

### Zu Tagesordnungspunkt 3

#### **P+R Bericht über die bisherigen Untersuchungen**

- Antrag der Fraktion DIE LINKE vom 17.10.2015 Flächensicherung für intermodale Mobilität
- Antrag der CDU-Fraktion vom 05.10.2011 Grundstücksicherung an S-Bahn-Stationen

#### **I. Sachvortrag**

##### **1. Aktuelle Projekte**

##### **1.1 Ergebnisse der Einsteigerbefragung**

Als Planungsgrundlage für ein regionales Entwicklungskonzept für den intermodalen Umstieg wurde eine Verkehrserhebung an 99 Schienenhaltestellen durchgeführt. Die Erhebungen fokussierten sich auf die S-Bahnlinien sowie die Regionalzugstrecken der Filstal-, Neckar-, Gäu-, Rems-Murr- und Frankenbahn. Wesentlicher Eckpfeiler der Erhebung war die Zugangsbefragung der ein- und umsteigenden Fahrgäste. Im Zeitraum vom 13.10. bis 18.11.2015 wurden dienstags bis donnerstags zwischen 5.30 Uhr und 20.00 Uhr 125.500 Fragebögen an die ein- und umsteigenden Fahrgäste verteilt. Von den 29.000 ausgefüllten Fragebögen, die an die Geschäftsstelle des VRS zurückgesandt wurden, hatten 3.877 einen Bezug zu Park and Ride. 73% der Befragten gaben an, ihren Pkw auf einem ausgewiesenen P+R-Parkplatz abgestellt zu haben. Die restlichen 27% stellten ihren Wagen im Umfeld einer Haltestelle ab.

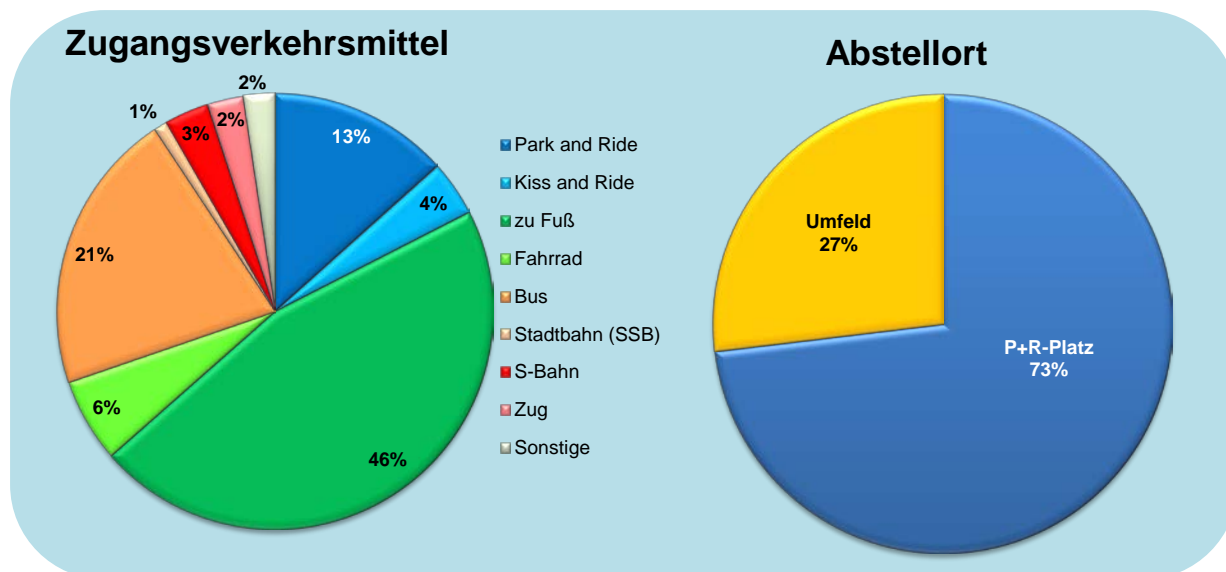


Abb. 1: Zugangsverkehrsmittel der befragten Einsteiger und Pkw-Abstellort der P+R-Nutzer

Die überwiegende Mehrheit der P+R-Nutzer sind Berufs- und Ausbildungspendler. Insgesamt 87% der Befragten kamen aus diesen Gruppen. Der Einkaufs- und Freizeitverkehr spielte mit 8% und 5% eine untergeordnete Rolle.

Die Fahrzwecke und die Fahrausweisnutzung lassen darauf schließen, dass die P+R-Nutzer ein großes Stammkundenpotenzial besitzen.

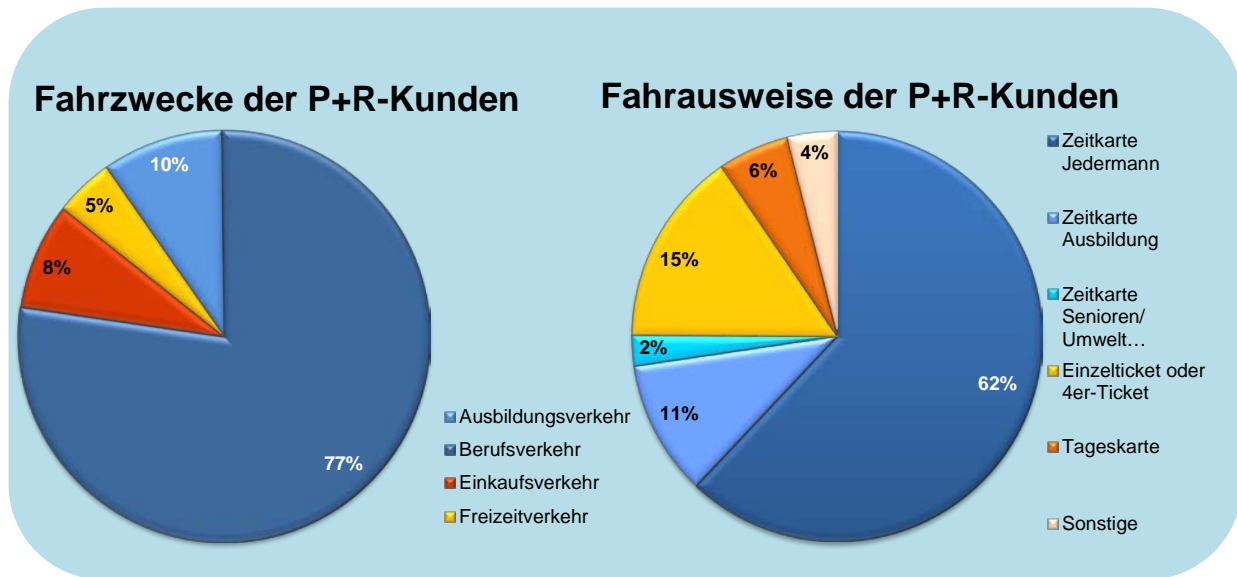


Abb. 2: Fahrzwecke und Fahrausweise der befragten P+R-Nutzer

## 1.2 P+R-Echtzeitbelegungserfassung

Um die Verlässlichkeit des Umstiegs vom Pkw zum ÖPNV zu erhöhen und P+R mittelfristig in die Navigationssysteme zu integrieren, wird derzeit eine Pilotstudie zur Erfassung und Information über die Belegung der P+R-Stationen in Echtzeit an 10 S-Bahn-Haltestellen entlang der S2/S3 Ost durchgeführt. An den Stationen Backnang, Fellbach, Rommelshausen, Nellmersbach, Schwaikheim, Sommerrain, Waiblingen, Stetten-Beinstein, Winnenden und Winterbach werden ca. 2.500 Sensoren der Fa. Bosch ausgebracht. Diese Sensoren messen, ob ein Stellplatz belegt ist und senden diese Information im Minutentakt an ein Rechenzentrum. Vom Rechenzentrum werden die Daten für jede P+R-Anlage aggregiert und in die VVS-Auskunftsmedien übertragen. Ab Herbst wird vom VVS auf Grundlage dieser Daten, zunächst für Mobiltelefone, eine stark verbesserte P+R-Auskunft zur Verfügung gestellt. Für die teilnehmenden P+R-Anlagen gibt es dann Echtzeitinformationen über die Anzahl der freien Stellplätze. Außerdem sind zukünftig Informationen über die Ausstattung der Anlagen (Toiletten, Kioske etc.) enthalten. In einem weiteren Schritt soll P+R in die Verbindungsauskunft integriert werden. Die beteiligten Kommunen erhalten ein Web-Portal, aus dem aktuelle Belegungsdaten und Langzeitwerte zur Parkplatznutzung ersichtlich sind. Die Belegungsdaten können auch in die örtlichen Parkleitsysteme eingebunden werden. Die Pilotstudie läuft zunächst über 2 Jahre.

Von den ursprünglich geplanten 15 Standorten mit Echtzeitbelegungserfassung konnten nur 10 realisiert werden. Die Standorte Neustadt-Hohenacker und Schorndorf-Weiler erwiesen sich aufgrund ihrer Lage im Verkehrsnetz und ihrer Größe als ungeeignet. Bei den P+R-Anlagen in Maubach und Schorndorf stehen in naher Zukunft Baumaßnahmen an, sodass ein Betrieb der Sensoren über die gesamte Projektlaufzeit unwahrscheinlich ist. In Weinstadt-Beutelsbach war die Gemeinde nicht in der Lage, die Kosten für die Strom- und Internet-Anschlüsse zu tragen.

## 1.3 Pilotprojekt P+R-Parkhaus Österfeld

Das P+R-Parkhaus Österfeld am Rande des Stuttgarter Stadtgebietes liegt ideal am übergeordneten Straßennetz, stellt bequeme Stellplätze zur Verfügung und bietet eine attraktive Verbindung mit dem ÖPNV in die Stuttgarter Innenstadt und darüber hinaus an. Hier soll im Rahmen eines Pilotversuches getestet werden, wie sich der Einsatz der polygoCard und eine Verknüpfung von Park- und VVS-Tarif auswirken. Das Parkhaus wird mit einer Schrankenanlage ausgerüstet, die zukünftig die Ein- und Aus-

fahrt regelt. Der tägliche Pendler kann eine Dauerparkberechtigung erwerben, die auf seiner polygoCard gespeichert wird. Mit der polygoCard kann er die Ein- und Ausfahrtsschranken öffnen. Der Gelegenheitskunde erhält bereits bei der Einfahrt an der Schranke seinen Parkschein, der auch als Fahrkarte für die VVS-Verkehrsmittel im Bereich der Stadt Stuttgart gilt. Da der Gelegenheitskunde erst vor der Ausfahrt seinen kombinierten Park- und Fahrschein bezahlen muss, ist ein schneller und bequemer Zugang zur S-Bahn sichergestellt.

Zukünftig wird das Abstellen eines Pkw im Parkhaus Österfeld nur in Verbindung mit dem Erwerb eines VVS-Fahrscheins möglich sein. Dauerparkkunden erhalten die Monats- und Halbjahreskarten zum gleichen Tarif wie heute. Für 13 € im Monat bzw. 65 € fürs Halbjahr können sie beim künftigen Betreiber der Anlage ihre Parkberechtigung erwerben. Im Unterschied zu den derzeitigen Bedingungen ist aber ein Abo für eine VVS-Zeitkarte nachzuweisen. Die Dauerparkberechtigung wird auf die polygoCard des Nutzers gespeichert. Kunden ohne Dauerparkberechtigung haben an der Einfahrtsschranke die Wahl zwischen einem Einzel- oder einem Gruppenticket. Durch Tastendruck wählen sie das gewünschte Angebot aus und erhalten eine Karte, die sowohl Parkschein als auch VVS-Fahrkarte ist. Die VVS-Fahrkarte berechtigt während der zulässigen Parkdauer zu beliebig vielen Fahrten mit VVS-Verkehrsmitteln in den Tarifzonen 10 und 20.

Das P+R-Parkhaus in Österfeld wird im Zuge der Optimierung mit einer Echtzeitbelegungserfassung (Schrankenzählung) ausgestattet. Die Anzahl der aktuell freien Stellplätze im Parkhaus wird in den Auskunftsmedien des VVS veröffentlicht und soll auf Informationstafeln an den Hauptzufahrtswegen zum P+R-Parkhaus angezeigt werden.

Insgesamt sind am P+R-Parkhaus in Österfeld sehr gute Voraussetzungen für eine Verknüpfung der polygoCard mit Park and Ride gegeben. Der Einsatz der polygoCard und die Verknüpfung von Park- und VVS-Tarifen kann Vorbildcharakter für andere Standorte in der Region Stuttgart haben.

Das Tarifmodell „Parkschein = Fahrschein“ für Gelegenheitskunden wird bereits im P+R-Parkhaus Degerloch Albstraße angewandt.

## **2. Analyse der P+R-Gebühren, der Eigentümer- und Betreiberstruktur**

Von den 107 P+R-Standorten in der Region Stuttgart wird an 55 Standorten eine Parkgebühr verlangt. Die gebührenpflichtigen Anlagen enthalten mit 10.600 Stellplätzen knapp zwei Drittel des Parkplatzangebots. Die Preise für ein Tagesticket liegen zwischen einem und sieben Euro. Ein Monatsticket kostet zwischen 5 und 45 Euro. Bei der Mehrheit der Anlagen kostet ein Monatsticket um die 15 € und die Halbjahreskarte 65 €. Die jährlichen Einnahmen an allen P+R-Anlagen durch Parkgebühren werden auf zwei bis drei Mio. € geschätzt.

Die räumliche Verteilung der kostenpflichtigen bzw. kostenlosen P+R-Standorte ist eher zufällig. Einzig im Remstal sind fast ausschließlich kostenlose Stellplätze entlang der S-Bahnlinie S2 zu finden. Eine Übersichtskarte mit den kostenlosen und gebührenpflichtigen Standorten ist in der Anlage 3 enthalten.

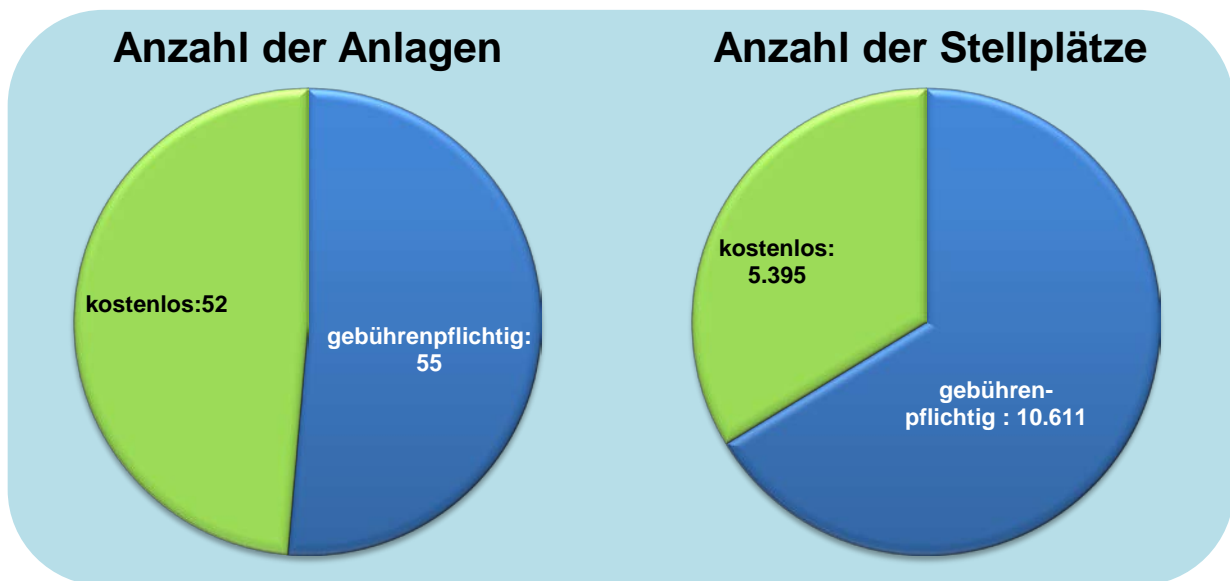


Abb. 3: Kostenloses und gebührenpflichtiges P+R nach Anlagen und Stellplätzen

Die 107 P+R-Anlagen in der Region Stuttgart verteilen sich auf 70 unterschiedliche Eigentümer. 56 Anlagen sind im Besitz der jeweiligen Gemeinde, 28 P+R-Anlagen gehören der Bahn oder einem ihrer Tochterunternehmen und an 23 Standorten besitzen Gemeinden und die Bahn jeweils Teile der Anlagen. In einigen Fällen besitzt die Bahn das Grundstück und die Gemeinde die darauf befindlichen Anlagen.

98 P+R-Anlagen werden von den jeweiligen Gemeinden oder deren Stadtwerken betrieben. Die DB BahnPark, ein Gemeinschaftsunternehmen der DB Station&Service AG (51 %) und der Contipark International Parking GmbH (49 %), betreibt 4 komplette Standorte und an 4 weiteren Stationen Teilflächen. Die Eigentümer- und Betreiberstruktur ist in der Anlage 4 dargestellt.

Die derzeitige Entwicklung bei den P+R-Anlagen ist davon gekennzeichnet, dass viele Anlagen sanierungsbedürftig sind und die GVFG-Bindung ausgelaufen ist. Da für die Sanierung der Anlagen bzw. für deren Neubau keine Fördermittel zur Verfügung stehen, werden die Kosten dafür ganz oder teilweise auf die Nutzer umgelegt. Ein Beispiel hierfür ist die P+R-Anlage in Ditzingen. Hier baut ein kommerzieller Parkhausbetreiber ein Parkhaus. Die Stadt mietet 109 Stellplätze auf der obersten Etage für 75 € im Monat an und vermietet sie für 20 € im Monat an P+R-Kunden weiter. Ein weiteres Beispiel ist Leonberg. Die Stadt hat ihr marodes P+R-Parkhaus abgerissen und erstellt gerade einen Neubau, der zur Hälfte für Park and Ride genutzt werden soll. Die andere Hälfte der Stellplätze hat eine Firma langfristig für ihre Mitarbeiter gemietet. Trotz dieser Mischkalkulation steigen die Monatsgebühren für einen P+R-Stellplatz von 13 auf 40 €. An anderen Stationen bemüht sich die DB BahnPark um die Bewirtschaftung der bahneigenen Flächen. Insgesamt bewirkt der Einstieg kommerzieller Parkhausbetreiber steigende Parkgebühren für die Nutzer und/oder einen steigenden Zuschussbedarf für die Gemeinden.

### 3. Standort-, Tarif- und Informationskonzept

Vorrangiges Ziel des regionalen P+R-Konzeptes ist es, die Innenstädte der Landeshauptstadt Stuttgart und die der umliegenden Mittelzentren vom Pkw-Verkehr zu entlasten und einen einfachen und komfortablen Umstieg vom Pkw in den Zug oder die S-Bahn zu ermöglichen. Ein möglichst großer Teil des Reiseweges soll mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Um das zu erreichen, ist ein aufeinander abgestimmtes Standort-, Tarif- und Informationskonzept erforderlich.

Bei den P+R-Standorten gilt es diejenigen herauszufiltern, die bereits jetzt aufgrund ihres Einzugsbereiches von regionaler Bedeutung sind und für eine Weiterentwicklung folgende Kriterien erfüllen:

- Einfache und kurze Anfahrtswege von der Autobahn bzw. Bundesstraße zur P+R-Anlage.
- Die Reisezeit mit S-Bahn/Stadtbahn in das Zentrum der Landeshauptstadt Stuttgart ist maximal 10 Minuten länger als mit dem Pkw im unbelasteten Netz.
- Mind. 30´-Takt der S-Bahn/Stadtbahn
- Der Einzugsbereich geht über die Grenzen der eigenen und der Nachbarkommunen hinaus
- Keine Zufahrt durch Wohngebiete
- > 150 Stellplätze und/oder Erweiterungspotenzial

Aus den P+R-Anlagen, die die oben genannten Kriterien erfüllen, ist ein mehrstufiges Konzept zu bilden.

Der von außen in die Region einströmende Verkehr soll möglichst an den Grenzen des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS) auf P+R-Plätze gelenkt werden. Hierzu ist ein äußerer Ring mit attraktiven und leistungsfähigen P+R-Anlagen an den Rändern des Verbundgebietes erforderlich. Um einen Anreiz für ein möglichst frühes Umsteigen vom Pkw auf die Bahn zu geben, sind diese Stationen mit der niedrigsten Parktarifstufe zu versehen. Bestenfalls ist das P+R auf diesen Anlagen kostenlos. Über verschiedene Medienkanäle (flexible Anzeigen am Straßenrand, Radio, Internet, VVS, Navigationssysteme etc.) ist sicherzustellen, dass die Autofahrer über die Zufahrtswege, die Anzahl der freien Stellplätze auf diesen Anlagen und die Verkehrslage sowie bereits voll belegte P+R-Plätze auf dem Weg nach Stuttgart informiert werden.

Vor den Mittelzentren sind P+R-Anlagen auszuweisen, die die Kriterien für regional bedeutsame Anlagen erfüllen und vorwiegend Verkehre aufnehmen, die ihre Quelle in der Region Stuttgart haben und auf dem Weg in ein Mittelzentrum oder die Landeshauptstadt sind. Außerdem dienen sie als Überlauf, falls die P+R-Plätze an der Verbundgrenze bereits vollständig belegt sind. Die Parktarife auf diesen P+R-Anlagen sollen die Tarife des äußeren Rings nicht unterschreiten. Die Anzahl der freien Stellplätze ist über online Medien zu verbreiten.

Vorwiegend für den regionalen Binnenverkehr mit Zielen in den Stuttgarter Innenstadtbezirken ist ein innerer Ring mit P+R-Anlagen am Rande der Landeshauptstadt gedacht. Die Parktarife für diese Anlagen sind über den Tarifen für alle anderen P+R-Plätze anzusiedeln. Die Autofahrer werden über die Zufahrtswege, die Anzahl der freien Stellplätze und das Verkehrsangebot im ÖPNV über mehrere Medienkanäle (s.o.) informiert.

Die P+R-Standorte, denen keine regionale Bedeutung zugemessen wird, erschließen gemeindeübergreifend die umgebenden Teilräume der Anlagen. Sie sind tariflich möglichst in das System der regionalbedeutsamen Standorte einzupassen. Die Anzahl der vorhandenen Stellplätze und eine zunächst statische Prognose der Auslastung an Werktagen ist zumindest in den Informationsmedien des VVS darzustellen.

Ein erster Vorschlag für die Auswahl und Kategorisierung der einzelnen P+R-Standorte ist in den Anlagen 5.1 und 5.2 zu finden.

#### **4. Betreiberorganisation**

Aufgrund der vielschichtigen Eigentümer- und Betreiberstruktur sowie den derzeitig unübersichtlichen Parktarifen bei den einzelnen Standorten wäre eine übergeordnete Betreiberorganisation hilfreich, um ein regionales P+R-Konzept umzusetzen. Sie könnte sich um Organisation, Betrieb, Verwaltung, Planung und Bau von P+R-Anlagen in der Region Stuttgart kümmern. Mitglieder könnten Städte und Gemeinden sowie andere Organisationen mit Bezug zu P+R auf freiwilliger Basis werden. Diese Betreiberorganisation, deren Gesellschaftsform noch festzulegen ist, könnte gegenüber den P+R-Kunden als Ansprechpartner für Information, Tarif und Angebotsstandard auftreten.

Die P+R-Organisation würde anfangs mit einigen wenigen Anlagen starten und sich dann sukzessive erweitern. Die bisherigen Gespräche mit Eigentümern lassen erwarten, dass eine Bereitschaft der Gemeinden besteht, in einer solchen Organisation mitzuwirken. Es werden aller Voraussicht nach nicht alle

Eigentümer von P+R-Anlagen ihre Parkplätze in eine Gesellschaft einbringen wollen. Jedoch könnten die P+R-Stationen der regionalen P+R-Organisation in Sachen Tarif und Servicelevel eine Vorbildfunktion auf diese Anlagen haben.

Eine regionale P+R-Organisation wäre grundsätzlich für die Aufnahme aller P+R-Anlagen in der Region Stuttgart offen. Der Eigentümer einer P+R-Anlage könnte diese an die P+R-Organisation übertragen und erhielte im Gegenzug ein entsprechendes Mitspracherecht in deren Gremien. Die Grundstücke, auf denen die P+R-Plätze angelegt sind, könnten im Besitz ihrer ursprünglichen Eigentümer verbleiben und Mittels einer geeigneten Vertragsform würde sichergestellt, dass die übergeordnete P+R-Organisation zum Zweck des intermodalen Umstiegs langfristig auf diese Grundstücke zugreifen kann. Für die eingebrachten Anlagen könnte die P+R-Organisation die Kosten für Betrieb, Unterhalt und Ersatzinvestitionen übernehmen.

Die Kosten der P+R-Organisation könnten aus der regionalen Verkehrsumlage und Parkgebühren finanziert werden. Gerade kleinere Gemeinden würden damit von laufenden Aufgaben entlastet, die sie derzeit insbesondere für Bewohner anderer Kommunen wahrnehmen müssen.

## **5. Intermodale Mobilität und Vernetzung**

P+R stellt einen augenfälligen Teil der intermodalen Vernetzung dar. Darüber hinaus sind aber auch Möglichkeiten der Vernetzung mit weiteren Verkehrsmitteln wie Fahrrad und Bus einerseits sowie neuen Mobilitätsmöglichkeiten wie Carsharing, Pedelec und Fahrradverleih andererseits vorzusehen. Die bestehende Verbreitung dieser Angebote wurde mit der Sitzungsvorlage VA 265/2014 verdeutlicht. Weitere Angebote kommen in Zukunft hinzu. So wird mit Fördermitteln des Bundesverkehrsministeriums ein Standortkonzept für Schnellladeinfrastruktur des Verbands Region Stuttgart erstellt. Mit Mitteln der Region, des Landes und der EU werden Pedelec-Standorte in der Region errichtet und künftig Mobilitätspunkte an mehr als acht Schienenverkehrsstandorten eingerichtet (siehe Anlage 6). Planerisch sind im Rahmen des Regionalplans bisher nur Standortsicherungen für P+R möglich gewesen. Für die konkrete Flächensicherung gibt es auch durch den ÖPNV-Pakt keine regionalplanerischen Einwirkungsmöglichkeiten. Mit Vorliegen und Abstimmung des standortscharfen P+R-Bedarfs ist zu prüfen, ob in einer Teilfortschreibung des Regionalplans Kapazitätsvorgaben gemacht werden können. Darüber hinaus sind Flächen im Maßstab des Regionalplans für intermodale Mobilitätsangebote nicht darstellbar.

Unabhängig davon wurden zur Auswahl und Gestaltung der Mobilitätspunkte umfangreiche Gespräche mit Kommunen geführt, die den Ausbau ihrer Schienenverkehrsstationen mit weiteren Mobilitätsangeboten planen. Die Geschäftsstelle steht mit diesen Kommunen in Kontakt und hat damit die Aufgabe der Koordinierung und Förderung aufgenommen. Es ist zu prüfen, ob diese Aufgabe langfristig auch in einer neu zu gründenden Organisation (Mobilitätsagentur) angesiedelt werden kann.

## **II. Beschlussvorschlag**

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht über die bisherigen Untersuchungen und die Konzeption für P+R zur Kenntnis.
2. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Geschäftsstelle die Konzeption für P+R fortzuführen. Die Konzeption beruht auf einer vorrangigen Planung für die regionalbedeutsamen Standorte. Diese sind nach heutiger Kenntnis: Backnang, Bietigheim, Degerloch Albstraße, Ditzingen, Favoritepark, Filderstadt, Gärtringen, Herrenberg, Hulb, Leonberg, Maubach, Nürtingen, Obertürkheim, Österfeld, Plochingen, Sommerrain, Stetten-Beinstein, Vaihingen (Enz), Weil der Stadt, Weilimdorf, Wendlingen (N), Winnenden und Zuffenhausen.
3. Die Auswahl der regionalbedeutsamen Standorte kann nach Bedarf noch angepasst werden. Die Geschäftsstelle entwickelt die P+R-Konzeption weiter im Hinblick auf

- das Standortkonzept (Auswahl, Kapazität und Bedarf),
  - das Tarifkonzept mit Differenzierung nach Standorten und in Abstimmung mit dem ÖPNV-Tarif,
  - das Informationskonzept (einheitliches Erscheinungsbild, Standards von Anlage und Wegweisung einschließlich Belegungsinformation).
4. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Geschäftsstelle ein Betreiberkonzept zu entwickeln. Ziel einer mittelfristigen Umsetzung dieses Konzeptes soll die Errichtung einer Betreiberorganisation (P+R-Betriebsgesellschaft, Mobilitätsagentur o.ä.) unter Federführung des VRS sein. Dadurch könnten die Kommunen als Eigentümer und Betreiber der Anlagen vom laufenden Betrieb, Gebührenmanagement und laufenden Instandhaltungen entlastet werden. Den Eigentümern und Betreibern kann daher angeboten werden, P+R-Anlagen in einem nicht sanierungsbedürftigen baulichen Zustand ohne Eigentumsübergang an die Betreiberorganisation abzugeben. Im Rahmen der Betreiberorganisation erhalten die Eigentümer die Möglichkeit, an der Umsetzung der P+R-Konzeption (Tarif- und Informationskonzept etc.) mitzuwirken.
  5. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Geschäftsstelle, mit den Kommunen und ggf. anderen Eigentümern und Betreibern Gespräche zu führen und damit P+R-Möglichkeiten für die regionale Konzeption zu sichern. Dabei sind die Abstimmungen auch auf die Kommunen auszuweiten, deren P+R-Anlagen nicht zu den nach heutiger Einschätzung regionalbedeutsamen Standorten gehören, die aber Interesse an der Einbringung und Beteiligung an der P+R-Betreiberorganisation nach den oben genannten Kriterien haben. Die Geschäftsstelle soll eine geeignete Organisationsform für ein regionales P+R entwickeln und die Gründung der P+R-Betreiberorganisation vorbereiten.
  6. Die Anträge der CDU-Fraktion vom 05.10.2011 (Grundstücksicherung an S-Bahn-Stationen) sowie der Fraktion DIE LINKE vom 17.10.2015 (Flächensicherung für intermodale Mobilität) werden für erledigt erklärt.