

Dieser Leitfaden richtet sich an ländliche Gemeinden, die zusätzlich zu den nationalen P&R-Anlagen eine kommunale P&R-Anlage schaffen möchten, oder einen lokalen Bedarf an Mitfahrerparkplätzen feststellen.

# P 09

## P&R-ANLAGEN UND MITFAHRERPARKPLÄTZE

### Oft gestellte Fragen (FAQ)

- > Wo ist eine kommunale P&R-Anlage sinnvoll?
- > Wie soll eine P&R-Anlage gestaltet sein?
- > Wo sind Mitfahrerparkplätze sinnvoll?
- > In welchen Fällen eignen sich P&R-Anlagen auch für Fahrgemeinschaften?

### Themen

Die nationale P&R-Strategie .....	3
Kommunale P&R-Anlagen .....	4
Mitfahrerparkplätze .....	6
Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen .....	8

### Auf einen Blick

Wenn eine Gemeinde feststellt, dass Autos systematisch in der Nähe von Bushaltestellen abgestellt werden und nicht auf den nationalen P&R-Anlagen, kann sie an einer Haltestelle derselben Buslinien eine kleine kommunale P&R-Anlage einrichten und als solche kennzeichnen. Eine kommunale P&R-Anlage kann auch dort sinnvoll sein, wo unweit einer Ortschaft Express-Buslinien halten, die für die Einwohner dieser Ortschaft besonders attraktiv sind.

Mitfahrerparkplätze, an denen sich täglich mehrere Autofahrer treffen, um den Rest der Strecke gemeinsam mit nur einem Auto zurückzulegen, können an regional wichtigen Knotenpunkten des Straßennetzes sinnvoll sein, zum Beispiel unweit von Autobahnauffahrten oder Kreuzungen.

### Glossar

**P&R-Anlage** Sammelparkplatz an einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, der die intermodale Verknüpfung zwischen dem motorisierten Individualverkehr und Bus, Bahn oder Tram vereinfacht. Ist die Anlage gut mit dem Fahrrad zu erreichen und bietet sie die Möglichkeit, dieses sicher abzustellen, so erfüllt sie zusätzlich den Zweck einer Bike&Ride-Anlage. > [Siehe P 05](#)

**Mitfahrerparkplatz** Parkplatz, an dem man tagsüber sein Auto abstellt, um von dort aus mit einem anderen Fahrer in dessen Privatauto zum gemeinsamen Ziel weiterzufahren (*covoiturage* oder *carpooling*). Dieser Umstieg von Auto zu Auto findet in der Regel näher am Wohnort als am Zielort statt, typischerweise dort, wo sich die Wege der Teilnehmenden ohnehin kreuzen würden, etwa im Umfeld von Autobahnauffahrten oder regional wichtigen Kreuzungen.

**Für Fahrgemeinschaften reservierter Parkplatz** Parkplatz am Zielort (in der Regel am Arbeitsplatz), der für Fahrzeuge reserviert ist, die zusätzlich zum Fahrer noch eine Mindestanzahl an Passagieren transportieren. > [Siehe P 06](#)

## OFT GESTELLTE FRAGEN (FAQ)

*Wo ist eine kommunale P&R-Anlage sinnvoll?*

Parken **in der Nähe einer Bushaltestelle** regelmäßig den ganzen Tag lang Autos, deren Insassen mit dem Bus zur Arbeit gefahren sind, besteht dort **nachweislich eine Nachfrage** nach P&R-Parkplätzen. Wünscht sich die Gemeinde an dieser Stelle kein solches Langzeitparken und bietet sich an einer anderen Haltestelle derselben Buslinie eine entsprechende Fläche dafür an, so ist es sinnvoll, dort eine **kleine P&R-Anlage** einzurichten und als solche zu kennzeichnen. Eine kommunale P&R-Anlage ist auch dann angebracht, wenn die **nächstgelegene Haltestelle**, die von attraktiven Buslinien angefahren wird, **außerhalb der Ortschaft** liegt und von dieser aus nur mit dem Auto zu erreichen ist [> siehe Seite 4](#).

*Wie soll eine P&R-Anlage gestaltet sein?*

Die P&R-Anlagen sollen **nutzerfreundlich** und im Interesse eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrs ausgestattet sein [> siehe Seite 5](#). Abgesehen von der Endstation sollte der Bus **nicht von seiner Fahrtrichtung abweichen** und dadurch **Fahrzeit verlieren** müssen, um die Haltestelle anzufahren. [> Siehe P 08](#) Die Bushaltestelle selbst und die jeweilige Überquerung der Straße sind vorschriftsmäßig zu gestalten. Dem Reisenden sollen nicht nur **Witterungsschutz** und bestmögliche **soziale Sicherheit** (Beleuchtung etc.), sondern auch **Fahrplaninformationen** geboten werden. Zumindest der **Fußweg** zwischen dem Parkplatz und der Bushaltestelle sollte **befestigt** sein. Zusätzliche Attraktivität gewinnt die P&R-Anlage, wenn sie auch zur Hauptverkehrszeit und bei jeder Witterung **sicher mit dem Fahrrad zu erreichen** ist. In dem Fall bietet sich auch das Einrichten eines Fahrradkäfigs an. [> Siehe P 05](#)

*Wo sind Mitfahrerparkplätze sinnvoll?*

Wenn die Gemeinde feststellt, dass im öffentlichen Raum oder im Bereich einer Kreuzung **Autos den ganzen Tag über abgestellt** werden, weil deren Insassen die Fahrt als **Fahrgemeinschaft** fortsetzen, kann die Gemeinde dieses sinnvolle Mobilitätsverhalten dadurch fördern, dass sie entsprechende Mitfahrerparkplätze einrichtet und als solche kennzeichnet [> siehe Seite 6](#).

*In welchen Fällen eignen sich P&R-Anlagen auch für Fahrgemeinschaften?*

Wenn sich die **P&R-Anlage an einem Kreuzungspunkt** befindet, wo sich Pendler potenziell treffen, um eine **Fahrgemeinschaft** zu bilden, eignet sich die Anlage auch als Mitfahrerparkplatz und wird als solcher genutzt [> siehe Seite 6](#). Die P&R-Anlage muss für diesen Zweck nicht umgestaltet werden.

# Die nationale P&R-Strategie

Als intermodale Knotenpunkte sind P&R-Anlagen Teil der nationalen Strategie für eine nachhaltige Mobilität. [> Siehe Modu 2.0 | Seiten 72 und 73](#) Für den Zeithorizont 2035 hat der nationale Mobilitätsplan (PNM 2035) einen Bedarf für zusätzliche P&R-Anlagen festgestellt. Ziel ist es, denjenigen Nutzern, die den öffentlichen Verkehr nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen können, eine Möglichkeit anzubieten, ihr Auto nahe an ihrem Wohnort, spätestens aber am Rand der Ballungsgebiete, abzustellen und auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen.

## Das nationale P&R-Angebot (Stand April 2023) ↓

14 700 Parkplätze in Betrieb

4 600 im Bau

6 300 in der Detailplanung



P&R Mersch



P&R Rodange

Der **nationale Mobilitätsplan PNM 2035** [> siehe \[www.pnm2035.lu\]\(http://www.pnm2035.lu\) | Seite 42](#) sieht vor, dass jeder Mobilitätskorridor über ein P&R-Angebot verfügt. Die großen P&R-Anlagen konzentrieren sich auf die wichtigsten Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs sowohl in der Grenzregion als auch im Inland. Sie stellen das **Rückgrat des P&R-Angebots in Luxemburg** dar. Vorgeesehen, aber noch nicht in Detailplanung, sind u. a. der P&R Ouest (A6/Tram/Bus), der P&R in Howald (A3/Tram/Bus), der P&R Dudelange (A3/Bus) und der P&R Erpeldange-sur-Sûre (B7/CFL/Bus). Dieses Netzwerk an großen von der CFL oder der Straßenbauverwaltung gebauten P&R-Anlagen kann nach Bedarf durch **kleine, kommunale P&R-Anlagen** ergänzt werden [> siehe Seite 4.](#)

## Digitale Parkraumtechnik

Bei nationalen P&R-Anlagen werden zunehmend Systeme mit **Kennzeichenerkennung** eingesetzt. Solche „intelligenten“ Parksysteme können den gesamten Parkprozess digital erfassen und eine durchgehende Kontrolle des Parkraums ermöglichen. Bei der Ein- und Ausfahrt werden die Kennzeichen datenschutzkonform erfasst, woraufhin im Hintergrund die Parkvorgänge und die eventuelle Bezahlung durch eine Software verknüpft werden. Kontrollpersonal oder Papiertickets sind nicht mehr notwendig. Die gesammelten Informationen bieten auch wertvolle **Daten über die Auslastung** des Parkraums. [> Siehe P 02](#)

# Kommunale P&R-Anlagen

Kommunale P&R-Anlagen sind an Haltestellen von Express-Buslinien sinnvoll, die für einen Teil der Nutzer nicht anders als mit dem Auto zu erreichen sind.

## Sinnvolle Standorte für kommunale P&R-Anlagen

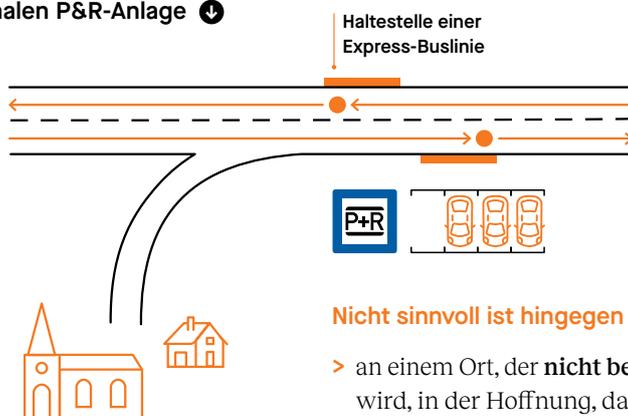
### Die Gemeinde stellt fest, dass

- > Pendler ihr Auto **den ganzen Tag in der Nähe einer Bushaltestelle** abstellen, um die Fahrt von dort aus mit dem Bus fortzusetzen.
- > **unweit von einer Ortschaft** noch attraktivere Buslinien anhalten (etwa Express-Buslinien), als diejenigen, die an den Haltestellen innerhalb einer Ortschaft halten.

### Was kann die Gemeinde tun?

- > Ein P&R-Angebot in **unmittelbarer Nähe einer attraktiven bestehenden Bushaltestelle** schaffen, dort, wo dafür eine Nachfrage zu erkennen ist, und wo Langzeitparken im öffentlichen Raum nicht stört. > [Siehe P 02](#)

### Sinnvoller Standort einer kommunalen P&R-Anlage ↓



### Nicht sinnvoll ist hingegen eine P&R-Anlage

- > an einem Ort, der **nicht bereits von attraktiven Buslinien angefahren** wird, in der Hoffnung, dass deswegen zusätzliche Express-Buslinien geschaffen würden. Jede Express-Buslinie braucht an einem attraktiven Ziel-Busbahnhof Platz, und dieser ist begrenzt.
- > an einer Stelle, von der aus man die **Haltestelle nicht sicher oder nur mühsam zu Fuß erreichen** kann, in der Hoffnung, dass die Express-Buslinien in die P&R-Anlage hinein umgelegt würden. Dadurch würden diese Express-Buslinien für alle Fahrgäste, die in der dahinterliegenden Region leben, an Attraktivität verlieren.
- > an einem Ort, der **weiter von der Bushaltestelle entfernt ist als andere Parkplätze**, auf denen Langzeitparken ebenfalls erlaubt ist, oder zumindest nicht geahndet wird. Denn sonst werden diese als Park & Ride genutzt. > [Siehe P 02](#)
- > in unmittelbarer **Nähe von Arbeitsplätzen**, es sei denn, der Tarif ist wesentlich höher als der entfernterer P&R-Anlagen.

# Gestaltung einer P&R-Anlage

Als Schnittstelle zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr stellen P&R-Anlagen ein Glied in der multimodalen Wegekette vieler Nutzer dar. Neben einer guten Busanbindung muss gewährleistet werden, dass die P&R-Anlagen sowohl einfach zu erreichen als auch nutzerfreundlich gestaltet sind.



E, 23b

## Folgende Kriterien sollten bei der Gestaltung einer P&R-Anlage erfüllt werden:

- > Anschluss an das **bestehende Busliniennetz**
- > **Regelkonforme Bushaltestelle** unmittelbar an der Straße (kein Umweg für den Bus durch die P&R-Anlage)
- > **Befestigter und direkter Fußweg** von den Parkplätzen zur Bushaltestelle, ggf. eine gesicherte Fußgängerüberquerung
- > Falls Stromversorgung vorhanden, **Beleuchtung** und einige **Ladesäulen für Pkw** anbringen > [Siehe P10](#)
- > Falls auch zu Hauptverkehrszeiten sicher mit dem Fahrrad erreichbar, eine **gesicherte Fahrradabstellanlage** vorsehen > [Siehe P05](#)
- > Falls an einer Bus-Endstation („Terminus“) gelegen, **Sanitäranlagen** für die Busfahrerinnen und Busfahrer einrichten > [Siehe P08](#)
- > Falls keine Synergie beispielsweise mit dem Abstellen von Nutzfahrzeugen (*camionnettes*), Bussen oder Fernlastern gewünscht ist, die Einfahrt mit einer **Höhenbegrenzung** („Teppichstange“) vorsehen
- > Integration in ein **Parkleitsystem** > [Siehe P02, Seite 21](#)
- > Entsprechende **Ausweisung und Reglementierung** der P&R-Anlage (siehe Beschilderung links)

Jede bauliche Maßnahme entlang einer Nationalstraße oder eines *chemin repris* bedarf einer staatlichen *permission de voirie*.



P&R Schwebach

# Mitfahrerparkplätze

Mitfahrerparkplätze sind insbesondere an regional wichtigen Kreuzungen sinnvoll, wo festgestellt wird, dass ohnehin Fahrzeuge abgestellt werden, um von dort aus eine Fahrgemeinschaft zu bilden.

## Sinnvolle Standorte für Mitfahrerparkplätze

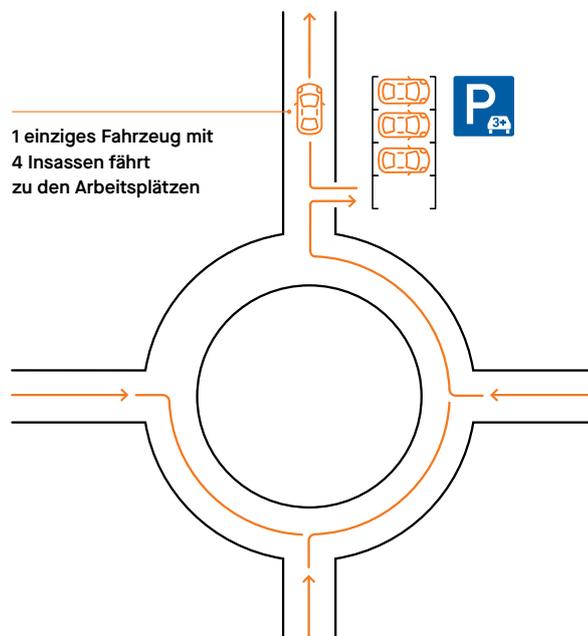
### Die Gemeinde stellt fest, dass

- > im öffentlichen Raum geparkt bzw. an Hauptverkehrsachsen „wildgeparkt“ wird, um anschließend eine Fahrgemeinschaft zu bilden.

### Was kann die Gemeinde tun?

- > Mitfahrerparkplätze (ca. 10 bis 30 Parkplätze) am Stadtrand oder **außerorts an regionalen wichtigen Kreuzungen oder Autobahn-auffahrten** kennzeichnen.

### Sinnvoller Standort für einen Mitfahrerparkplatz ↓



Nicht sinnvoll ist hingegen ein **Mitfahrerparkplatz** im Zentrum einer Ortschaft **abseits der Hauptverkehrsachsen**, wo andere Nutzungen des Parkraums sinnvoller sind und wohin kein zusätzlicher Verkehr geleitet werden soll.

# Gestaltung eines Mitfahrerparkplatzes



Rein informative Beschilderung  
(nicht im Code de la Route)

## Folgende Kriterien sollten bei der Gestaltung eines Mitfahrerparkplatzes erfüllt werden:

- > Falls keine Synergie beispielsweise mit dem Abstellen von Nutzfahrzeugen (*camionnettes*), Bussen oder Fernlastern gewünscht ist, die Einfahrt mit einer **Höhenbegrenzung** („Teppichstange“) versehen
- > Falls Stromversorgung vorhanden, **Beleuchtung** und einige **Ladesäulen** für Pkw anbringen > [Siehe P10](#)
- > Falls auch zu Hauptverkehrszeiten sicher mit dem Fahrrad erreichbar, eine **gesicherte Fahrradabstellanlage** vorsehen > [Siehe P05](#)
- > Den Mitfahrerparkplatz aus Informationszwecken als solchen **ausweisen** (siehe unverbindliche Beschilderung links)
- > Integration in ein **Parkleitsystem** > [Siehe P02, Seite 21](#)

Jede bauliche Maßnahme entlang einer Nationalstraße oder eines *chemin repris* bedarf einer staatlichen *permission de voirie*.

---

## Mitfahrerparkplätze in der Großregion

### Belgien

In der Wallonie gibt es (Stand April 2023) **112 Mitfahrerparkplätze** (für insgesamt rund 3700 Fahrzeuge). Davon werden 16 von Privatunternehmen (z. B. Supermarkt, Baumarkt, Kino) angeboten. In Grenznähe stehen der Parkplatz eines Supermarkts in Messancy, der eines Möbelhauses an der A6 sowie Parkflächen in Martelange, Bastogne und Sankt Vith zur Verfügung. Bis 2025 sind sechs weitere Mitfahrerparkplätze für insgesamt 750 Fahrzeuge geplant (*Stratégie Régionale de Mobilité, Service Public de Wallonie*).

### Deutschland

In Rheinland-Pfalz gibt es insgesamt über **140 Mitfahrerparkplätze**, die mit dem Symbol „P+M“ (Parken und Mitfahren) gekennzeichnet sind. Mitfahrerparkplätze findet man unter anderem an der Autobahnauffahrt zur A64 in Sirzenich bei Trier (178 Fahrzeuge), in Saarburg (45 Fahrzeuge) und in Wellen (15 Fahrzeuge).

### Frankreich

Der *Plan national covoiturage du quotidien* (2022) hat sich zum Ziel gesetzt, dass 2027 **täglich 3 Millionen Fahrten** in Fahrgemeinschaften zurückgelegt werden. Neben den nötigen Infrastrukturen (Parkplätze, Fahrgemeinschaftsspuren) werden die Fahrgemeinschaften subventioniert. Das *Observatoire national du covoiturage au quotidien* analysiert die Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen. In unmittelbarer Grenznähe gibt es beispielsweise Mitfahrerparkplätze in Thionville, Kanfen und Ottange.

# Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen

---

## EMPFEHLUNGEN DER NATIONALEN PARKRAUMSTRATEGIE

---

- > Stellt eine Gemeinde fest, dass Pendler ihre Privatfahrzeuge in der Nähe einer Bushaltestelle abstellen, um auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen, so ist es sinnvoll, dass sie dort, oder falls dies nicht möglich ist, in unmittelbarer Nähe einer von denselben Buslinien angefahrenen Haltstelle, eine kleine P&R-Anlage einrichtet, entsprechend beschildert und bewirtschaftet. [> Siehe P 02](#)
- > Stellt eine Gemeinde fest, dass an einer bestimmten Stelle im ländlichen Raum - typischerweise an einer regional wichtigen Straßenkreuzung - tagsüber Fahrzeuge zwecks Fahrgemeinschaften abgestellt werden, dann kann sie dieses sinnvolle Mobilitätsverhalten dadurch fördern, dass sie einen Mitfahrerparkplatz entsprechend ausweist, falls notwendig befestigt oder sogar ausbaut.
- > Die P&R-Anlagen sollen möglichst auch mit dem Fahrrad sicher erreichbar sein und mit einer zugangsbeschränkten Fahrradabstellanlage ausgestattet werden. [> Siehe P 05](#)

---

## KONTRAPRODUKTIVE MASSNAHMEN

---

- > Es ist nicht im Sinne eines attraktiven Busnetzes, eine P&R-Anlage an einem Standort einzurichten, der mangels Nachfrage nicht von Express-Buslinien angefahren wird - in der Hoffnung, dass dadurch eine Express-Buslinie umgeleitet würde.
- > Eine P&R-Anlage so zu gestalten, dass entweder die Nutzer beispielsweise beim Überqueren einer Straße nicht sicher zur Bushaltestelle gelangen, oder Express-Buslinien einen Umweg in die P&R-Anlage fahren müssen und dadurch Zeit verlieren, macht sowohl das Umsteigen gefährlicher als auch das Busnetz insgesamt unattraktiver.
- > Mitfahrerparkplätze abseits von regional wichtigen Kreuzungspunkten des Straßennetzes einzurichten, wenn hierfür keine Nachfrage erkennbar ist, führt mit großer Wahrscheinlichkeit zu Fehlnutzungen der entsprechenden Fläche, beispielsweise durch Dauerparken von privaten Fahrzeugen oder Nachtparken von Fernlastern.
- > Eine P&R-Anlage im Stadtgebiet günstiger anzubieten als weiter entfernte P&R-Anlagen wirkt dem Ziel entgegen, Pendler zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr möglichst nahe an ihrem Wohnort und nicht am Arbeitsplatz zu bewegen.