

Landeshauptstadt München
KVR – I/3
Per E-Mail

Ihr Ansprechpartner:
Wolfgang Großmann
Telefon: (089) 32 46 47-15 (Fax: -20)
Mail: W.Grossmann@parkundride.de
Datum: 23.08.2019

Zweckbestimmung der P+R Parkplätze durchsetzen

Antrag Nr. 14-20 / A 05660 von Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Christian Vorländer, Herrn StR Jens Röver vom 18.07.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Antrag spricht eine Problemstellung an, die an zahlreichen P+R Anlagen in einem seit einigen Jahren zunehmenden Umfang festzustellen ist. Wir möchten ihn deshalb zum Anlass nehmen, Ursachen der Fehlbelegung (Ziffer 1), Rahmenbedingungen (Ziffer 2), Arten der Fehlbelegung nach Kundengruppen und darauf bezogene Maßnahmen (Ziffer 3) sowie weitere Lösungsansätze (Ziffer 4) ausführlicher darzustellen.

Die in dem Antrag genannte P+R Anlage Oberwiesenfeld hat sich dabei, wie die nachstehende Tabelle zeigt, in den vergangenen Jahren zu einem Brennpunkt der Fehlbelegung – nicht nur - durch Hotelgäste, sondern auch Besucher und Beschäftigte nahegelegener Firmen entwickelt.

Jahr	2014	2015	2016	2017	2018	1. Hj. 2019
Anteil Fehlbeleger	28%	23%	21%	36%	36%	47%

Exemplarisch nachstehend die Ergebnisse zweier Schwerpunktkontrollen kurz vor und nach den in dem Antrag genannten Tag, die etwa für den 12.07.2019 im morgendlichen Zufahrtsverkehr eine Anzahl von 39 kontrollierten Fahrzeugen zeigen.

Datum	Tag	Person 1		Person 2		Anzahl kontroll. Pkw	Fehlbelegungskontrolle OWF		
		Beginn	Ende	Beginn	Ende		mit Fahr-schein	ohne Fahr-schein	abgewiesene Pkw
12.07.2019	Freitag	06:44	8:10	7:00	8:29	39	13	15	11
18.07.2019	Donnerstag	14:50	15:50	15:45	17:45	69	35	17	17

Serviceunternehmen der Landeshauptstadt München

Sitz der Gesellschaft: München
Registergericht München HRB 99771
Geschäftsführer: Wolfgang Großmann
Ust-IdNr.: DE 154519282

Bankverbindung:
Stadtparkasse München
IBAN: DE30 7015 0000 0000 4339 95
BIC: SSKMDEMM



P+R Park & Ride GmbH

Garmischer Straße 19
81373 München
Telefon (089) 32 46 47 - 48
www.parkundride.de
Weitere Informationen siehe Beiblatt

1. Ursachen der Fehlbelegung von P+R Anlagen

Fehlbelegung entsteht, wenn die P+R Stellplätze attraktiver sind, etwa weil in der Umgebung ein Stellplatzdefizit besteht oder vorhandene Stellplätze unattraktiver, d.h. meist teurer sind. Bezogen auf Kundengruppen entsteht Fehlbelegung damit durch Anwohner, Besucher und Beschäftigte umliegender Bebauung oder durch Dauerparker, meist Flugreisende.

Das Problem ist dabei nicht neu, vielmehr war Fehlbelegung seit Einführung des P+R Angebots bei entsprechenden Umfeldbedingungen zu beobachten. Der Abschlussbericht von Herrn Prof. Kirchhoff vom 15.10.2003 über das damalige MOBINET Arbeitspaket A 5, in dem damals die Einführung von P+R Entgelten erprobt wurde, führt hierzu aus:

Hier leistet auch die Entgelterhebung einen Beitrag zur Reduzierung des Fremdparkens. Probleme der Fremdnutzung bestanden bei den in den Versuch einbezogenen P+R-Anlagen lediglich an der Anlage Großhadern, wo schon viele Beschäftigte des Krankenhauses parken. Die übrigen Anlagen haben in ihrer Umgebung keine herausragenden Nutzungen, die starken Autoverkehr anziehen. Vor Einführung der Entgelterhebung war auf der P+R-Anlage Großhadern bereits intensiv kontrolliert worden. Dadurch konnte der Fremdarkeranteil auf 16% reduziert werden. Die Einführung der Entgelterhebung in Großhadern hat zu einem nochmals deutlichen Rückgang auf 10 % geführt. Dieser Rückgang ist deshalb so bedeutsam, weil auf der P+R-Anlage Olympiazentrum, die nicht mit in die Entgelterhebung einbezogen ist, trotz unvermindert durchgeführter Kontrollen die Zahl der Fremdarker gleich blieb.

Verändert haben sich zwischenzeitlich aber die Rahmenbedingungen, d.h. das Umfeld von P+R Anlagen. Die zunehmende Verdichtung im Umfeld hochattraktiver Standorte, wie sie gerade innerstädtische Schnellbahnhöfe darstellen, erzeugt zwangsläufig einen Parkdruck an P+R Anlagen.

Während etwa im Jahr 2003 kostenpflichtige Mitarbeiterstellplätze wohl eher die Ausnahme waren, sind sie heute eher der Regelfall. Fehlbelegung war damals mitunter einfach durch Bequemlichkeit motiviert, weil der Weg von der P+R Anlage zum Werkstor kürzer war als von den Mitarbeiterstellplätzen aus. Der geringe P+R Parkpreis konnte deshalb Verhaltensänderungen auslösen. Hier haben sich zwischenzeitlich aber die Relationen verschoben. Selbst wenn Besucher- und Beschäftigtenstellplätze in einem die Nachfrage deckenden Umfang bestehen, hält sich die – erstrebte – Abschreckungswirkung des P+R Parkpreises, wenn der Preis des Mitarbeiterstellplatzes das Drei- bis Vierfache beträgt, naturgemäß in Grenzen.

2. Rahmenbedingungen

Das Parken auf P+R Anlagen erfolgt auf zivilrechtlicher Grundlage und wird über Einstellbedingungen näher geregelt. In dem hier maßgeblichen Kontext enthalten diese in Ziffer 1 folgende Regelung:

„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.“

Für den Fall von Verstößen ist weiter eine Vertragsstrafenabrede i.H.v. 30 € je Verstoß enthalten, bei Tateinheitlichen Fällen maximiert auf 500 €. Bei den in Ziffer 4.2. beschriebenen Sonderfällen wird ein Vorrang der MVV-Fahrgäste statuiert.

Bei den Einstellbedingungen handelt es sich um Allgemeine Geschäftsbedingungen i.S.d. §§ 305 ff BGB. Sie unterliegen damit den hohen Anforderungen, die Gesetz und Rechtsprechung an Transparenz und Inhaltskontrolle stellen.

Diese Festlegung der Nutzungsberechtigung auf Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel, als Grundvoraussetzung, überhaupt gegen Fehlbelegungen vorgehen zu können, ist nach unserem Kenntnisstand bundesweit eher der Ausnahmefall.

3. Arten der Fehlbelegung nach Kundengruppen und darauf bezogene Maßnahmen

Die P+R Park & Ride GmbH geht seit Jahren auf der Grundlage der Einstellbedingungen gegen die Fehlbelegung von P+R Anlagen vor. Hierbei werden in Abhängigkeit von der zugrundeliegenden Problematik unterschiedliche Lösungsansätze verfolgt.

3.1. Anwohner

3.1.1. Problemanlagen

Beispielsweise die P+R Anlagen Innsbrucker Ring, Mangfallplatz oder Fürstenried West liegen unmittelbar neben Wohnbebauung. Im Gebiet südöstlich des Bahnhofs Moosach scheint ein Stellplatzdefizit zu bestehen, das einen Fehlbelegungsdruck – durchaus auch aus größerer fußläufiger Entfernung - zu der P+R Anlage Moosach erzeugt.

Insbesondere für die P+R Anlage Fürstenried West war gegen Ende des Jahres 2016 eine ungewöhnliche Häufung von Beschwerden zu verzeichnen, dass bereits frühmorgens keine Stellplätze mehr verfügbar seien, weil diese von Anwohnern oder Dauerparkern belegt seien. Die deshalb durchgeführten Überprüfungen bestätigten diese Hinweise, wobei teilweise geradezu kuriose „Tarnmanöver“ der Kunden erkennbar wurden, wie etwa das tägliche Umparken des Fahrzeugs innerhalb der P+R Anlage und die penible Entfernung von zu Kontrollzwecken angebrachten Kreidestrichmarkierungen.

Recht aktuell nachstehend die Anfrage eines Kunden vom 09.08.2019:

„Hallo! Ich frage mich, wo ich mein jährliches Parkticket kaufen kann. Ich frage mich, ob wir Rabatte haben. Wir wohnen in einer neuen Wohnung in der Carl-Wery-Straße und Ihr Parkplatz ist bei uns.“

Die angesprochene Wohnanlage verfügt lt. Gewofag Website über 278 Pkw-Stellplätze und 603 Fahrradstellplätze.

3.1.2. Maßnahmen

Zum 01.02.2017 wurden deshalb an den P+R Anlagen Fürstenried West, Moosach, Innsbrucker Ring und Mangfallplatz ergänzende Parkregelungen eingeführt, nach denen das Parken im Zeitraum zwischen 03:00 – 04:00 Uhr nur noch mit einer – kostenlos erhältlichen - Sondererlaubnis gestattet ist. Für die Erteilung dieser Sondererlaubnisse werden Quelle – Ziel geprüft. Gelegentliches Parken während der Sperrzeit ohne Erlaubnis wird als sog. „Nachtschwärmerregelung“ toleriert.

Die Maßnahme hat sich gut bewährt und die Fehlbelegung konnte innerhalb weniger Tage von zuvor bis zu 80 Fahrzeugen in der Nacht in P+R Fürstenried West, auf wenige Fahrzeuge reduziert werden.

3.1.3. Paradigmenwechsel

Trotz des Erfolgs dieser Maßnahmen ist aus Sicht der Gesellschaft durchaus kritisch anzumerken, dass hier mit hohem personellem und finanziellem Aufwand ein Kundenpotential verdrängt wurde. Dies war in den betroffenen P+R Anlagen aufgrund der dortigen P+R Nachfrage zwingend notwendig, weil diese Form der Fehlbelegung effektiv zu einer Verdrängung der Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel geführt hat.

An anderen Standorten, an denen die P+R Nachfrage nicht so extrem ist, erscheinen aus Sicht der Gesellschaft flexiblere Lösungen, etwa Sonderparkberechtigungen, die das Parken zu P+R-schwächeren Zeiten, also nachts und am Wochenende ermöglichen, im Sinne einer flexiblen Mehrfachnutzung wertvollen Parkraums durchaus sinnvoll. Hier wird die Durchführung eines Pilotversuchs angestrebt.

3.2. Dauerparker

3.2.1. Problemanlagen

Ein Problem durch Dauerparker ist vorrangig an den flughafennahen P+R Anlagen der Linien S 1 und S 8 festzustellen. Insbesondere in Hallbergmoos hatte dies bereits kurz nach Eröffnung des Flughafens München zu einer Verdrängung der Berufspendler, für die Anlage eigentlich gedacht ist, geführt.

3.2.2. Maßnahmen

Seit dem Jahr 2001 unterstützt die Gesellschaft deshalb die Gemeinde Hallbergmoos, und seitdem auch weitere Gemeinden, bei der Einhaltung der Parkregelungen. Hierzu werden nächtliche Kontrollfahrten organisiert und ausgewertet und bei Verstößen Vertragsstrafen je nach Parkdauer von 30 € – 500 € erhoben.

Vorrangig durch die intensive Information, etwa auf den Internetseiten der Gesellschaft oder der MVV GmbH, aber sicher auch unterstützt durch die in verschiedenen Foren nachzulesenden Erfahrungen „dass hier tatsächlich kontrolliert wird“, konnte das Dauerparken auch während der Ferien auf Werte gut unter 5 % der Stellplatzkapazität reduziert werden.

3.2.3. Paradigmenwechsel

Zu beobachten ist, dass der Fehlbelegungsdruck durch Dauerparker abnimmt, je weiter die P+R Anlage vom Flughafen entfernt liegt. Hier zeigt sich nach Auffassung der Gesellschaft, dass auch das Thema „Dauerparken“ durchaus aus verschiedenen Blickwinkeln gesehen werden sollte. Einerseits eine lediglich vorgeschobene „alibihafte“ Nutzung des P+R Systems („ich bin auf meiner Fahrt von Mittenwald extra in Hallbergmoos umgestiegen, um die Umwelt zu entlasten“) um möglichst nah und kostengünstig zum Flughafen zu gelangen, andererseits aber das Bedürfnis von P+R Kunden, das Fahrzeug auf der bereits regelmäßig genutzten P+R Anlage, etwa wegen einer zweitägigen Dienstreise, einmal länger abzustellen. Hinzu kommen die Parkbedürfnisse von Mehrtagestouristen. Diese Fälle unterscheiden sich doch deutlich von den zuvor genannten einer lediglich alibihafte P+R Nutzung.

Für Besucher Münchens besteht mit der seit längerer Zeit bestehenden Dauerparkmöglichkeit in Fröttmaning und Messestadt Ost ein gutes Angebot, am Stadtrand vom Pkw auf den ÖPNV umzusteigen. Ergänzend wurde nun auch an den P+R Anlagen Daglfing und Freiham eine Dauerparkmöglichkeit geschaffen.

3.3. Beschäftigte und Besucher umliegender Bebauung

3.3.1. Problemanlagen

Neben den bereits genannten P+R Anlagen Olympiazentrum oder Oberwiesenfeld kann im Grundsatz bei zahlreichen weiteren P+R Anlagen in und außerhalb des Stadtgebiets, sofern um den jeweiligen Schnellbahnhof eine Bürobebauung besteht, von Fehlbelegung ausgegangen werden. Beispielhaft nachstehend die Kontrollergebnisse von Aidenbachstrasse und Klinikum Großhadern.

	2014	2015	2016	2017	2018	1 Hj. 2019
Aidenbachstrasse	15%	8%	6%	7%	7%	9%
Klinikum Großhadern	16%	15%	18%	22%	25%	24%

Eine Ursache für den Anstieg der Fehlbelegung in P+R Klinikum Großhadern könnte sein, dass im Laufe des Jahres 2015 auf den Parkplätzen des Klinikums Großhadern eine Bepreisung für Beschäftigte und Besucher eingeführt wurde.

3.3.2. Maßnahmen

Zur Reduzierung der Fehlbelegung führt die Gesellschaft bereits seit den neunziger Jahren Kontrollen durch. Diese erfolgen entweder bei der Zufahrt oder bei der Ausfahrt. Vorteil von Zufahrtskontrollen als Präventivmaßnahme ist, dass so Stellplätze für MVV-Fahrgäste freigehalten werden können und mit den Parkregelungen nicht vertraute Nutzer gut informiert werden können, Nachteil aber, dass die Behauptung, den Fahrschein dann am Bahnhof noch zu erwerben, kaum widerlegbar ist. Ausfahrtskontrollen bieten dagegen einen besseren Ansatz für eine Vertragsstrafe, wenn eben kein Fahrschein o.ä. vorgezeigt werden konnte. Zu beobachten und inhaltlich zu bearbeiten sind neben der Standardausrede „von der U-Bahn zu kommen und den Fahrschein bereits weggeworfen zu haben“, auch derartige Mitteilungen von Kund*innen.

„Ich habe heute mit meinem PKW, amtl. Kennzeichen EBE ... den Park and Ride Parkplatz, U Bahn Station Oberwiesenfeld benutzt, da ich tagsüber mit der U Bahn in der Innenstadt war. Als ich ausfahren wollte, wurde ich von einem Aufseher um Vorzeige der Fahrkarte gebeten. Leider konnte ich auf die Schnelle unser Familienticket (Isar Card Abo \ siehe Foto) nicht vorzeigen, da ich es in meiner Tasche nicht fand. Mir wurden nun von Seiten Ihres Angestellten ein Bußgeld von 30,- EUR angedroht sowie mein Kennzeichen für das Bußgeld notiert. Ich bitte Sie darum die Bussgeldandrohung zu widerrufen, zumal wir Vertragspartner sind, KD Nr. und Verständnis, dass ich das Ticket nicht spontan vorzeigen konnte.“

In der Praxis mischen sich beide Kontrollformen.

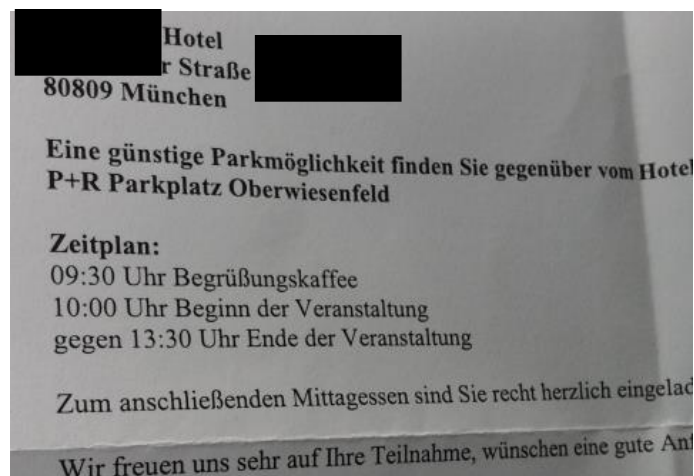
3.3.2.1. Rahmenbedingungen

Die Effektivität der Kontrollen wird durch verschiedene Rahmenbedingungen beeinflusst.

- **Geschlossener oder offener Kreis von Fehlbelegern**

Sofern die Fehlbelegung durch Beschäftigte verursacht wird, handelt es sich um einen doch eher geschlossenen Kreis von Personen, so dass die Regelungen bekannt sind. Kritisch dabei ist, dass Umgehungsstrategien sich innerhalb dieses Kreises herumsprechen können, z.B. Beifahrer steigt nach der Kontrolle aus und geht zurück, um den „einen“ MVV Fahrschein weiterzugeben.

Ein offener Kreis von Fehlbelegern liegt dagegen etwa bei Besuchern der umliegenden Einrichtung vor. Hierzu zählen beispielsweise auch Patienten und Besucher des Klinikums Großhadern bzw. der umliegenden Arzthäuser oder etwa wie in Oberwiesenfeld Hotelgäste bzw. Besucher von Tagungen, die im Hotel stattfinden.



- **Zeiten der Fehlbelegung**

Während bei festen Schichtzeiten die Kontrollen gezielt auf den typischen Zu- oder Abfahrtszeitraum gelegt werden können, ergibt sich sonst eine große zeitliche Spannbreite, die die Effektivität der Kontrollen negativ beeinflusst. Durchaus ein Extrembeispiel ist hier die P+R Anlage Oberwiesenfeld, an der eine Fehlbelegung am Morgen durch Beschäftigte des Hotels und der Firmen, danach durch Veranstaltungsbesucher und dann durch anreisende Hotelgäste erfolgen kann.

- **Erkennbarkeit der Kontrollen**

Bei manchen P+R Anlagen sind die Parkplätze von der umliegenden Bebauung aus sichtbar, d.h. die Beschäftigten können von ihrem Büro aus bequem beobachten, wann die Kontrollen beendet werden.

3.3.2.2. Kontrollumfang

Zu- und Ausfahrtskontrollen werden im Regelfall als sog. Schwerpunktkontrollen durch zwei Personen durchgeführt. Zum einen, um im Interesse eines ungestörten Verkehrsablaufs eine rasche Durchführung der Kontrollen zu gewährleisten, zum anderen aber auch zum Schutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in einer durchaus konfliktträchtigen Situation. Sie sind damit finanziell und logistisch aufwendig, weil zwei Mitarbeiter*innen des Kontrollaußendienstes zur selben Zeit an einen Standort zusammentreffen müssen.

Ergänzend zu diesen Schwerpunktkontrollen kommen die „normalen“ Kontrolltätigkeiten auf den P+R Anlagen (Parkticketkontrolle, Einhaltung Parkordnung), hinzu, bei denen seit einiger Zeit zunehmend die Fehlbelegung – soweit dies durch eine Person möglich ist – ebenfalls kontrolliert wird.

Kontrollen P+R Anlagen Stadtgebiet	2015	2016	2017	2018
Routinekontrollen				
- Kontrollierte Fahrzeuge gesamt	254.208	206.125	195.951	241.505
Schwerpunktkontrollen wegen Fehlbelegung				
- Anzahl Kontrollen	130	141	132	377
- Kontrollierte Fahrzeuge	15.694	14.981	13.115	13.251
- Beanstandungen	1.780	1.695	2.173	2.646
- Quote Kontrollen/Beanstandungen	11,3 %	11,3%	16,6 %	20,0 %

Der Anstieg der Fehlbelegungskontrollen im Jahr 2018 beruht auf einem flexibleren Einsatzkonzept mit eher situativ orientierten Kurzkontrollen.

Zur Verdeutlichung des gesamten Kontrollumfang ist zu erwähnen, dass auf den P+R Anlagen außerhalb des Stadtgebiets im Jahr 2018 rd. 344.000 Fahrzeuge bei Routine- und 6.700 bei Schwerpunktkontrollen kontrolliert wurden.

Insbesondere wegen der sich zunehmend verschärfenden Fehlbelegungsproblematik wurden ab 01.01.2018 für den Kontrollaußendienst zwei zusätzliche Vollzeitstellen geschaffen. Aufgrund der aktuellen Arbeitsmarktsituation konnten diese aber bisher nicht dauerhaft besetzt werden. Die Kontrolltätigkeiten finden auch am Wochenende oder am späten Abend statt und erfordern gerade bei den Schwerpunktkontrollen im Umgang mit den Kund*innen eine sehr hohe Stresstoleranz.

3.3.3. Paradigmenwechsel

Die Fehlbelegung durch Besucher umliegender Einrichtungen führt an manchen P+R Anlagen zu Problemen, weil die „wirklichen“ Umsteiger auf den ÖPNV verdrängt werden. Dabei sind aber auch in dem Problemfall „Nutzung der P+R Anlage Oberwiesenfeld durch Hotelgäste“ andere Blickwinkel vorstellbar. So ist naturgemäß die Auslastung von P+R Anlagen an Wochenenden geringer, so dass das Parken von Hotelgästen während des Wochenendes nicht zwingend zu einer Verdrängung der Umsteiger führt. Hinzu kommt, dass ein Teil der Hotelgäste etwa für eine Stadtbesichtigung mutmaßlich sogar wirklich die öffentlichen Verkehrsmittel

nutzt – dies allerdings nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Parkvorgang, sondern erweitert um eine Übernachtung im Hotel.

Hier ist aber zu berücksichtigen, dass allzu differenzierte Regelungen möglicherweise wenig praktikabel und missverständlich sein können und damit auch vor dem Hintergrund der Unklarheitenregelung für allgemeine Geschäftsbedingungen problematisch sein können.

4. Weitere Lösungsansätze

4.1. Appell an die auslösenden Firmen

Im Regelfall ist das Ziel der Fehlbeleger erkennbar. Firmen oder auch Betriebsräte wurden in der Vergangenheit deshalb auch schon mehrfach angeschrieben und auf die bestehenden Regelungen hingewiesen. Reaktionen hierauf sind selten und wenn – dann eher von kleineren Firmen und Einrichtungen, bei denen möglicherweise tatsächlich Unkenntnis der Regelungen vorlag.

Dabei könnte ein entsprechender firmeninterner „tone from the top“ möglicherweise durchaus etwas bewirken. So gab es bereits im Vorfeld des temporären Umzugs der Fahrerlaubnisbehörde in die Garmischer Straße Anfrage von Beschäftigten, ob sie in der P+R Tiefgarage im gleichen Gebäude parken könnten. Das Betreuungsreferat wurde deshalb über diese mögliche Fehlbelegung im Vorfeld informiert und durch die Hauptabteilungsleitung deutlich kommuniziert, dass dies nicht gewünscht sei. Tatsächlich war und ist im Weiteren keine nennenswerte Fehlbelegung durch Beschäftigte dieser Stelle zu beobachten.

4.2. Steuerung durch Preisdifferenzierung

4.2.1. Gesplittete Parktarife

Seit Inbetriebnahme der P+R Anlage Messestadt Ost und dann seit Eröffnung der Allianz Arena ist in Abstimmung mit den zuständigen Förderstellen der Regierung von Oberbayern die Benutzung durch Messebesucher bzw. Stadionbesucher zulässig. Eine vergleichbare Regelung existiert seit langer Zeit weiter an der P+R Anlage Olympiazentrum.

Streng genommen handelt es sich hier um eine Fehlbelegung, weil die zwingende Vorgabe, nur „als Fahrgast öffentlicher Verkehrsmittel“ parken zu dürfen, an diesen P+R Anlagen nicht besteht. Sie war und ist an diesen Standorten aber sinnvoll, weil dort besondere Rahmenbedingungen bestehen, die eine Mehrfachnutzung sinnvoll erscheinen lassen. So ist beispielsweise an einem Samstagnachmittag die typische P+R Nachfrage erfahrungsgemäß gering und kann über die laufende Fluktuation gedeckt werden. Damit besteht die Möglichkeit, Stadionbesucher in der P+R Anlage Fröttmaning parken zu lassen, ohne dass Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel verdrängt werden.

Die Parktarife für diese Fälle der „Fehlbelegung“ orientieren sich an anderen Grundsätzen. Einerseits weil nicht einzusehen ist, dass etwa Stadionbesucher den vergünstigten P+R Tarif zahlen sollen, und andererseits, weil etwa 1 € Tagesparkpreis für Stadionbesucher bei einem Parkpreis von 10 € in den Stadionparkhäusern das falsche verkehrliche Signal wäre, mithin die Verkehrsprobleme erhöhen würde.

Diese unterschiedliche Preisgestaltung, bei der Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel unverändert den „normalen P+R Tarif“ zahlen, hat sich in den genannten P+R Anlagen gut bewährt. Sie ist naturgemäß aber auch kontrollintensiv.

4.2.2. Einführung von marktüblichen Parktarifen zur Steuerung der Nachfrage

Dieses Konzept der gesplitteten Parktarife wurde in diesem Jahr versuchsweise an der P+R Anlage Heimeranplatz erweitert. Dort wurden zusätzlich marktübliche Parktarifen zur Steuerung der Parknachfrage eingeführt.

An dieser P+R Anlage ist aufgrund der umliegenden Bebauung eine starke Fehlbelegung insbesondere durch Beschäftigte und Besucher festzustellen. Durch den Einzug der Führerscheinstelle in das Gebäude ergab sich zwar keine vermehrte Fehlbelegung durch Beschäftigte der Fahrerlaubnisbehörde (siehe vorstehende Ziffer 4.1.), wohl aber durch Besucher*innen. Allerdings war zu beobachten, dass die tatsächliche Parkdauer im Regelfall unter einer Stunde liegt, so dass sich in der P+R Anlage zwar der Umschlag an Fahrzeugen deutlich erhöht hat, die Maximalauslastung aber kaum angestiegen ist.

Hier wurde deshalb neben dem normalen P+R Tarif ein zusätzlicher Standardtarif mit einem Parkpreis von 2,50 € pro Stunde und Tagesmaximum von 20 € eingeführt. Diese Preise entsprechen nach Lage und Umfeld den marktüblichen Gegebenheiten.

Die Preisberechnung verfolgt dabei aber bewusst zwei Zielrichtungen: Für die Besucher*innen der Fahrerlaubnisbehörde wird eine „legale“ Parkmöglichkeit geschaffen, die bei der Parkdauer auch zu Parkpreisen führt, die ohne Kontrollen problemlos bezahlt werden. Für die Beschäftigten oder Besucher umliegender Einrichtungen mit einer längeren Parkdauer ergibt sich aber dann doch ein durchaus prohibitiver Preis. Ein Tagesmaximum von 20 € liegt zwar immer noch unter der Vertragsstrafe von 30 €, die Erfahrung zeigt aber, dass ein „Nachkassieren“ bei Kontrollen deutlich „einfacher“ ist, als eine Vertragsstrafe.

Die bisherigen Erfahrungen sind sehr positiv, so dass eine Ausweitung des Konzeptes bei geeigneten P+R Anlagen zu überlegen ist.

4.3. Sofortkasse

Die Durchsetzung einer Vertragsstrafe ist relativ aufwendig und kostenintensiv. Von der Einholung einer Halterauskunft bis hin letztlich zur gerichtlichen Geltendmachung fallen zahlreiche Schritte an.

Bei der P+R Anlage Oberwiesenfeld wurde deshalb seit letztem Jahr dazu übergegangen, bei erkennbaren Fällen, etwa Hotelgästen, die direkt vom Hotel kommen, sofort die Vertragsstrafe zu kassieren. Die bisher gemachten Erfahrungen sind durchaus positiv, so dass geplant ist, diese Praxis auch auf weitere Hotspots auszudehnen.

Dabei ist aber insbesondere die Sicherheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu beachten. So hat beispielsweise nicht jede P+R Anlage einer derart „offene“ Gestaltung.

4.4. Zugangssperren oder Kombination aus Fahr- und Parkschein

Ebenso wie die öffentlichen Verkehrsmittel im MVV-Raum über keine Zugangssperren verfügen, die den Zugang nur mit Fahrschein ermöglichen, sind auch P+R Anlagen grundsätzlich frei befahrbar. Schranken als mögliche Zugangssperre sind aufgrund der damit verbundenen Investitions- und Betriebskosten gerade auf kleineren P+R Anlagen meist nicht sinnvoll. Im Stadtgebiet sind rd. 1/3 der Parkierungseinrichtungen mit Schranken ausgestattet, außerhalb bilden sie den absoluten Ausnahmefall.

Auch vor diesem Hintergrund wurde deshalb bereits im Vorfeld der Einführung des P+R Parkentgeltsystems im Jahr 2000 ein Kombiticket, das zum Parken berechtigt und zugleich als Fahrschein für die öffentlichen

Verkehrsmittel gültig ist, diskutiert. Dadurch würde – so die Überlegung – zugleich auch die Fehlbelegung beseitigt, weil die Kunden ja zwangsläufig zusätzlich den Fahrpreis entrichten müssten.

Mit den damaligen technischen Möglichkeiten wäre dies, abgesehen von einer Variante, nach der praktisch jede P+R Nutzerin bzw. jeder P+R Nutzer zwingend zugleich eine Tageskarte für die öffentlichen Verkehrsmittel erwerben muss, nicht darstellbar gewesen. Die Vielfalt des MVV-Tarifangebots hätte jedenfalls nicht abgebildet werden können, mit der Konsequenz, dass die Fahrkartenwahl zahlreicher P+R Kunden auf den „Zwangserwerb einer Tageskarte“ beschränkt worden wäre.

Mit den heutigen Möglichkeiten, z.B. der Einführung der elektronischen Chipkarten für Abokunden des ÖPNV, scheinen jetzt zwar technische Lösungsansätze einer Kombination aus Parkpreis und Fahrschein vorstellbar, sie sind aber nicht geeignet, die Fehlbelegung automatisch zu reduzieren.

- Für die Fehlbeleger entscheidend ist die Relation „Preis öffentlicher Fahrschein zuzüglich P+R Parkpreis“ im Verhältnis zu den Alternativen. Solange danach ein (Preis-)Vorteil der P+R Anlage besteht, wird diese missbräuchlich genutzt werden. Dieser Kreis von parkenden Personen entrichtet dann zwar zusätzlich einen Obolus an den ÖPNV, ohne ihn tatsächlich zu nutzen, für die tatsächlichen P+R Kundinnen und Kunden bedeutet dies aber dennoch keinen unmittelbaren Vorteil. Kontrollen sind weiterhin erforderlich.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Ergebnisse der durchgeführten Kontrollen an einer P+R Anlage außerhalb des Stadtgebiets. Eine große Firma in unmittelbarer Nachbarschaft zu der P+R Anlage verfügt über kostenpflichtige Stellplätze für Mitarbeiter*innen und bietet zugleich ein Jobticket an.

Zeitraum	Kontrollierte Fahrzeuge	Davon Jobticket	Anteil Jobticket in %
2014	796	402	51 %
2015	850	290	34 %
2016	614	160	26 %
2017	827	248	30 %
2018	756	209	28 %

Ein hoher Anteil der Nutzer dieser P+R Anlage verfügt zwar über ein Jobticket, nutzt aber nicht die öffentlichen Verkehrsmittel. Diese Kombination ist also „attraktiver“ als andere Möglichkeiten.

Im Leonardo Hotel gegenüber der P+R Anlage Oberwiesenfeld kostet ein Pkw Stellplatz in der hoteleigenen Tiefgarage 17 €. Ein kombinierter Fahr- und Parkschein, bestehend etwa aus Single Tageskarte Innenraum und P+R Tagerarif, führt zu einem Gesamtbetrag von 7,70 € und ist damit immer noch deutlich „günstiger“ als der Preis der Hotelgarage.

- Für Inhaber*innen einer IsarCard wäre es nicht nachvollziehbar, zusätzlich zum bereits vorhandenen Fahrschein noch einmal einen Fahrschein erwerben zu müssen, um eine P+R Anlage nutzen zu können. Technisch könnte dies dadurch lösbar sein, in dem am Kassenautomaten bei beschränkten P+R Anlagen der (elektronische) Fahrschein „gelesen“ wird, so dass die Kundin oder der Kunde etwa beim Kauf einer P+R Monatskarte nur den tatsächlichen Parkpreis zahlen muss.

Nachdem aber bereits jetzt bei Ausfahrtskontrollen „trickreiche“ Umgehungsversuche zu beobachten sind, in dem etwa die/der Beifahrer*in nach der Kontrolle aussteigt, um den MVV-Fahrschein in eines der nachfolgenden Fahrzeuge weiterzugeben, ist auch hier damit zu rechnen. Beispielsweise ganz einfach, indem die in der Familie vorhandene übertragbare IsarCard einmal zu Monatsbeginn mitgenommen wird, um damit eine P+R Monatskarte ohne integrierten Fahrschein zu kaufen.

Gar nicht einmal so überspitzt formuliert: solange es bei einem System „kombinierter Fahr- und Parkschein“ irgendeine Möglichkeit gibt, durch den Besitz einer ÖPNV-Dauerkarte einen gültigeren Parktarif zu erhalten, werden Umgehungsversuche vorkommen. Eine automatische Reduzierung der Fehlbelegung wird also nicht sichergestellt, Kontrollen bleiben nötig.

Anders wäre dies, wenn das Mobilitätsverhalten den Tag über abgebildet wird, so dass deutlich wird, ob die Kundin oder der Kunde tatsächlich – wie behauptet - in die Innenstadt gefahren ist oder lediglich in das benachbarte Bürogebäude gegangen ist. Eine Variante, die wohl nicht ernstlich erstrebenswert erscheint.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass gegen die Fehlbelegung an P+R Anlagen konsequent und intensiv vorgegangen wird, angesichts einer sich kontinuierlich verstärkenden Stellplatznot im Umfeld von Schnellbahnhöfen Gegenmaßnahmen aber zunehmend schwierig werden. Das Spektrum der Kontrollstrategien gegen die unterschiedlichen Formen der Fehlbelegung – Verursachung durch Anwohner, Beschäftigte, Besucher oder Dauerparker – wurde in den vergangenen Jahren von Ein- und Ausfahrtkontrollen kontinuierlich erweitert. Die Gesellschaft wird hier weiterhin daran arbeiten, durch zusätzliche Kontrollformen oder geänderte Strategien, die Fehlbelegung möglichst zu reduzieren, eine vollständige Vermeidung scheint aber nicht umsetzbar.

Mit freundlichen Grüßen

W. Großmann
Geschäftsführer

Informationen zur Gesellschaft Hinweis zum VSBG und Informationen zum Datenschutz

P+R Park & Ride GmbH

Gesellschafter:

Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat
Ruppertstraße 11, 80337 München

Kuratorium:

Allgemeiner Deutscher Automobil Club Südbayern e.V.,
Ridlerstraße 35, 80339 München

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club,
Landesvorstand Bayern e.V.,
Kardinal-Döpfner-Straße 8, 80333 München

Handelsverband Bayern e.V.
Briener Straße 45, 80333 München

Handwerkskammer für München und Oberbayern,
Max-Joseph-Straße 4, 80333 München

Industrie- und Handelskammer für München und
Oberbayern, Max-Joseph-Straße 2, 80333 München

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH,
Thierschstraße 2, 80538 München

Stadtwerke München GmbH,
Emmy-Noether-Straße 2, 80992 München

Hinweis zum Verbraucherstreitbeilegungsgesetz: Bei Streitigkeiten mit der P+R Park & Ride GmbH wäre die Allgemeine Verbraucherschlichtungsstelle des Zentrums für Schlichtung e.V., Straßburger Str. 8, 77694 Kehl, www.verbraucher-schlichter.de zuständig. Die P+R Park & Ride GmbH ist allerdings nicht bereit und nicht verpflichtet, an einem Streitbeilegungsverfahren bei dieser Verbraucherschlichtungsstelle teilzunehmen.

Datenschutz: Informationen zum Datenschutz bei der P+R Park & Ride GmbH und zu einzelnen Verarbeitungsvorgängen auf www.parkundride.de unter Datenschutz.