

# Stadt Amberg

Marktplatz 11  
92224 Amberg



## AMBERG

<b>Bekanntgabe</b>	<b>Vorlage-Nr:</b> <b>Erstelldatum:</b> <b>Aktenzeichen:</b>	<b>005/0130/2023</b> <b>öffentlich</b> <b>31.05.2023</b>
<b>Park &amp; Ride im Umfeld des Bahnhofs</b>		
<b>Referat für Stadtentwicklung und Bauen</b> <b>Verfasser: Schaller, Ulrich</b>		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>14.06.2023</b>	<b>Verkehrsausschuss</b>

### Sachstandsbericht:

#### a) Beschreibung der Maßnahmen mit Art der Ausführung

Die SPD-Fraktion hat Anfang des Jahres einen Antrag auf Prüfung der Erstellung eines Park + Ride Parkplatzes im Umfeld des Amberger Bahnhofs gestellt. Die SPD begründet diesen Antrag mit dem neuen 49 Euro-Ticket für den deutschlandweit kompletten Regionalverkehr und der Annahme, dass weitere Verkehrsteilnehmer auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen (Anlage 1).

Im Anschluss an den Antrag hat zusammen mit dem Baureferat ein Pressetermin stattgefunden. Dort wurden mögliche Standorte für einen Park+Ride-Parkplatz sowie Möglichkeiten und Grenzen eines zusätzlichen Park+Ride-Angebots erläutert.

Im Ergebnis eignet sich derzeit ebenerdig nur der sog. Ruoffparkplatz sowie die Parkplätze entlang der Ruoffstraße als kostengünstige Standorte für Auspendler, die mit dem Auto zum Bahnhof fahren und von dort über die Ruoffunterführung den Bahnhof erreichen.

Nicht immer wird Einpendlerparken seitens der Kommunen begrüßt, da es zusätzlichen Parkdruck erzeugen kann. Vom Grundverständnis her „soll P+R verkehrsleitend die Parkplatzsuche für ÖPNV-/Bahnkunden unterstützen und die ruhenden Straßenverkehre im Bereich von Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs ordnen, wodurch „wildes P+R“ gerade in Wohngebieten vermieden wird.“

#### Sofortmaßnahme

Als Sofortmaßnahme werden deshalb am Ruoffparkplatz neun der insgesamt 15 Kurzzeitparkplätze (benutzbar mit Parkscheibe) in Langzeitparkplätzen umgestaltet. Diese Zahl wird bisher für Besuchende des Vermessungsamtes und des Finanzamtes vorgehalten.

Die neun Stellplätze können künftig genauso wie die bisherigen Stellplätze auf dem Ruoffparkplatz und entlang der Ruoffstraße von Abnehmern der sog. „Besonderen Parkausweise der Stadt Amberg“ genutzt werden (siehe § 1, Satz 2 Räumlicher Geltungsbereich sowie § 4 der Verordnung über Parkgebühren der Stadt Amberg vom 01.01.2023)

Die Kosten für die Nutzung belaufen sich im Jahresabo auf derzeit 160 Euro. Ein Monat kostet 20 Euro.

Anträge können persönlich oder online bei der Amberger Straßenverkehrsbehörde gestellt werden.

Die Umgestaltung ist eine erste kurzfristige Maßnahme, um ein zusätzliches Angebot für Langzeitparkende im Umfeld des Bahnhofs zu schaffen.

Derzeit gibt es keine Erkenntnisse darüber, welche Zielgruppen die Parkmöglichkeiten an der Ruoffstraße und dem Ruoffparkplatz als Langzeitparker nutzen und insbesondere ein 20 Euro Monats- oder ein 160 Euro Jahresabo bei der Stadt abgeschlossen haben.

In Frage kommen neben Auspendlern z.B. auch Mitarbeitende der beiden o.g. Ämter sowie des Amberger Klinikums. Gegenwärtig gelten alle „Besonderen Parkausweise der Stadt Amberg“ pauschal für alle verfügbaren Pendlerstandorte, also auch für die drei weiteren Angebote (Georg-Grammer-Straße, Kräuterwiese und Schießstätteweg).

#### Standortanalyse des Umfelds des Bahnhofs und Alternativen

Eine Betrachtung der Standortlage des Amberger Bahnhofs verdeutlicht, dass er mit seiner zentralen Lage im Zentrum der Mittelstadt Amberg nicht den Anforderungen eines klassischen P+R-Angebots entspricht.

In den meisten Fällen ist für die regelmäßige Kombination Auto zur Bahn eine schnelle Erreichbarkeit des Zustiegpunktes auf den ÖPNV von überörtlichen Straßen ausschlaggebend. Beispiele für klassische Pendlerbahnhöfe sind Schwandorf, Sulzbach-Rosenberg, Hartmannshof, Hersbruck r.d. Pegnitz, Schwaig oder Nürnberg-Laufamholz bzw. Nürnberg Herrnhütte. An diesen Standorten ist die Erreichbarkeit des Umsteigepunkts zum ÖPNV in aller Regel gut kalkulierbar.

Der Bahnhof Amberg verfügt hingegen über eine sehr zentrale Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zur Altstadt, die schnell und fußläufig erreichbar ist. Für Auspendler, die Auto und Bahn kombinieren möchten, ist die zentrale Lage mit einem Fahrweg fast in die Innenstadt verbunden, was zu verkehrlichen Spitzenzeiten durchaus nachteilig sein kann.

Für Autopendler- Bahnkunden gilt es abzuwägen, was eine Anfahrt an Zeitverlust, Kosten für das Fahrzeug und Kosten fürs Parken mit sich bringt.

Dies gilt vor dem Hintergrund, dass klassische Park+Ride-Parkplätze üblicherweise kostenfrei sind. In wenigen Ausnahmefällen sind sie mit einer sehr geringen Kostennote von in der Regel max. 1 Euro pro Tag belegt. Weiter sollte der Standort des Parkplatzes max. 150 m bis 200 m vom Bahnhof entfernt liegen.

Unter den o.g. Bedingungen wurden in der Vergangenheit Park+Ride-Anlagen in Bayern durch Kommunen gefördert. Derzeit sind zusätzliche Auflagen dazugekommen (z. B. Berücksichtigung Photovoltaik-anlage) bzw. zeichnen sich ab (z. B. Vorhalten eines barrierefreien Zugangs zum Bahnhof).

Um sich die Anreise mit dem Auto zu sparen bzw. ggf. ganz auf das Auto verzichten zu können, bietet sich für Nutzende in einem gutem ÖPNV-Umfeld die Anreise mit dem Bus an, die alle am Amberger ZOB, neben dem Bahnhof starten bzw. enden.

Dank des Deutschlandtickets ist die Nutzung des Busses künftig nicht mehr mit zusätzlichen Kosten verbunden. Mit der für Herbst 2024 vorgesehenen besseren Vertaktung der Busse mit den Regionalzügen nach Nürnberg, wird diese Variante für Pendler, die gut den Bus erreichen können, ohne Mehrkosten durchaus interessanter. Somit kann für die gesamte Wegstrecke der Umweltverbund genutzt werden.

Für das nähere Umfeld stellt das Fahrrad oder E-Bike, verbunden mit sicheren Einstellmöglichkeiten am Bahnhof (Bike+Ride) eine weitere interessante Alternative zum Auto-Bahn-Pendeln dar. Wie die aktuelle Amberger Mobilitätsbefragung verdeutlicht, besitzt das Fahrrad bei den Verkehrswegen bereits einen Anteil von 15 Prozent, davon ist bereits mehr als jedes vierte Fahrrad ein E-Bike.

#### Recherchen der Kostenstruktur des Parkraumangebots im Umfeld des Amberger Bahnhofs

- a) Der offizielle „Park+Ride-Parkplatz“ grenzt mit derzeit 51 Stellplätzen direkt südöstlich an den Bahnhof an. Er ist laut dem Betreiber der DB Bahnpark mit Stundenparkern und Tagesgästen gut ausgelastet. Neben Stunden- (1,60 Euro / h) und Tagesstarifen (5,50 Euro / Tag) wird ein Wochentarif für 27,50 Euro angeboten. Auf Nachfrage ist eine Bereitschaft, ein Monatsabo oder gar Jahresabo anzubieten, seitens der DB Bahnpark am Standort Amberg nicht gegeben.
- b) Gut erreichbar wäre für Bahnkunden die Altstadtgarage „Am Bahnhof“ mit rund 190 Stellplätzen, die von der Stadtbau Amberg GmbH betrieben wird. Hier wird stundenweises Parken angeboten, begonnen mit 1,50 Euro für die erste Stunde und 1 Euro für jede weitere Stunde. Ab einer Zeitdauer von sieben Stunden gilt der Tagesstarif. Dieser beläuft sich seit der Preiserhöhung am 01.01.2023 auf 7,50 Euro. Teile der Tiefgarage sind an Dauermieter vergeben.
- c) Weitere Standorte wurden aufgrund ihrer zu weiten Distanz (Gleisgrundstücke im Umfeld der Steingutstraße, Goldbeck-Parkhaus, Kinoparkplatz) nicht in die Betrachtung einbezogen. Üblicherweise werden lediglich max. 150 m bis 200 m von PKW-Pendlern als Abstand vom Parkplatz zur Bahn akzeptiert (s.u.).

#### Nicht realisierte P+R-Angebote im Umfeld des Bahnhofs Amberg

- a) Vor mehreren Jahren wurde die Möglichkeit der Errichtung eines P+R-Parkhauses auf der nordöstlichen Seite des Bahnhofs, direkt gegenüber den Gleisen, geprüft. Dieser Standort wurde jedoch aufgrund seiner beengten Verhältnisse als nicht realisierbar verworfen.
- b) Eine Realisierung der Machbarkeitsstudie Bahnhof Amberg hätte ebenfalls zusätzlichen Parkraum direkt am Bahnhof geschaffen. Der Neubau des Bahnhofs Amberg wurde jedoch seitens der DB Station & Service als „wirtschaftlich nicht tragfähig“ eingestuft. Hier hätte sich das monatliche Parken auf eine Kostennote von mind. 50,- Euro belaufen.

#### Ausblick auf weitere Vorgehensweise

Im Rahmen der barrierefreien Umgestaltung des Amberger Bahnhofs bietet es sich an, die Schaffung zusätzlicher Park+Ride-Parkplätze erneut zu prüfen.

Denkbar wäre den bestehenden Ruoffparkplatz um die von der Stadt bereits erworbene Fläche südlich des Ruoffparkplatzes bis zu den Gleisen hin zu erweitern sowie den gesamten Standort, verbunden mit einer Ausfahrsperr exklusiv für P+R-Parkplätze, nutzbar zu machen. In Verbindung steht dieser Standort mit einer Erschließung vom Bahnhof durch eine neue zeitgerechte Unterführung und Zuwegung.

Diese Planungen sind von weiteren Verhandlungen mit der Deutschen Bahn insbesondere hinsichtlich der Realisierbarkeit und Finanzierbarkeit eines ausreichend großen Durchstichs zur Mariahilfbergseite verbunden.

Die Investition in die Erweiterung eines zusätzlichen P+R-Angebots müsste, aller Voraussicht nach, die Stadt tragen. Beispiele, wo die Deutsche Bahn in letzter Zeit in die Schaffung von neuen P+R-

Anlagen investiert hat, sind nicht bekannt.

Die Anlage von Park+Ride-Parkplätzen durch Kommunen kann pro Parkplatz mit bis zu 5.500 Euro der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden, wenn die o.g. Auflagen (u.a. Entfernung zum Bahnhof max. 150 m bis 200 m, keine bzw. sehr niedrige Tagesgebühren von max. 1,- Euro, Stromversorgung durch Photovoltaikanlage, etc.) erfüllt werden.

#### weitere Vorgehensweise

Vor weiteren Überlegungen für die Planung einer Park+Ride-Anlage müsste im Rahmen einer Bedarfsprognose und unter Berücksichtigung von Vergleichsprojekten die Realisierbarkeit überprüft werden. Hierzu wurde u.a. beim Verkehrsverbund Großraum Nürnberg um fachliche Unterstützung bei einer Studie angefragt, die auch das gegenwärtige Pendlerverhalten durch Verkehrserhebungszahlen in den Zügen mitberücksichtigt.

#### Hindernisse:

Es gilt zu beachten, dass die Erweiterung von Parkflächen im Umfeld des sog. Goldbeck-Parkhauses durch die Stadt genauestens geprüft werden muss. Durch die mit dem Betreiber des Goldbeck-Parkhauses geschlossenen Verträge hat sich die Stadt verpflichtet im direkten Umfeld keinen Parkraum zu schaffen, der dem Betreiber des Goldbeck-Parkhauses Konkurrenz macht.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Kosten fallen zunächst für die Realisierung einer Bedarfsprognose an.

---

Jasmin Hannich, stellv. Referatsleitung

#### **Anlagen:**

Anlage 1 Antrag SPD P+R