



**Betreff:** öffentlich  
**Informationen zum Verhandlungsstand über die Einführung eines Kombitickets  
(Fahrschein=Parkschein) am Bahnhof Pirschheide**

**bezüglich**  
**DS Nr.: 15/SVV/0620**

Erstellungsdatum	02.09.2016
Eingang 922:	05.09.2016

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium
14.09.2016	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

**Inhalt der Mitteilung:**

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Bezüglich der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung an P+R-Standorten haben weitere Gespräche mit der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH stattgefunden. Die gemeinsamen Abstimmungen haben zu folgenden Erkenntnissen geführt:

Allgemeine Zielstellung:

Ein wesentliches Ziel der Erarbeitung einer Parkraumbewirtschaftung an P+R-Standorten ist es, eine Systemlösung zu finden, die eine Fremdnutzung verhindert und trotzdem eine für ÖPNV-Nutzer weiterhin kostenneutrale Abstellmöglichkeit für Kfz bereitstellt.

Zudem soll ein Bewirtschaftungssystem entwickelt werden, welches auch auf andere Standorte im Stadtgebiet übertragbar ist und möglichst auch die Bedürfnisse der ÖPNV-Kunden einbezieht.

Regelung zur Widmung von P+R-Stellplatzflächen:

Die Parkraumbewirtschaftung auf öffentlich gewidmeten Flächen unterliegt in erster Linie dem Straßenverkehrsgesetz (StVG). Demnach ist es im Sinne der Gleichbehandlung nicht möglich, eine einzelne Nutzergruppe zu bevorzugen. Daher muss es jedem möglich sein P+R-Stellplätze zu den gleichen Konditionen nutzen zu können, ganz gleich, ob er dabei auf den ÖPNV umsteigt oder nicht. Grundlage für die Bewirtschaftung bildet hier analog zum übrigen Stadtgebiet die Parkgebührenordnung.

Vor diesem Hintergrund kann die vorgesehene Bevorzugung von ÖPNV-Kunden an P+R-Stellplätzen lediglich auf privat betriebenen Parkplätzen umgesetzt werden. Als Betreiber kommen dabei entweder Verkehrsunternehmen oder eigene Betriebsgesellschaften in Frage. Auch die Gewährleistung der Verkehrssicherheit liegt damit in der Zuständigkeit des Betreibers. Das heißt, das jeweilige Unternehmen ist dann auch für Reinigung, Instandhaltung, Kontrolle und Ordnung des Betriebsablaufs etc. zuständig. Daraus ergeben sich Kosten für die Bewirtschaftung.

**Fortsetzung der Mitteilung Seite 3**

**Finanzielle Auswirkungen?**

Ja

Nein

Das **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als **Pflichtanlage** beizufügen.

**Fazit finanzielle Auswirkungen:**

Die finanziellen Auswirkungen für die erforderlichen Investitionen und den laufenden Aufwand (Wartung und Kontrolle) können beim jetzigen Planungsstand noch nicht benannt werden.

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

## **Fortsetzung der Mitteilung**

### Benutzergruppen:

Grundsätzlich kann zwischen den Dauernutzern und den Gelegenheitsnutzern der P&R-Standorte unterschieden werden.

Dabei zeigt sich, dass bezüglich der Abo-Kunden des ÖPNV, als voraussichtliche Dauernutzer, durch die Nutzung der VBB-fahrCard als Zugangsmittel, ein Modell der Vernetzung der Angebote in Betracht gezogen werden könnte.

In Bezug auf Gelegenheitskunden ist dagegen zu berücksichtigen, dass diese unter Umständen einen Einzelfahrschein (Preis im Tarif Potsdam AB derzeit 1,90 €) bzw. ein Kurzstreckenticket (Preis derzeit 1,40 €) erwerben, welche nach heutigem Stand wirtschaftlich jedoch nicht die Nutzung der P+R-Stellplätze beinhalten können.

Zur effektiven Vermeidung einer so genannten Fremdnutzung müsste der im Rahmen des VBB-Tarifs angebotene Fahrpreis demzufolge um ein Betrag für die Nutzung des P&R-Standortes erweitert werden bzw. ein entsprechender Tarif, nur für das Parken entwickelt werden.

### Ticketsystem:

Da die ÖPNV-Tickets innerhalb des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) gewissen Standards entsprechen müssen und lokale Veränderungen nicht umsetzbar sind, könnte der notwendige Parkschein gesondert vom ÖPNV-Ticket ausgegeben werden. Dies kann an speziellen Fahrschein-/ Parkscheinautomaten erfolgen. Die Ausgestaltung des entsprechenden Bewirtschaftungssystems, ist momentan noch nicht abschließend besprochen. Im nächsten Schritt, sollen wirtschaftliche Betrachtungen erfolgen, um mögliche Finanzierungs- und Umsetzungsmöglichkeiten zu ermitteln.

### Zwischenfazit:

Eine Bewirtschaftung von P+R-Anlagen mit dem Ziel einer kostenneutralen Nutzung nur für ÖPNV-Kunden lässt sich aufgrund der im Straßenverkehrsgesetz (StVG) vorgeschriebenen Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer nur auf einer privat betriebenen Stellplatzanlage umsetzen.

Sowohl für die Herstellung als auch für den Betrieb fallen Kosten an, welche mit dem derzeitigen Arbeitsstand noch nicht benannt werden können. Sofern durch die P+R-Nutzung keine Einnahmen generiert werden, müssten diese beispielsweise als Teil der Parkraumbewirtschaftung durch die Landeshauptstadt Potsdam finanziert werden.

### Weiteres Vorgehen:

Gemeinsam mit der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH werden ähnliche vorhandene Betreibermodelle im Detail betrachtet und für die Landeshauptstadt Potsdam eine mögliche Kostenschätzung für den Betrieb einer P+R-Bewirtschaftung erstellt. Eine Mitteilung über die weiteren Ergebnisse kann voraussichtlich zum Ende des Jahres erstellt und der StV im Januar 2017 vorgelegt werden.