

Studie „Energieeffizienz von P+R-Anlagen“

Schlussfolgerungen des BFE zu P+R-Anlagen zuhanden von Bundesstellen, Kantonen, Gemeinden und Transportunternehmungen

Grundlage: die wichtigsten Befunde

Das Bundesamt für Energie hat die Firma Transitec in Lausanne beauftragt, unter dem Titel „Energieeffizienz von P+R-Anlagen“ zu untersuchen:

- ob und inwiefern P+R-Anlagen zur Verbesserung der Energiebilanz im Verkehr beitragen
- wie P+R-Anlagen bezüglich Kosten und Finanzierung behandelt werden und wie sie aus der Sicht der Wirtschaftlichkeit abschneiden.

Untersucht wurden nur die energetischen Auswirkungen von P+R-Anlagen; andere Kriterien sind bei deren Planung ebenfalls von Bedeutung.

P+R-Anlagen werden häufig als geeignete Lösung dargestellt, um Pendlerverkehr vom Privatwagen auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern und damit positive Umwelt- und Klimawirkungen zu erzielen. Basierend auf dieser Annahme fördern einzelne Kantone und Gemeinden den Bau von P+R-Anlagen. Teils wird auch vom Bund finanzielle Unterstützung erwartet, so z.B. in Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm des Bundes. Gezielte Studien über den Zusammenhang zwischen P+R und insbesondere Auswirkungen auf die Energieeffizienz im Mobilitätsbereich liegen indessen nicht vor.

Die Firma Transitec konnte auf Auswertungen bereits realisierter P+R-Anlagen zurückgreifen und hat mittels Befragungen gezielt weitere Grundlagen erarbeitet und aufbereitet. Dabei wurde zwischen drei Typen von P+R-Anlagen unterschieden: P+R im Stadtzentrum beim Hauptbahnhof, P+R am Stadtrand und P+R in der Zufahrtsachse zu einer schweizerischen Grossstadt.

Die wichtigsten Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden können:

- die fünf untersuchten grossen P+R-Anlagen am Stadtrand von Lausanne zeigen durchwegs deutlich negative Energiebilanzen: gegen 40% der Anlagenbenutzenden würden ohne P+R den ganzen Weg ab ihrem Ausgangspunkt zum Ziel mit dem öffentlichen Verkehr statt mit dem Auto zurücklegen. Die übrigen 60%, die bisher den ganzen Weg mit dem Auto zurückgelegt hatten, steigen aber nur auf den letzten 10% des Weges auf den ÖV um.
- die drei untersuchten P+R-Anlagen an den Zufahrtsachsen zu den Zentren zeigen ein tendenziell positiveres Bild. Zwar sind es auch dort nur 20 bis 38% der BenutzerInnen, die vorher die gesamte Strecke mit dem MIV zurückgelegt haben. Es hat sich aber gezeigt, dass diese Anlagen dennoch eine positive Energiebilanz generieren können, nämlich dann, wenn die Zufahrtswege mit dem privaten Verkehrsmittel sehr kurz, die anschliessende Fahrt mit dem ÖV aber im Verhältnis dazu lang ist.
- die P+R-Anlage im Hauptbahnhof von Lausanne hat sich aus energetischer Sicht als vorteilhaft erwiesen. Dort ist das Verhältnis von MIV-Zufahrt zu anschliessender ÖV-

Strecke ebenfalls günstig, weil die P+R-BenutzerInnen auf den Fernverkehr mit der Bahn umsteigen. Dieser Effekt wird durch die Tarifgestaltung bewusst herbeigeführt.

- Die Erfolgsrechnung von P+R-Anlagen sind zumeist intransparent, der finanzielle Aufwand unvollständig (z.B. ohne Grundstückskosten) erfasst. Würde die finanzielle Situation mit einer Vollkostenrechnung ermittelt, so würden diese Anlagen kaum kostendeckend arbeiten.

Empfehlungen zuhanden der Planungsträger von P+R-Anlagen

Aus energie- und klimapolitischer Sicht können aus diesen Befunden folgende Empfehlungen abgeleitet werden:

- auf P+R-Anlagen am Stadtrand ist zu verzichten. Werden dennoch solche realisiert, müssen gezielte und griffige Massnahmen zur Bewirtschaftung vorgesehen werden. Damit soll vermieden werden, dass ÖV-BenutzerInnen in grossem Massstab auf P+R umsteigen.
- P+R-Anlagen am Hauptbahnhof bewirken erhebliche Energieeinsparungen bei ihrer Kundschaft. Eine Förderung ist dennoch fragwürdig, da neuer Verkehr ins vorbelastete Stadtzentrum geholt wird, aber auch weil zumeist ein sehr gutes ÖV-Angebot besteht.
- bei P+R-Anlagen in Zufahrtsachsen ist vorgängig die energetische Wirkung abzuschätzen. Als Faustregel gilt: je weiter ein P+R vom Zielort (Stadt) entfernt und je näher es am Quellort ist, desto eher ist ein positives Ergebnis zu erwarten (Zum Beispiel ÖV-Strecke zu MIV-Strecke mindestens 3:1.). Auch hier sind, aus dem gleichen Grund, Massnahmen zur Bewirtschaftung zu empfehlen
- aber auch dort, wo eine positive Energiebilanz erwartet werden kann, decken die Erträge die Vollkosten der P+R-Anlagen in der Regel nicht. Wer kommt letztlich aber für die ungedeckten Kosten auf: die ÖV-BenutzerInnen oder die Steuerzahler (Subventionen von Kanton und Gemeinde)? Die meist fehlende Transparenz bei den Wirtschaftlichkeitsrechnungen bisheriger P+R-Anlagen erlaubt heute keine klaren Aussagen dazu.
- von öffentlichen Geldgebern sollte in Zukunft in jedem Fall gefordert werden, dass finanzielle Aspekte (Investitions- und Unterhaltskosten, Erträge und die Finanzierung) von P+R-Anlagen transparent und vollständig erfasst und dargestellt werden. Damit wird es möglich sein, Fragen wie diejenige nach Kostenwahrheit, nach allfälligen Quersubventionierungen und der Rolle von Fördergeldern besser erörtern zu können

Dem BFE ist bewusst, dass P+R-Anlagen nicht nur aus der Sicht des Energieverbrauchs beurteilt werden dürfen, sondern dass damit noch weitere Ziele wie Stauminderungen, Verminderungen der Lärm- und Schadstoffbelastungen in Stadtzentren verfolgt werden. Umso wichtiger ist es, die verschiedenen Aspekte klar aufzeigen und die Interessen an P+R-Anlagen klar auseinanderhalten zu können.