nachfrage orientiertes ausreichendes Angebot an Abstellplätzen ist daher zur Verfügung zu stellen.

Auch in den kommenden Jahren ist das Ziel weiter zu verfolgen, bestehende Standort- und Standarddefizite zu beseitigen. Hierzu zählt neben der Anzahl und Qualität der Stellplätze unter anderem auch eine gute Zuwegung zu den Anlagen sowie bei Bedarf eine wegweisende Beschilderung.

Die Region Hannover verfolgt auch weiterhin grundsätzlich das Konzept des dezentralen, wohnortnahen P+R. Zentral gelegene, große Plätze sollen demnach vermieden werden, da diese die Anreisewege unnötig verlängern und somit vermeidbare Mehrverkehre erzeugen.

Ferner soll eine Konkurrenzierung zum System Bus so gering wie möglich gehalten werden, um das Buszubringersystem zur Bedienungsebene 1 nicht zu gefährden. Allerdings können in geeigneten Einzelfällen, vor allem an Schnittpunkten mit dem Schnellstraßennetz, auch zentral gelegene Plätze sinnvoll sein, wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit der betref-

fenden Linie erhöht werden kann und Zubringerbuslinien nicht geschwächt werden.

Das geordnete Abstellen von Fahrrädern in B+R-Anlagen dient generell der Sicherheit und Ordnung der Haltestelle und nutzt allen Fahrgästen, besonders den Behinderten, denen im schlechtesten Fall durch wild abgestellte Fahrräder der Weg zur Haltestelle versperrt wird.

Eine zeitgemäße Erneuerung alter Fahrradabstellanlagen ist weiterhin notwendig und folglich der Austausch alter Klemmbügel gegen neue Anlehnbügel zu planen. Außerdem soll bei der Konzeption neuer oder erweiterter B+R-Anlagen verstärkt den Bedürfnissen der Nutzer nach Witterungsschutz entsprochen werden. An geeigneten Standorten soll daher eine Überdachung der Anlagen angestrebt werden.

Ergänzend kann auch der Bau weiterer gesicherter B+R-Fahrradgaragen insbesondere an stark frequentierten Haltepunkten und Stationen bei erkennbarem Bedarf vorgesehen werden. Grundsätzlich dürfen jedoch an entsprechenden Standorten die Ansprüche der Gelegenheitskunden nicht außer Acht gelassen werden, sodass es auch weiterhin frei zugänglicher Fahrradabstellmöglichkeiten bedarf.

Zusammenfassend können folgende Ziele für das P+R- und B+R-System festgehalten werden:

- gutes Angebot an Abstellmöglichkeiten als Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
- P+R/B+R leistet einen Beitrag für eine hohe Fahrgastnachfrage im ÖPNV und damit für eine gute Wirtschaftlichkeit des Gesamtsystems ÖPNV
- Vermeidung langer Anfahrtswege durch ein dezentrales, wohnortnahes System
- Minimierung der Konkurrenzsituation zum System Bus
- Gewährleistung einer barrierefreien Wegeverbindung zwischen P+R-Abstellplätzen und den Stationen und Haltestellen
- gute Sicherheit und Ordnung an den Haltestellen und Stationen durch geordnetes Abstellen der Fahrzeuge
- guter Ausbaustandard der Abstellanlagen entsprechend der Mindeststandards
- Verfügbarkeit zeitgemäßer Anlagen
- gute Wegweisung zu den Anlagen
- guter Schutz vor Diebstahl und Beschädigung von Fahrrädern z.B. durch gesicherte B+R-Fahrradgaragen

## Mängel

Im Rahmen einer Bestandsanalyse wurden folgende Mängel im P+R/B+R-Angebot festgestellt:

- Überlastung vorhandener Anlagen
- P+R-Kunden sind „Fremdparker“ und belegen andere Flächen im Umfeld der Stationen (z.B. Wohn- und Anliegerstraßen)
- widerrechtliche Abstellung von Kraftfahrzeugen („Wildparken“)
- schlechte oder fehlende Wegweisung
- schlechte Qualität der vorhandenen Anlagen (z.B. baulicher Zustand oder Sicherheitsgefühl) und
- teilweise geringer Anteil an sicheren Radabstellmöglichkeiten, wie z.B. Radanlehnbügel.

## Ausbaustandard Park+Ride

Der Ausbaustandard wird u.a. festgelegt durch Anforderungen des Zuwendungsgebers. Weiterhin ist er für die Kommunen wichtig, da diese die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht nur übernehmen, wenn die Anlagen einem Mindeststandard genügen. Bei Unterschreiten des Ausbaustandards würden erhöhte Unterhaltungsaufwendungen notwendig werden und es könnte eine erhöhte Unfallgefahr entstehen.

Der Ausbaustandard für P+R-Anlagen setzt sich aus folgenden Kriterien zusammen:

- Die Anlage muss befestigt sein. Die gewählte Bauklasse muss dem Befahren von Pkw-Verkehr sowie den verschiedenen Witterungseinflüssen dauerhaft standhalten. Der Aufbau erfolgt nach den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen“. Auf den Einbau teurer Materialien, wie z.B. Natursteinpflaster, soll grundsätzlich verzichtet werden.
- Die Stellplätze müssen markiert sein, um ein geordnetes Parken zu ermöglichen, wodurch wiederum die Verkehrssicherheit erhöht werden soll.
- Die Anlage muss aus Sicherheitsgründen beleuchtet sein.
- Die Anlage muss den gesetzlichen Bestimmungen sowohl in baulicher wie auch in ökologischer Hinsicht genügen.

- Eine barrierefreie Wegverbindung zwischen den Stellplätzen und den Haltestellen und Stationen der verschiedenen Verkehrssysteme (Stadtbahn/S-Bahn/Bus) muss gegeben sein.
- Die Einrichtung von Stellflächen für mobilitätseingeschränkte Personen müssen
  - so nah wie möglich an der entsprechenden Zieleinrichtung angeordnet werden
  - bei größeren Parkieranlagen mindestens 3 % des Stellplatzangebotes ausmachen und
  - in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten vor Ort geplant werden.

Die Begrünung der Anlagen ist ein Teil der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die gesetzlich vorgeschrieben sind. Dabei soll der Eingriff in die Natur, wenn er nicht vermieden werden kann, an der Stelle des Eingriffs ausgeglichen werden, also im Bereich der P+R-Anlage. Diese notwendigen Pflanzungen sind dann natürlich auch gestalterisch positiv zu bewerten. Weiterhin bieten die Bäume in den Sommermonaten auch noch Schattenplätze.

Die Region Hannover baut P+R-Anlagen nach diesem Ausbaustandard aus. Eine Überschreitung dieses Standards wird aus Kostengründen vermieden und würde auch vom Zuwendungsgeber nicht gefördert werden.

Die Umsetzung des Mindeststandards kann natürlich unterschiedlich aussehen, da sich bei den einzelnen Anlagen die örtlichen Voraussetzungen unterscheiden. Beispielsweise ist die Beschaffenheit des Bodens ein wichtiger Punkt, da hier je nach Möglichkeit mit versickerungsfähigem Pflaster direkt in den Boden entwässert werden kann oder aber aufwändige Kanalanlagen notwendig sein können.

### Ausbaustandard Bike+Ride

Die Region Hannover stellt B+R-Anlagen gemäß der nachstehend beschriebenen Ausbaustandards her. Die Ausbaustandards sind eine Forderung des Zuwendungsgebers und folgen den Förderrichtlinien des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). In der Ausführung unterscheiden sich die Anlagen im Wesentlichen in der Art der Entwässerung. Nach Möglichkeit soll das Niederschlagswasser versickert werden. Besteht diese Möglichkeit nicht, ist aus technischen und baugesetzlichen Gründen eine Entwässerung mittels Kanalisation erforderlich.

Beschreibung des Ausbaustandards für B+R-Anlagen:

- Befestigung der Stellflächen überwiegend aus Betonpflaster.
- Anlehnbügel aus verzinktem Stahlrohr 6 cm für jeweils zwei Fahrräder.
- Überdachungen aus einer Stahlkonstruktion, welche bei beengten Platzverhältnissen in einseitiger Schwingdachform und bei ausreichendem Platz in zweiseitiger Schwingdachform ausgeführt werden. Die Bauweise erfolgt im so genannten Baukastenprinzip (ein Element für ca. 24 Fahrräder). Bei steigendem Bedarf können weitere Elemente angebaut werden.
- Die Anlage muss aus Sicherheitsgründen beleuchtet sein.
- In den Mittel- und Oberzentren sowie an Stationen mit starker B+R-Nachfrage werden Teile der Anlage eingezäunt und mit abschließbaren Türen versehen. Auf diese Art entsteht eine „Fahrradgarage“.

## 3. Maßnahmenkonzept

Die Region Hannover hat im Jahre 2005 eine Aktualisierung ihres Park+Ride-/Bike+Ride-Konzeptes (P+R-/B+R-Konzept) abgeschlossen. Dabei wurde das bisherige Konzept gemäß Nahverkehrsplan 2003 (NVP 2003) überprüft und weiterentwickelt. Das neue P+R-/B+R-Konzept stellt eine wichtige Entscheidungshilfe für einen wirtschaftlichen Mitteleinsatz dar und war Basis für die Aufstellung des Ausbaukonzeptes im NVP 2008.

Die Untersuchung umfasste Nachfrageerhebungen an 45 SPNV- sowie 18 Stadtbahn-Stationen unter Einbeziehung weiterer Stellplätze im Stationsumfeld. Zielsetzung war die Erstellung eines regionsweiten, transparenten Maßnahmenkatalogs zur Aufstellung eines Mehrjahresprogrammes P+R/B+R an SPNV-Stationen und P+R an Stadtbahn-Stationen. Auf die Entwicklung eines B+R-Konzeptes für Stadtbahnstationen wurde verzichtet, da die vorliegenden Bestandsdaten hier nur geringen Handlungsbedarf erkennen lassen. Bei Bedarf soll hierzu im Einzelfall entschieden werden (Einzelfallbetrachtung). Auf die Priorisierung von Neu- und Ausbauprojekten wurde bewusst verzichtet, sodass auch Maßnahmen wie Qualitätsverbesserung, Wegweisung, Marketing, barrierefreie Zugänglichkeit und ordnungsrechtliche Maßnahmen stärkere Berücksichtigung finden konnten. Abschließend erfolgte eine Zuordnung der erforderlichen

Maßnahmen in die Ausbauklassen 1 (hoch), 2 (mittel) und 3 (niedrig).

gering=3) auf Grundlage im Konzept festgelegter Bewertungskriterien.

Zusammenfassend lässt sich die Untersuchung in 5 Stufen gliedern:

1. Erfassung sämtlicher P+R-/B+R-Bestandsdaten (u.a. Kapazität, aktuelle Auslastung, Bahnsteigerreichbarkeit) und Dokumentation der Ergebnisse in einem Stationskaster.
2. Schriftliche Befragung von P+R-Kunden an ausgewählten Stationen (u.a. Einzugsbereich, Fahrbeziehungen, Fremdnutzung).
3. Ableitung des Handlungsbedarfs für P+R/B+R und Abgleich mit dem NVP 2003 und bereits vorliegenden Planungen/Ausbauvorhaben der Region.
4. Erarbeitung von Ausbaukonzepten P+R/B+R inkl. Einzelkostenübersicht unterteilt in Neuanlage/Kapazitätserweiterung, Qualitätsverbesserung, Optimierung der Wegweisung, ordnungsrechtliche Maßnahmen, Marketing sowie ergänzende Infrastruktur (z.B. barrierefreie Zugänglichkeit).
5. Dringlichkeitsbewertung für alle 63 Stationen durch Festlegung einer Ausbaupriorität (hoch=1, mittel=2,

Die Einstufung der erforderlichen Maßnahmen an den einzelnen Stationen - getrennt nach SPNV und Stadtbahn sowie P+R und B+R - zeigen die folgenden beiden Tabellen. Die jeweils empfohlenen Maßnahmenbausteine sind in den Darstellungen des Kartenbandes übersichtlich dargestellt.

Vorbehaltlich der Finanzierbarkeit sollen während des Geltungszeitraumes des NVP 2008 möglichst viele Maßnahmen der Ausbaupriorität 1 (P+R und/oder B+R) umgesetzt werden. Darüber hinaus ist auch die Umsetzung weiterer Maßnahmen – insbesondere der Ausbaupriorität 2 - möglich, wenn durch Kombination mit anderen Vorhaben Synergien ausgeschöpft werden können. Die Dringlichkeit für eine Verbesserung von Park+Ride ist an SPNV-Stationen deutlich höher als an Stadtbahn-Stationen. Für 31 der untersuchten 46 SPNV-Stationen werden Maßnahmen für erforderlich gehalten, wobei der Schwerpunkt auf Kapazitätserweiterungen liegt und nur in kleinerem Umfang Qualitätsverbesserungen und andere Maßnahmen vorgenommen werden müssen.

Tab. E V 1: Ausbauklasse P+R und B+R von SPNV-Stationen

Station	Ausbaupriorität P+R	Ausbaupriorität B+R
Ahlten	2	2
Aligse	1	3
Anderten-Misburg	1	1
Bantorf	3	3
Barsinghausen	2	2
Bennemühlen	1	2
Bennigsen	1	2
Bissendorf	1	1
Burgdorf	3	1
Dedenhausen	1	3
Dedensen/Gümmer	3	3
Dollbergen	2	2
Egestorf	1	3
Ehlershausen	1	2
Eilvese	1	3
Empelde	3	3
Großburgwedel	2	2
H.-Bornum (B+R 2006 realisiert)	3	3
H.-Linden/Fischerhof (nur B+R)	-	2
H.-Vinnhorst	2	1
Hämelerwald	1	1
Hagen	2	3
Holtensen/Linderte	1	2
Immensen-Arpke	3	3
Isernhagen	2	3
Kirchdorf	1	1
Langenhagen-Kaltenweide	3	2
Langenhagen-Mitte	1	1
Langenhagen-Pferdemarkt	2	1
Lehrte	1	1
Lemmie	3	3
Letter	3	2
Mellendorf	1	2
Neustadt a. Rbge.	1	1
Otze	1	3
Poggenhagen	3	3
Rethen	3	3
Ronnenberg	2	2
Seelze	3	2
Sehnde	2	2
Springe	1	2
Völkzen/Eldagsen	2	3
Weetzen	2	2
Wennigsen	3	1
Winninghausen	2	2
Wunstorf	1	1

**Tab. E V 2: Ausbauklasse P+R von Stadtbahn-Stationen**

Station	Ausbaupriorität P+R
Ahlem	2
Alte Heide	3
Altwarmbüchen	1
Ehrhartstraße	2
Empelde/Eichendorffstraße	1
Fasanenkrug	3
Garbsen	1
Kurze-Kamp-Straße	3
Langenhagen	3
Langenhagen-Zentrum	2
Marienwerder	1
Mühlenberg	1
Nordhafen	2
Ostfeldstraße	3
Pascalstraße	1
Rethen Bahnhof	3
Stöcken	2
Wettbergen	1

Dagegen wird nur an 5 der untersuchten 18 Stadtbahn-Stationen Park+Ride-Erweiterungsbedarf definiert. Hier sind an den meisten Stationen noch erhebliche Kapazitätsreserven vorhanden. Verbesserungsmaßnahmen für Park+Ride an Stadtbahn-Stationen sollten daher vorrangig darauf abzielen, Fehlbelegungen durch Fremdbenutzer einzuschränken bzw. vorhandene Stellflächen durch vernetzte Wegweisung von Park+Ride-Anlagen an Nachbarstationen effektiver zu nutzen

Erheblicher Handlungsbedarf besteht an einer Modernisierung der Bike+Ride-Anlagen an SPNV-Stationen. Nur für etwa die Hälfte der untersuchten Fahrradabstellplätze werden überdachte kundenfreundliche Rahmenhalter angeboten. Abschließbare Sammelanlagen (ohne Fahrradstation Wunstorf) weisen einen Kapazitätsanteil von ca. 4 % des gesamten Bike+Ride-Angebotes auf. Daraus lässt sich ableiten, dass vor dem Hintergrund einer zunehmenden Nutzung hochwertiger Fahrräder auch auf dem Weg zur Arbeit – verbunden mit dem Wunsch nach höherer Reisegeschwindigkeit und höherem Fahrkomfort – der Sicherung und dem Schutz von Fahrrädern vor Vandalismus zukünftig stärker Rechnung getragen werden soll.

Von den 46 untersuchten SPNV-Stationen kann knapp der Hälfte eine hohe Ausbaupriorität Park+Ride zugeordnet werden. Hierzu zählen Stationen, für die bereits umfassende Bahnhofsrahmenplanungen mit Einbeziehung der Anforde-

rungen an Park+Ride-/Bike+Ride-Erweiterungen erarbeitet worden sind, und zwar Neustadt am Rübenberge, Wunstorf, Springe und Hämelerwald. Für zwei weitere Stationen (Benningen und Kirchdorf) existieren Ausbauplanungen der Region und an der Station Großburgwedel wurde 2005 der vorgesehene Ausbau der Park+Ride-Anlage bereits realisiert. Damit wird eine gute Übereinstimmung der ermittelten Rangfolge von SPNV-Stationen für Park+Ride-/Bike+Ride-Ausbaumaßnahmen mit laufenden Planungen und Ausbauvorhaben der Region deutlich.

Wichtige ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur an den untersuchten Stationen bilden die Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit sowie die vernetzte Wegweisung von P+R-Anlagen an Nachbarstationen, insbesondere vor dem Hintergrund einer wirtschaftlichen Optimierung.

Die Entwicklung einzelner Wegweisungsbausteine bzw. einer Wegweisungskonzeption für P+R-Anlagen an SPNV- und Stadtbahn-Stationen könnte aus Nutzen-Kosten-Erwägungen sowie vor dem Hintergrund einer relativ zeitnah möglichen Erfolgskontrolle auch unabhängig von der Rangeinstufung realisiert werden.

#### 4. **Ausblick**

Um das Konzept auch in Zukunft als zentrales Steuerungsinstrument und Entscheidungshilfe für die weitere Optimierung des P+R-/B+R-Systems nutzen zu können, soll eine ständige Aktualisierung der Grundlagendaten erfolgen. Zudem ist mittelfristig eine Überarbeitung des Basiskonzepts vorgesehen.

