



**Verband Region
Stuttgart**

Körperschaft
des öffentlichen Rechts

Pressestelle
Alexandra Aufmuth

Kronenstraße 25
70174 Stuttgart

Telefon +49 (0)711 22759-15
Telefax +49 (0)711 22759-70

E-Mail: presse@region-stuttgart.org

Aktuell im Internet:
www.region-stuttgart.org

Presseinformation vom 03.02.2022

Aktuelle P+R-Situation in der Region

Die Anzahl der geförderten P+R-Parkplätze in der Region wächst stetig. Durch den Ausbau des ÖPNV-Angebots und damit verbundenen steigenden Fahrgastzahlen erwartet die Region in den nächsten Jahren insgesamt eine erhöhte Nachfrage.

10 STUTTGART: Der Verband Region Stuttgart hat sich zum Ziel gesetzt, das bestehende P+R-Angebot in der Region langfristig zu sichern und darüber hinaus die Anzahl der Plätze zu steigern. So soll für Pendelnde ein ideales Angebot geschaffen werden, um möglichst wohnortnah auf den ÖPNV umsteigen zu können. Über den aktuellen Stand des P+R-Konzeptes, die Förderrunden für P+R-Parkplätze sowie mögliche technische Neuerungen, wurde der Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart in seiner Sitzung vom Mittwoch informiert.

Ergebnisse der ersten Förderrunden

20 Aufgrund der ersten beiden Runden der regionalen P+R-Förderung, die im Jahr 2018 und 2019 vom Verkehrsausschuss beschlossen wurden, geht die Region aktuell davon aus, 3.400 bestehende Stellplätze in die regionale P+R-Konzeption einzubringen und rund 680 Stellplätze neu zu schaffen. Bislang wurden davon 3.210 bestehende Stellplätze an 15 Haltestellen in der Region für die nächsten 20 Jahre gesichert. Die Vereinbarungen mit Ditzingen und Kirchheim am Neckar über insgesamt 188 Bestandsstellplätze stehen unmittelbar vor dem Abschluss. Diese Stellplätze werden künftig nach regionalen Leitlinien betrieben. Von den 680 neuen Stellplätzen sind bislang 466 in neuen Parkhäusern in Vaihingen (Enz) und Waiblingen umgesetzt worden.

30 Ursprünglich hat der Verkehrsausschuss einen Finanzierungsbeitrag zum Betrieb von 4.535 bestehenden Stellplätzen und den Bau von 1.676 zusätzlichen Stellplätzen beschlossen. Wegen veränderter Konzeptionen, dem Rückzug einiger Kommunen und der Abhängigkeit von anderen Projekten in den Kommunen vor Ort wird das anvisierte Ziel der ersten beiden Förderrunden nicht erreicht.

Unter anderem verzögert sich der Abschluss der Kooperationsvereinbarung über die kommunalen Stellplätze am Standort Marbach, da die Konzeption über die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes aussteht. In Schwaikheim fehlt noch ein

Gremienbeschluss über eine Teilnahme an der regionalen P+R-Förderung. In Wendlingen hat sich die Zahl von ursprünglich 150 zusätzlichen Stellplätzen auf 42 verringert. Im Westen von Ludwigsburg sollten 400 P+R-Stellplätze im Zusammenhang mit einer neuen Mobilitätsdrehscheibe an einer neuen Schienenhaltestelle entstehen. Die Stadt verfolgt die Pläne aus finanziellen Gründen zunächst nicht weiter. In Weinstadt wurde der Bau eines P+R-Parkhauses an der Station Stetten-Beinstein wegen der unsicheren Haushaltslage der Stadt zurückgestellt. In Gäufelden verzögert sich die Umsetzung des Vorhabens wegen der anstehenden Gesamtanierung des Bahnhofs. Die Stadt Backnang geht für die Errichtung eines neuen Parkhauses am Bahnhof nicht mehr von einer Realisierung vor 2025 aus. Die geplante Erweiterung der P+R-Anlage an der S-Bahn-Haltestelle Maubach wird nicht realisiert. Die Stadt Herrenberg hat die Pläne für die Aufstockung eines bestehenden Parkhauses wegen der enorm gestiegenen Kosten verworfen.

Dritte Förderrunde

Trotz der Unsicherheiten ist es gelungen, Interessenten für eine weitere Förderrunde zu gewinnen. Mit sechs Kommunen könnten Fördervereinbarungen über rund 200 Bestandsstellplätze und knapp 800 zusätzliche Stellplätze abgeschlossen werden. Zu der Vereinbarung gehört unter anderem die Einnahmegarantie von 180 Euro im Jahr je Bestandsstellplatz und bis zu 4.500 Euro Förderung für einen zusätzlichen Stellplatz. In der Sitzung vom Mittwoch hat der Verkehrsausschuss der Regionalversammlung die Geschäftsstelle beauftragt mit diesen Kommunen weitergehende Verträge zu schließen. Dazu gehört Nürtingen mit geplanten rund 400 neuen P+R-Stellplätzen. Die Stadt Schorndorf hat beim Bau eines neuen Parkhauses rund 190 neue P+R-Stellplätze im Blick. In Kirchheim am Neckar sollen etwa 100 zusätzliche Abstellmöglichkeiten entstehen. In Remseck am Neckar soll die Anlage an der Stadtbahnhaltestelle Aldingen um ebenfalls 100 Stellplätze aufgestockt werden. Mit Uhingen könnte die erste P+R-Anlage im Landkreis Göppingen von der regionalen P+R-Förderung profitieren. Die Anlage hat 125 Bestandsstellplätze. Die Stellplätze würden durch die regionale Förderung gebührenfrei bleiben. An der Regionalzughaltestelle Sulzbach an der Murr stehen 75 P+R-Stellplätze zur Verfügung. Mit der Aufnahme in die regionale P+R-Förderung würden die Stellplätze für Nutzerinnen und Nutzer kostenfrei.

Der Verband Region Stuttgart erwartet auf Grund der anstehenden Verbesserungen im ÖPNV, wie der Verlängerung der S-Bahn nach Neuhausen, der Ausweitung des 15-Minuten-Takts und den deutlich mehr fahrgastfreundlichen Direktverbindungen durch die Inbetriebnahme von Stuttgart 21, einen stark steigenden Bedarf an P+R-Stellplätzen. Eine Anzahl von rund 25.000 P+R-Stellplätzen könnte realistisch sein. Diesem Bedarf stehen jedoch auch künftig Hindernisse sowohl beim Erhalt als auch beim Ausbau der P+R-Anlagen gegenüber. Die P+R-Flächen stehen in Konkurrenz mit städtebaulichen Entwicklungen rund um die Bahnhöfe und für die Kommunen bedeuten sie einen hohen finanziellen Eigenanteil.

Technische Neuerungen

Im Rahmen des Förderprojekts Regionale Mobilitätsplattform wurde die P+R-Anlage in Bondorf mit einer Echtzeitbelegungserfassung ausgestattet, deren Ergebnisse im Mobilitätsdatenmarktplatz (MDM) des Bundes als Open-Data veröffentlicht werden. Ziel ist es, auf P+R durch die Angabe verfügbarer Stellplätze hinzuweisen, dabei

Parksuchverkehr zu vermeiden und Empfehlungen zum Umstieg im regionalen Verkehrsmanagement geben zu können. Als weitere Anlagen sollen Neustadt-Hohenacker und der P+R-Parkplatz in Kirchheim am Neckar folgen. Zudem wurde die potenzielle Ausstattung von P+R mit Fotovoltaikanlage näher betrachtet. Aufgrund ohnehin schon hoher Baukosten, geringer Fahrdistanzen zwischen Wohnort und P+R Anlage und somit auch geringen Bedarf wird diese Option derzeit nicht weiterverfolgt.

90 Für Helmut Noë (CDU/ÖDP) sei P+R eine „Erfolgsgeschichte, die sich sehen lassen kann.“ Hier habe man bedarfsgerecht gehandelt und dort P+R-Anlagen geschaffen, wo sie gebraucht würden, außerhalb der Zentren. Fotovoltaikanlagen bzw. Lademöglichkeiten für Elektroautos mit P+R zu verknüpfen sei für ihn ein Zukunftsthema, da es momentan noch nicht so viele Elektroautos gebe. Hier stelle sich die Frage, ob man den erzeugten Strom nicht anders nutzen könnte z.B. für die S-Bahn. Dies sei praktizierter Klimaschutz. Michael Lateier (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) betonte, dass P+R keine Globallösung sei, aber ein Baustein, um die Menschen zum Umsteigen zu bewegen. Das Land beabsichtige eine Pflicht einzuführen, wonach auf jeder neuen Fläche, Flächen für erneuerbare Energie vorgehalten werden müssten. Mittelfristig könnte er sich vorstellen, dass es auch für Altanlagen gelte. Welche positiven Wirkungen P+R entwickeln könne zeige laut Rainer Gessler (Freie Wähler) die Anlage in Vaihingen an der Enz. Hier habe sich ein regelrechter „Abstellmagnet“ entwickelt. Mit der Echtzeitbelegung böte man in Zukunft noch mehr Service und hätte Daten für eine bedarfsgerechte Planung. Michael Makurath (SPD) sei nicht überrascht, dass nicht alle Maßnahmen umgesetzt werden konnten. Bahnhofsfächen seien aufgrund der Nutzerzahlen der Bahn zu interessanten Flächen geworden. Hier sollte man die Chancen nutzen und beispielsweise geplante Parkhausneubauten bei der Entwicklung von P+R unterstützen. Bei digitalen Echtzeitinformationen zur Auslastung stünde man am Anfang, hier wünschte er sich mehr Ehrgeiz. Joachim Hülscher (AfD) sah die zunehmende Flächenkonkurrenz im Bahnhofsumfeld kritisch. Hier bräuchte man in Zukunft intelligente Lösungen und Stapelmöglichkeiten um Wohnen, Gewerbe und P+R zu vereinen. In Bezug auf Lademöglichkeiten auf P+R Anlage bat er nicht über das Ziel hinaus zu schießen, da die Autos zu Hause geladen würden. Gabriele Heise (FDP) betonte, dass man langfristig an P+R-Plätzen und außerhalb eine Ladeinfrastruktur bräuchte. Diese sei zumindest künftig bei Neubauten verpflichtend. Ihrer Meinung nach werde es ein Drahtseilakt dafür zu sorgen, dass P+R-Flächen und der Bedarf an Wohnraum- und Gewerbeflächen sich nicht gegenseitig blockieren. Für Michael Knödler (DIE LINKE/PIRAT) ist P+R eine Möglichkeit Menschen zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen. Er bat beim Bau neuer Anlagen darauf zu achten, dass eine einfache Nachrüstung mit Lademöglichkeiten berücksichtigt werde.

120

03.02.2022/tmi/aa