

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Umwelt und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	125
		<b>TOP:</b>	1
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	28.03.2017		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Dr. Wurmthaler (Verband Region Stuttgart)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Westhaus-Gloël / fr		
<b>Betreff:</b>	<b>Ergebnis der Fahrgastbefragung des Verband Region Stuttgart (VRS)</b> <b>- Antrag Nr. 251/2016 v. 01.08.2017 (FW)</b> <b>- mündlicher Bericht -</b>		

Der im Betreff genannte Antrag mit der Stellungnahme vom 27.09.2016 ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei- anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papier- form angehängt.

Herr Dr. Wurmthaler (VRS) berichtet im Sinne der Präsentation über die Untersuchung, - eine Fahrgastbefragung im Zugang zu Eisenbahnverkehrsstationen -, die der Verband Region Stuttgart (VRS) zum Thema Park-and-Ride gemacht hat. Der VRS habe im Rahmen des ÖPNV-Pakts neu die Aufgabe übernommen, sich um die Förderung und Koordination von Park-and-Ride in der Region Stuttgart zu kümmern. Die Park-and-Ride-Studie solle dabei als Planungsgrundlage dienen. Herr Dr. Wurmthaler stellt die Ergebnisse der Studie vor, macht auf die Bedeutung von Park-and-Ride für die Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) aufmerksam und geht näher auf das Pilotprojekt P+R-Parkhaus Österfeld ein. Als Fazit hält er fest, die große Bedeutung von Park-and-Ride für Stuttgart erfordere ein gemeinsames Handeln zwischen VRS und Landeshauptstadt (LHS) mit einem abgestimmten Tarif-, Ausstattungs- und Informationskonzept. Beim

Parkhaus Österfeld erprobte Elemente könnten auf andere Anlagen übertragen werden, in Stuttgart zum Beispiel auf die P+R-Anlagen in Weilimdorf und Obertürkheim.

StR Zeeb (FW) dankt für den Bericht und betont, Park-and-Ride in der Region werde in den nächsten Jahren ein zentrales Thema sein müssen, damit der ÖPNV gut funktionieren und die Stadt Stuttgart entlastet werden könne. Zum Pilotprojekt Parkhaus Österfeld habe er auch viele negative Stimmen gehört. Wenn nun noch Verbesserungen beim Tarif geprüft würden, könne letzten Endes ein gutes Ergebnis herauskommen. Der Stadtrat erkundigt sich, wie lange das Pilotprojekt noch laufen wird und regt an, die Attraktivität von P+R-Plätzen und -Parkhäusern zu erhöhen durch die Bereitstellung von Informationen und die Möglichkeit, einen Imbiss einzunehmen.

Für StR Sauer (CDU) ist ebenfalls "noch Luft nach oben, was das Namoreg-Projekt und das Parkhaus Österfeld anbelangt". Wenn von 514 Stellplätzen gerade einmal die Hälfte in Spitzenzeiten belegt sei, müsse dringend dafür gesorgt werden, dass das Projekt bekannter gemacht und in Teilen nachgebessert wird. Ganz wichtig sei, dass außerhalb von Stuttgart entlang der S-Bahn-Linien noch mehr P+R-Plätze entstehen. Von daher bitte er um Auskunft, welche Planungen es in der Region, in den Landkreisen und in den Städten gebe, mit dem Ziel, mehr P+R-Plätze zu schaffen bzw. sich in absehbarer Zeit mit einem ähnlichen Pilotprojekt wie beim P+R-Parkhaus Österfeld zu beteiligen.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) gibt zu bedenken, dass man, wenn man das Park-and-Ride-Angebot ausbauen wolle, gezielt auch diejenigen befragen müsse, die bisher das Angebot noch nicht nutzen. Er fragt nach, ob Herr Dr. Wurmthaler neben den erwähnten Potenzialen in Weilimdorf und Obertürkheim auch Potenziale in Sillenbuch sieht. Von dort werde immer wieder über Probleme mit Parksuchverkehr berichtet. StR Peterhoff erkundigt sich nach den Ausbauplänen für P+R-Plätze in der Region und erkundigt sich, wann mit der Einführung einer App zu rechnen ist, die die Fahrer mit Echtzeitinformationen versieht, an welchen P+R-Plätzen noch Kapazitäten frei sind.

StR Körner (SPD) fragt nach den Zielen, die sich der VRS zur künftigen Zahl an P+R-Plätzen gegeben hat und welche Ressourcen dafür zur Verfügung gestellt werden müssten. Im Verkehrsverbund gebe es 17.800 P+R-Plätze bei täglich etwa 250.000 Einpendlern nach Stuttgart. Herr Dr. Wurmthaler habe den Vorschlag, in Stuttgart eine Tarifzone im Nahverkehr einzurichten, aufgegriffen und auf den Parkdruck hingewiesen, der damit in den Außenbezirken Stuttgarts einhergehen könnte, wobei er selbst den Parkdruck eher durch die ab 2018 kommenden Fahrverbote sehe. Die Fraktionen von CDU, 90/GRÜNE und SPD seien bereit, für eine entsprechende Tarifreform viel Geld in die Hand zu nehmen. Absolut wünschenswert sei, wenn es bei der Tarifreform im Verkehrsverbund zu einer großen Lösung komme, bei der von der einen Tarifzone in Stuttgart auch die profitieren könnten, die von außen einpendeln. Wenn man die Mittel nehme, die für das "nicht erfolgreiche Feinstaubticket" zur Verfügung gestellt worden seien, komme man einer großen Tarifreform schon näher. Die Städte Fellbach und Korntal-Münchingen könne man vielleicht dazu bewegen, bei der Tarifreform und beim Thema Park-and-Ride mitzumachen. Das Pilotprojekt P+R-Parkhaus Österfeld bezeichnet StR Körner als "spannend" und fragt nach der Laufzeit des Versuchs.

StR Ozasek (SÖS-LINKE-PluS) betont, aus Sicht der Fraktionsgemeinschaft sei es wichtig, die bestehenden Park-and-Ride-Anlagen zu nutzen und ihre Bewirtschaftung zu standardisieren, aber nicht notwendig, weitere Park-and-Ride-Flächen in großer Zahl zu entwickeln. Ziel müsse es bleiben, vorweg mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Wenn Anlagen stärker genutzt und aktiviert werden sollten, müssten die Anlagen ausgewählt werden, die an der Gemarkungsgrenze von Stuttgart oder bereits in den Landkreisen liegen, um die Pendler frühzeitig abzufangen, bevor sie Schadstoffe und Lärm in die ohnehin überlasteten Straßenzüge bringen. Das Parkhaus Österfeld liege eigentlich schon zu weit im Stadtgebiet. Ein weiterer Ausbau des Stadtbahnverkehrs sei sinnvoller als Geld in Park-and-Ride-Anlagen zu stecken.

Seine Fraktion sei der Auffassung, dass mehr P+R-Plätze benötigt werden, betont StR Brett (AfD). Mit dem Fahrverbot würden erhebliche Probleme auf die Stadt zukommen. Dringend notwendig sei es, die Region in die Verantwortung zu nehmen. Die Stadt Fellbach müsse sich an einem weiteren P+R-Platz beteiligen.

Auch die FDP sei der Auffassung, dass mit P+R-Plätzen mehr Autofahrer auf die Schiene gebracht werden könnten, äußert sich StR Conz (FDP). Die "zum Teil politisch gewollte Verkehrsanarchie innerhalb von Stuttgart" werde die Autofahrer motivieren, P+R-Plätze anzufahren. Er fragt ebenfalls nach den Ausbauplänen von Park-and-Ride in der Region und glaubt nicht, dass die Stadt Korntal-Münchingen ein Parkhaus in der Nähe des Bahnhofs befürworten oder unterstützen wird.

StR Dr. Schertlen (STd) glaubt, dass das Pilotprojekt P+R-Parkhaus Österfeld noch ein wenig Zeit benötigt, um sich "einzuschwingen". Er fragt nach der Auslastung der etablierten Park-and-Ride-Parkflächen und weist darauf hin, dass er mehrfach schon von Überlastungen gehört habe. Weiter regt er an, bei P+R-Plätzen auch sichere Fahrradabstellplätze für teure Fahrräder anzubieten und schlägt vor, Bahnhofsdächer oder Haltestellendächer in den Außenbezirken oder außerhalb Stuttgarts für Park-and-Ride zu nutzen.

Neue P+R-Plätze könnten an der B10/B27 in Zuffenhausen oder auch im Bereich von B27/A8 an der Grenze zu Leinfelden-Echterdingen entstehen. Die tatsächlichen Bedarfe ließen sich anhand von regionalen Bewegungsmustern feststellen, wie sie von der Universität Stuttgart anhand von Handy-Bewegungsmustern erstellt worden seien. Nicht nur S-Bahnen, sondern auch Stadtbahnen könnten für Park-and-Ride eingesetzt werden, wenn Express-Stadtbahnen von bestimmten Haltestellen aus mit nur zwei bis drei Haltestopps in die Innenstadt führen. Das komme auch den Bewohnern der Außenbezirke zugute.

Herr Dr. Wurmthaler (VRS) geht auf Fragen und Anmerkungen ein und betont, er rechne fest damit, dass der Bedarf an Park-and-Ride-Flächen noch weiter zunehmen werde. Nicht nur die Einführung der Umweltzonenbereiche in Stuttgart, sondern auch der weitere Ausbau des ÖPNV, zum Beispiel durch Metropolexpresszüge, werde dazu beitragen. In der Region würden derzeit schon weitere Park-and-Ride-Möglichkeiten diskutiert. Wenn neue Anlagen in Kommunen entstehen, gehe es immer auch um das Thema Gebühren. Bei der Auslastung der P+R-Plätze spiele auch die Gebührenhöhe eine Rolle. Die Anlagen würden nicht allein von den Gemeinden betrieben. Die Bahn habe ihre Anlagen über eine Parkraumgesellschaft privatisiert, an der auch private Kapitalgeber beteiligt sind. Dort gehe man anders mit Parkgebühren um, als es vielleicht eine Kommune mit dem Interesse der Verkehrslenkung mache. Darauf habe der VRS keinen Einfluss. Etwa 1.000 P+R-Plätze seien momentan in der Region in Planung. Wenn man die Dauer der Planungsprozesse sehe, könnten diese aber nicht schon im nächsten Jahr zur Verfügung stehen. Dazu gehörten Projekte wie in Neuhausen-Sielmingen, wo eine ÖPNV-Erschließung über die S-Bahn erfolgen werde, ein gutes Beispiel auch für die

Zusammenarbeit zwischen Stadt und Region: die Stuttgarter Straßenbahnen AG baue die neue Strecke, der VRS finanziere als Aufgabenträger und die Kommune baue eine neue Park-and-Ride-Anlage. So würden Verbesserungen in Richtung Stuttgarter Süden geschaffen.

Zum Thema "Stadtbahn und Park-and-Ride-Anlagen" könne er sich als Eisenbahnaufgabenträger nicht äußern, fährt Herr Dr. Wurmthaler fort. Was Fahrradabstellanlagen angehe, so sei der VRS gerade dabei, bei 14 sogenannten Mobilitätspunkten Förderungen zusammen mit EU-Geldern auf den Weg zu bringen. Ein Gutteil der Förderung gehe in Richtung Fahrrad. Der Fahrradverkehr werde im Zugang zur Bahn immer wichtiger.

In vielen Gebieten in der Region Stuttgart würden Park-and-Ride-Flächen immer gebraucht, weil es dort nicht möglich sei, wie in der Stadt den ÖPNV im 10- oder 15-Minuten-Takt anzubieten. Ob die geplanten 1.000 P+R-Plätze ausreichen, werde man genau beobachten müssen, auch im Hinblick auf die Umweltzonenbereiche, die in Stuttgart ab 2018 eingeführt werden könnten. Wenn wie beim Parkhaus Österfeld - vor dem Start des Pilotprojekts - morgens in aller Frühe schon 40 % der Plätze und abends im Grunde genommen immer noch 40 % belegt gewesen seien, sei das ein klarer Hinweis darauf, dass es sich nicht um Park-and-Ride gehandelt habe, sondern der nahe Flughafen eine Rolle spiele. Mit weiteren ähnlichen Projekten ließe sich sicherlich noch Potenzial für echte P+R-Plätze gewinnen.

Mit zum Thema "Attraktivierung von Parkraum" zähle er nicht nur die jüngst entstandenen neuen Parkhäuser wie in Leonberg und Ditzingen, sondern auch die Verbesserungen in der Information über freie Plätze für Autofahrer, die voraussichtlich ab Sommer 2017 freigeschaltet werden könnten. Insgesamt werde man mit dem, was sich an P+R-Plätzen in der Planung befinde, fürs Erste gut aufgestellt sein. Die heute vorhandenen Restkapazitäten hingen auch damit zusammen, dass an der einen oder anderen Stelle die Gebühren deutlich höher seien. Genau beobachtet werden müsse, wie sich die Restriktionen für den Autoverkehr, die in der Diskussion seien, auf Park-and-Ride auswirkten.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) regt an, durch Befragung von Pendlern, die den ÖPNV noch nicht nutzen, herauszufinden, "woran es noch hakt".

StR Körner (SPD) erkundigt sich nach einer Einschätzung, wieviel P+R-Plätze in den nächsten Jahren benötigt werden und realistischerweise auch umgesetzt werden können.

Herr Dr. Wurmthaler (VRS) antwortet, der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart führe nicht jedes Jahr, aber regelmäßig, Befragungen über alle Bewohner der Region durch. Auch im Zuge der Aufstellung des Regionalverkehrsplans seien Befragungen gemacht worden. Die Nutzung des ÖPNV hänge zum einen stark von dem Angebot ab. Nach den Prognosezahlen des Regionalverkehrsplans werde die Einführung der Metropolexpresszüge dort zu einem Fahrgastzuwachs von etwa 30 % führen. Wenn diese Zahl hochgerechnet werde, komme man in die Größenordnung von 2.000 - 3.000 zusätzlich notwendigen P+R-Plätzen. Er selber gehe aber davon aus, dass Fahrtbeschränkungen im Zweifelsfall eine deutlich größere Wirkung haben könnten als Angebotsverbesserungen im ÖPNV.

Auf eine nochmalige Nachfrage von StR Körner eingehend erläutert Herr Dr. Wurmthaler, derzeit fest in der Planung seien 1.000 zusätzliche Stellplätze. Es gehe dabei auch um Aufstockungen, um aus ebenerdigen Parkplätzen Parkhäuser zu machen. Jetzt zu prognostizieren, inwieweit jede einzelne Stadt aufgrund des jeweils individuell herrschenden Parkdruckes sich entscheide, zusätzliche Stellplätze zu bauen, sei ihm nicht möglich. Gut ein Viertel aller Park-and-Ride-Vorgänge gehe heute auch gar nicht von P+R-Plätzen aus, sondern finde im Umfeld von S-Bahn-Stationen, von Eisenbahnstationen, aber auch von Stadtbahnstationen im Straßenraum statt. Je höher der Parkdruck sei, umso größer sei auch die Bereitschaft, im Zweifelsfall einen etwas weiteren Weg in Kauf zu nehmen. Insofern gebe es keinen festen Wert für ein Limit, wo das Fass überlaufe.

An StR Brett gewandt teilt Herr Dr. Wurmthaler mit, beim Bau eines Parkhauses sei mit Kosten von 15.000 bis 16.000 € pro Stellplatz auszugehen. Dabei sei nur der funktionale Bau berechnet, ohne Grundstückskosten und Maßnahmen zur besonderen architektonischen Gestaltung.

BM Pätzold sagt zu, dass die Präsentation den Fraktionen zur Verfügung gestellt wird und schließt den Tagesordnungspunkt ab.

Zur Beurkundung

Westhaus-Gloël / fr

## Verteiler:

- I. S/OB  
zur Weiterbehandlung  
S/OB-Mobil
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister  
SSB  
VVS
  2. Referat StU  
Amt für Umweltschutz  
Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (3)
  3. Referat T  
Tiefbauamt (2)
  4. Rechnungsprüfungsamt
  5. Stadtkämmerei (2)
  6. L/OB-K
  7. Hauptaktei
  
- III.
  1. CDU-Fraktion
  2. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
  3. SPD-Fraktion
  4. Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS (2)
  5. Fraktion Freie Wähler
  6. AfD-Fraktion
  7. Gruppierung FDP
  8. Die STAdTISTEN