



Verkehrsausschuss

21. Sitzung (öffentlich)

6. März 2024

Düsseldorf – Haus des Landtags

10:01 Uhr bis 11:47 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Eva-Maria Bartylla, Vanessa Kriele

Verhandlungspunkt:

**Welche Rolle spielen Park&Ride-Plätze für die Verkehrswende? (Bericht
beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 1])**

3

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1832

– Anhörung von Sachverständigen (s. Anlage 2)

* * *

Welche Rolle spielen Park&Ride-Plätze für die Verkehrswende? (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 1])

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1832

– Anhörung von Sachverständigen (s. Anlage 2)

Vorsitzender Matthias Goeken: Sehr geehrte Damen und Herren! Sehr geehrte Gäste! Sehr geehrte per Livestream zugeschaltete Teilnehmer! Ich begrüße Sie alle sehr herzlich zur 21. Sitzung des Verkehrsausschusses, die ich hiermit eröffne. Die Einladung 18/696 zur heutigen Anhörung ist Ihnen form- und fristgerecht zugegangen. Die Sitzung wird per Livestream übertragen.

Ich begrüße Sie alle recht herzlich. Besonders begrüßen möchte ich die Sachverständigen, die gekommen sind, um mit uns diese Anhörung durchzuführen. Dr. Reinkober wird für die Verkehrsverbünde sprechen. Der Städte- und Gemeindebund nimmt per Videoschalte teil. Auch Herr Dr. Faber vom Landkreistag wird sich per Video zuschalten, Aufgrund eines anderen Termins wird er jedoch erst ab 10:30 Uhr dazukommen. Ich freue mich darüber, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind.

Ich möchte darauf hinweisen, dass während der Sitzung keine Bild- und Tonaufnahmen zulässig sind.

Kurz etwas zur Einführung in die heutige Anhörung: Der Verkehrsausschuss des Landtags hat sich darauf verständigt, diese Anhörung zu dem Bericht der Landesregierung Vorlage 18/1832 durchzuführen. Die Mitglieder des Verkehrsausschusses möchten dieses Thema und sich daraus ergebende Fragen heute mit Ihnen erörtern. Alle schriftlichen Stellungnahmen liegen mittlerweile vor.

Im Interesse einer zügigen Durchführung der Anhörung gebe ich noch einige organisatorische Hinweise: Die Abgeordneten der Fraktionen werden Fragen an die Sachverständigen richten. Es hat sich bewährt, dass wir pro Fragerunde eine Frage stellen und die Sachverständigen anschließend Zeit haben, auf diese Frage zu antworten.

Ich bitte die Sachverständigen darum, keine Statements abzugeben, sondern direkt auf die Fragen zu antworten. Ich werde die Uhr dabei etwas im Blick haben. Der Raum ist längstens bis 13:00 Uhr reserviert.

Ich würde zunächst die antragsstellende Fraktion der SPD bitten, Fragen zu stellen. Im Anschluss folgen die übrigen Fraktionen. Die Reihenfolge richtet sich nach der jeweiligen Größe der Fraktion.

Gordan Dudas (SPD): Herzlichen Dank an die Sachverständigen dafür, dass sie der Einladung zur heutigen Sitzung gefolgt sind. Ebenso danke ich für Ihre durchaus aufschlussreichen Stellungnahmen. Nichtsdestotrotz haben sich zu diesem meines Erachtens wichtigen Thema weitere Fragen ergeben.

Meine erste Frage richte ich an den ACE. Wie ich mittlerweile erfahren habe, hat dieser eine bundesweite Tour zu den Park-and-ride-Plätzen unternommen, sich die Zustände vor Ort angeschaut und diese Parkplätze bewertet, darunter auch zahlreiche in Nordrhein-Westfalen. Mich würden die Erkenntnisse interessieren, die Sie daraus gezogen haben. Welche Ansätze sehen Sie für die systematische Planung von Park-and-ride-Plätzen durch Kommunen? Welche Hilfe und Handreichungen brauchen Kommunen dabei aus Ihrer Sicht von Seiten des Landes? Wie könnte man sie unterstützen?

Meine nächste Frage geht an Herrn Dr. Reinkober für die Verkehrsverbände. Wie hoch ist derzeit der Anteil der Park-and-ride-Plätze mit Echtzeiterfassung?

Vorsitzender Matthias Goeken: Herr Dudas, das waren jetzt schon zwei Fragen.

Gordan Dudas (SPD): Ich dachte, eine Frage an jeden.

Vorsitzender Matthias Goeken: Dann wird das protokollarisch etwas schwierig. Es hat sich beim letzten Mal sehr bewährt, nur eine Frage zu stellen. Dann kommen wir schneller einmal herum, und es ist auch für die Sachverständigen und für das Ausschussesekretariat einfacher zu folgen. Sie sind jetzt mit zwei Fragen gestartet. Ich würde in dieser Runde daher für jeden zwei Fragen zulassen. Ich übergebe damit an den Kollegen der CDU-Fraktion, Herrn Daniel Scheen-Pauls. Dann bitte zunächst auch zwei Fragen.

Daniel Scheen-Pauls (CDU): Ich bedanke mich zunächst auch herzlich für die Stellungnahmen und starte mit einer Frage an den ACE. Sie haben eine Bewertung der Park-and-ride-Plätze durchgeführt. Was waren Ihres Erachtens die Hauptursachen dafür, dass 19 % der Plätze bei Ihrem Test durchgefallen sind?

Meine zweite Frage richtet sich an die Zweckverbände. Herr Dr. Reinkober, werden heute schon strategische Preisstaffelungen bei den Park-and-ride-Anlagen angewendet? Wo gibt es konkrete Planungen, diese einzuführen? Wie hoch fallen gegebenenfalls die preislichen Unterschiede aus?

Laura Postma (GRÜNE): Vielen Dank an die Expertinnen und Experten in dieser Runde für die bereits eingegangenen Stellungnahmen. Ich habe zwei Fragen. Die erste schließt sich an die von Herrn Scheen-Pauls an. Wie könnte die Umsetzung der Einführung solcher gestaffelter Tarife aussehen? Inwieweit könnte diese Staffelung in NRW im Sinne des Nutzererlebens von Kundinnen und Kunden einheitlich gestaltet werden?

Die zweite Frage richtet sich an Herrn Dr. Reinkober für die Verkehrsverbände und auch an Herrn Lübberink. Haben Sie Erkenntnisse darüber, wie sich die Verfügbarkeit bzw. strategische Lage von Park-and-ride-Plätzen auf das Umstiegsverhalten und die Nutzung des ÖPNV auswirkt? Gibt es da jetzt schon Erkenntnisse, oder sehen Sie die Möglichkeit, in Zukunft einen entsprechenden Erkenntnisgewinn zu generieren?

Christof Rasche (FDP): Vielen Dank dafür, dass Sie hier alle mit uns eine schöne Zeit verbringen. Ich würde erst einmal nach dem grundsätzlichen Verständnis von der Verkehrswende fragen. Was verstehen wir konkret unter diesem Begriff? Lässt sich dieses Verständnis in konkreten Zahlen und bestimmten Zeiträumen ausdrücken? Haben wir möglicherweise ein völlig unterschiedliches Verständnis davon?

Andreas Keith (AfD): Herr Dr. Reinkober, macht eine monetäre Bewirtschaftung von Park-and-ride-Anlagen den Umstieg auf ÖPNV wirklich attraktiver?

Sind digitale Belegungssysteme von VRR und Rheinland ausschließlich als vorbereitende Schritt zu geeigneten Maßnahmen der Bewirtschaftung einzusetzen oder trägt dieser Eindruck?

Vorsitzender Matthias Goeken: Wir starten die Antwortrunde mit Herrn Dr. Reinkober. An Sie gingen mehrere Fragen. Wir werden das bei der Redezeit berücksichtigen

Dr. Norbert Reinkober (Verkehrsverbund Rhein-Sieg): Herr Duda, Sie hatten nach der Echtzeiterfassung gefragt. Park-and-Ride-Anlagen sind im Wesentlichen kommunale Aufgaben bzw. die der jeweiligen Infrastrukturbetreiber. Wir als die drei Zweckverbände haben trotzdem Konzepte dafür aufgelegt, wie eine entsprechende Erfassung bzw. Steuerung oder auch eine Bewirtschaftung stattfinden kann. Dies muss dann in den jeweiligen Räumen unter Einbindung der kommunalen Seite erfolgen.

Wir bauen das System gerade stark hochlaufend auf. Wir haben in der Stellungnahme beschrieben, welche Plätze bereits erfasst sind und wollen insbesondere bei uns im Rheinland im Rheinischen Revier zusammen mit dem VRR jetzt eine weitere Erfassungswelle für Park-and-ride-Stationen realisieren. Wir haben den Förderantrag gestellt und erwarten kurzfristig die entsprechende Umsetzung.

Im VRR haben wir einige wenige Stationen schon eingerichtet. Die Erfassung klingt trivial, ist es aber nicht. Je nach Situation vor Ort muss man an den einzelnen Stationen sehr intensive bauliche Maßnahmen vornehmen oder bei der Detektion die unterschiedlichen Fehlermeldungen so deuten, dass die Auskunftssysteme anschließend richtige Prognosewerte angeben.

Es ist eine schwierige, aber händelbare Situation. Die Versuche im VRR waren sehr Erfolg versprechend. Wir wollen das in einer zweiten Welle im Rheinischen Revier erweitern und zur Umsetzung bringen. Über die Ergebnisse können wir gern in der nächsten Zeit berichten.

Eine Frage lautete, wo die jeweiligen Stationen aus strategischer Sicht aufgebaut werden müssten. Diese Frage ist berechtigt. Von kommunaler Seite aus kann man sich unterschiedliche Gedanken darüber machen, wo denn eine solche Station aufgebaut werden sollte. Es können dabei durchaus kommunale Grenzen den Ausschlag dafür geben, wo Nutzer von Bus und Bahn später einsteigen.

Deshalb haben wir im Jahr 2022 eine sehr intensive Studie über das Nutzerverhalten und dazu aufgelegt, welche entsprechenden Auswirkungen die verschiedene Standorte

haben. Wir haben das gesamte Rheinland analysiert und uns aufgrund der Pendlerverflechtungen überlegt, wo zusätzliche Potenzialflächen bestehen. Dies haben wir den Kommunen zur Verfügung gestellt, um die entsprechenden Initiativen in der Kommunalplanung auszulösen.

Es gibt aber auch einige Stationen, an denen sich unseres Erachtens keine Park-and-ride-Anlage lohnt, weil dort relativ geringe Effekte zu erzielen sind. Unsere Ergebnisse können öffentlich eingesehen werden. Wir stehen aber für eine Analyse und eine Beratung dazu, wie man das zu deuten hat, zur Verfügung.

Auch bezüglich des Umstiegsverhaltens würde ich gerne ausholen. Wir sehen Park-and-ride-Stationen nicht als alleiniges Mittel, um einen Umstieg auf Bus und Bahn zu ermöglichen. Wir sehen das Ganze mittlerweile Nordrhein-Westfalen-weit unter einem Gesamtkonzept von Mobilstationen und die verschiedenen Abstellmöglichkeiten – zum Beispiel auch Fahrradabstellanlagen – als Gesamtsystem.

Für die einen ist eine P-und-R-Station der richtige Weg, für die anderen ist es ein Umstieg vom Bus auf die Bahn oder eben vom Fahrrad auf die Bahn. Das hängt von den Zuwegungen, den Pendlerverflechtungen und davon ab, ob es gute Zuwegungen über die Straße oder über Radwege gibt. Dementsprechend ist es sehr unterschiedlich, ob wir bei den verschiedenen Puzzlesteinen erfolgreich sind.

Ich würde nicht bewerten wollen, ob eine P-und-R-Anlage erfolgreich ist, sondern ob wir insgesamt genügend Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung stellen, um das Gesamtsystem zu einem Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen.

Im Hinblick auf eine Bewirtschaftung möchte ich einen Aspekt in den Raum stellen: Es ist für uns, aber auch für ganz Nordrhein-Westfalen selbstverständlich, dass Radboxen bewirtschaftet werden, P-und-R-Stationen aber nicht durchweg. Das ist sehr unterschiedlich ausgerichtet, je nach Standort wird dies gefördert oder nicht gefördert. Man sollte sich Gedanken darüber machen, wie man dieses System grundsätzlich aufsetzt. Sobald Fördermittel ausgeschüttet werden, darf von unserer Seite aus eine Bewirtschaftung nur insoweit erfolgen, dass damit die grundsätzlichen Kosten für den Unterhalt und die Abschreibungen damit abgedeckt sind.

Die Frage der AfD-Fraktion, ob eine Bewirtschaftung förderlich ist, muss man im Zusammenhang mit der Situation der jeweiligen Pendlerverflechtungen betrachten. Abhängig von der Höhe der Gebühren bei einer Bewirtschaftung am Zielort ergibt es Sinn, darüber nachzudenken, ob dort im Gesamtkonzept ein Vorteil entsteht, wenn man vorzeitig umsteigt oder auch nicht.

Denkt man etwa an die Parkgebühren in Köln, kann man sehr wohl in Betracht ziehen, eine Park-and-ride-Anlage zu benutzen. Nutzer schauen sich natürlich nicht nur die einzelne Bewirtschaftung an, sondern nehmen immer eine Gesamtbetrachtung ihrer Reisekette vor. Insofern muss man auch dies in die Bewertung einbeziehen. Auch das ist in dem Gutachten entsprechend abgebildet worden.

Tolga Kaya (ACE Auto Club Europa): Zu der Frage der SPD-Fraktion, was Kommunen benötigen. Zu allererst benötigen Kommunen vor Ort einen Überblick über die Pendlerströme und die theoretische Nachfrage nach dem, was mit Park-and-ride-Plätzen

möglich und machbar wäre. Einfach einen Platz irgendwo in die Landschaft zu betonisieren und zu sagen, das sei jetzt ein Park-and-ride-Platz, reicht in der Regel nicht aus. Hierbei muss man wissen, was wo benötigt wird.

Bezüglich der Anforderungen gibt es auch große Unterschiede zwischen kleineren Städten und ländlichen Gemeinden im Vergleich zu größeren Städten. Das ist auch abhängig davon, ob die Pendlerströme hauptsächlich ein- oder auswärts bzw. in beide Richtungen verlaufen. Sehr wichtig ist in diesem Falle die Kommunikation. Die Kommunen, die Nachbargemeinden untereinander und auch die Verkehrsverbünde müssen sich abstimmen, damit man nicht aneinander vorbei baut, sondern auch gemeinsam seine Stärken nutzen kann.

Wenn zwei Gemeinden sich eine Bundesstraße teilen, sollten sie sich absprechen, wo und wie ein Parkplatz an dieser Bundesstraße entstehen kann und welche Verkehrsknotenpunkte sich am besten dafür eignen. So können Kräfte gebündelt und eine sinnvolle, vernetzte und möglicherweise auch kostenschonende gemeinsame Lösung gefunden werden.

Damit bin ich auch schon bei den Kosten und beim nächsten Punkt. Solche Park-and-ride-Plätze müssen nicht nur gebaut, sondern auch gewartet und regelmäßig geprüft werden. Das Thema „Parkgebühren“ bzw. „Bewirtschaftung“ wurde schon kurz angesprochen. Es muss regelmäßig überprüft werden, ob der jeweilige Parkplatz von Fremdnutzern besucht bzw. zweckentfremdet wird.

Dementsprechend müssen Systeme angepasst werden, um sicherzustellen, dass die Parkplätze definitiv auch nur von ÖPNV-Nutzern belegt werden. Wenn sie nämlich einmal ausgelastet sind und die Menschen dort nicht mehr die Sicherheit haben, einen Parkplatz zu finden, werden Sie diesen auch nicht mehr als Pendlerparkplatz nutzen, sondern die Strecke zur Arbeit komplett mit dem Fahrzeug zurücklegen, weil keiner das Risiko eingehen möchte, am Ende keinen Parkplatz zu finden, zu spät zum Bus und damit zu spät zur Arbeit zu kommen.

Zu der Frage der CDU, warum 19 % der Parkplätze in NRW durchgefallen sind, der Hinweis: Auf unserer Website finden Sie unter „Der Club“ und „ACE-Clubinitiative“ die Gesamtanalyse aller Parkplätze für ganz Deutschland. Ich kann Ihnen keine statistische Auswertung geben. Ich habe aber einmal einen Blick auf die ca. 140 Parkplätze gerichtet, die wir in Nordrhein-Westfalen getestet haben.

Auffällig war bei den durchgefallenen Parkplätzen das ÖPNV-Angebot. Es handelt sich in der Regel um Parkplätze, die an einer Bushaltestelle liegen, an denen keine Bahn-anbindung bzw. keine weitere Vernetzung mit anderen Mobilitätsträgern besteht. Die Parkplätze in Bahnhofsnähe vor allem in den ländlichen Regionen, wo man mit dem Bus, mit der Bahn, der Regionalbahn, der S-Bahn oder auch mit der Straßenbahn weiterfahren kann, schnitten besser ab. Solche Verkehrsknotenpunkte eignen sich natürlich ideal für Park-and-ride-Plätze.

Aber auch das Thema der Barrierefreiheit ist in NRW auffällig. Viele haben im Kopf, dass Menschen, die mit dem Auto kommen, nicht auch gleichzeitig Rollstuhlfahrende sein können. Das stimmt so nicht. Auch diese Menschen können mit dem Pkw und auch mit dem ÖPNV zur Arbeit pendeln. Das muss ihnen auch auf den Park-and-ride-

Plätzen ermöglicht werden. Diese Parkplätze müssen also so barrierearm wie möglich gestaltet werden.

Ein Punkt, der leider bundesweit, aber auch in NRW auffällig war, ist das Fehlen der Elektroladesäulen. Sehr viele Park-and-ride-Plätze sind noch nicht damit ausgestattet. Hierbei möchten wir auch Folgendes betonen: Das Thema der Gebühren bei Überschreitung von vier Stunden Ladezeit muss geregelt sein, denn Park-and-ride-Plätze werden – das liegt in der Natur der Sache – länger als vier Stunden mit Fahrzeugen belegt sein. Diejenigen, die dort parken, reisen mit dem ÖPNV weiter. Sie können also nicht zurückkommen und ihr Auto wieder umparken.

Auf der anderen Seite brauchen diese Parkplätze bei Aufenthaltsdauern von acht bis zehn Stunden keine Schnellladesäulen, sondern günstigere 11-kW- oder 22-kW-Ladesäulen, an denen die Fahrzeuge geladen werden können. Es wird auch ein Anreiz erzeugt, zur Elektromobilität zu wechseln, wenn Ihnen vor Ort in Wohnortnähe keine direkte Lademöglichkeit zur Verfügung steht.

Werner J. Lübberink (Deutsche Bahn AG): Herr Rasche, Sie hatten gefragt, was „Verkehrswende“ für uns heißt. Ich nehme das jetzt einfach einmal auf. Das ist natürlich der Umstieg vom Individualverkehr auf den klimafreundlichen Verkehrsträger Bahn. Aber es geht eigentlich um mehr, nämlich nicht nur um die Verkehrswende, sondern wir reden von einer Nachhaltigkeitsstrategie. Wir wollen mit 100 % Grünstrom bis 2038 Vorreiterin für den Klimaschutz sein. Im Fernverkehr sind wir da schon. Wir wollen es aber komplett umstellen.

Beim Fernverkehr geht es eigentlich um Zahlen. Wir haben heute ca. 130 Millionen Fahrgäste. Wir wollen uns in absehbarer Zeit auf 260 Millionen Fahrgäste steigern, die Zahl also verdoppeln. Das geht natürlich mit der Beschaffung von Fahrzeugen und von neuem Rollmaterial sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr einher.

Für Cargo heißt das konkret, dass wir beim Marktanteil des Güterschienenverkehrs von heute 17 % auf 25 % kommen wollen. Das ist ein hehres Ziel. Das weiß man. Wir machen auch die Bahnhöfe zu modernen Drehscheiben. Dazu wird mein Kollege Herr Boleslawsky als Leiter DB Station&Service in Nordrhein-Westfalen noch etwas sagen.

Ein wichtiger Faktor ist die Netzkapazität. Auch diese wollen wir steigern, einmal durch Beton und Eisen, also neue Strecken, und einmal durch die Digitalisierung. Das heißt für uns: Die Verkehrswende muss beim Kunden ankommen, nur dann ist die Realität.

Stephan Boleslawsky (Deutsche Bahn AG): Frau Postma, Sie hatten gefragt, ob Daten bezüglich des Umstiegsverhaltens erhoben werden oder schon erhoben worden sind. Wir haben umfangreiche Daten über Bedarfe, über das Nutzerverhalten, haben aber aktuell keine Daten zum Umstiegsverhalten bzw. dazu, ob zusätzliche Park-and-ride-Plätze mehr Reisende auf das System Schiene umsteigen ließen. Es liegt ein Stück weit daran: Wir haben 700 Bahnhöfe in NRW und ehrlicherweise nur an 22 davon Park-and-ride-Plätze. Das ist ein sehr geringer Anteil. Die Zahl ist konstant.

Wir haben allerdings Echtzeitdaten bzw. Prognosedaten, damit die Reisenden auf der gesamten Reisekette erfahren, ob der Park-and-ride-Platz belegt ist. Für die Anlagen,

wo wir Schranken haben, machen wir die Echtzeitdaten über das Internet für je-den oder jede zugänglich, für solche Plätze mit Ticketautomaten bieten wir Prognosedaten an. Ich kann also als Reisende oder Reisender ins Internet gucken und sehe eine Stunde vorher anhand aus Erfahrungswerten hergeleiteter Prognosewerte: Finde ich einen Parkplatz? Es sind zwar nur Prognosewerte, aber wir halten das für einen guten Service für die Reisenden, damit sich darauf einstellen können.

Vorsitzender Matthias Goeken: Die Frage von Herrn Rasche, was unter der Verkehrswende zu verstehen ist, ging an Herrn Dr. Faber vom Landkreistag und an Herrn Professor Dr. Suthold vom ADAC. Herzlichen guten Morgen, Herr Dr. Faber. – Leider können wir Sie noch nicht hören. Frau Ehlert hören Sie uns und könnten übernehmen?

Cora Ehlert (Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen [per Video zugeschaltet]): Das kann ich gerne tun. Wir als Kommunen verstehen unter „Verkehrswende“ zum einen die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV. Das Land hat sich bekanntlich zum Ziel gesetzt, einen Anteil des Radverkehrs von 25 % zu erreichen. Zum Teil haben wir das in den Städten und Gemeinden schon, andernorts liegen wir aber auch noch deutlich zurück. Das hat unterschiedliche Gründen – topographische oder historische.

Es setzt aber vor allen Dingen auch eine vernünftige Infrastruktur voraus, die das Ganze ermöglicht und besser macht. Dazu gehören die entsprechenden Rad- und Fußwege. Gerade in zentralen Innenstadtlagen ist es häufig schwierig, noch mehr Platz zu schaffen. Unseres Erachtens muss geprüft werden, wie Infrastruktur, also möglicherweise Parkplätze oder die Fahrbahn, umgestaltet werden kann. Dafür ist es vor allem wichtig, den Kommunen bei der Infrastruktur und der verkehrlichen bzw. Verkehrsordnungsmaßnahmen mehr Entscheidungsspielräume einzuräumen und über die StVO verträgliche Geschwindigkeiten in den Städten zu ermöglichen.

Wir verstehen unter Verkehrswende daher ein Gesamtpaket. Vielleicht ist Herr Dr. Faber mittlerweile zu hören und möchte ergänzen.

Dr. Markus Faber (Landkreistag Nordrhein-Westfalen [per Video zugeschaltet]): Ich bitte, meine Verspätung zu entschuldigen. Ich hatte zuvor noch einen weiteren wichtigen Termin.

Zum Thema „Verkehrswende“. Aus unserer Sicht ist es wichtig – das haben wir als Verband immer gesagt –, einen multimodalen Ansatz zu fahren. Die Verkehrswende bedeutet für uns nicht nur den Umstieg auf den Verkehrsträger ÖPNV/SPNV, auch wenn das ein wichtiger Bestandteil ist, sondern insbesondere die Kopplung verschiedener Ansätze.

Dazu gehört auch die Verkehrsvermeidung, wo sie möglich ist. So kann man zum Beispiel an Videokonferenzen teilnehmen. Das ist gerade für uns im kreisangehörigen Raum nicht unwichtig. Wir haben gerade noch eine Veranstaltung mit Vertreterinnen und Vertretern aus 25 Kreisen im Videoformat durchgeführt. Die wären ansonsten etliche hundert bis 1.000 km zu der Veranstaltung fahren.

Ein weiteres Element ist das Verbessern bestehender Verkehrsträger. Dazu gehört natürlich der Ausbau von SPNV und ÖPNV. Das wollen wir gar nicht kleinreden. Wir sagen das auch in jeder Stellungnahme vorab. Es ist uns aber klar, dass das Grenzen hat. Einige periphere Räume kann man nur bedingt erschließen. Einige Räume haben auch keine vollständige Zentrumsfunktion. Dort müssten Rand- bzw. Tangentialverbindungen gefahren werden, die im System des ÖPNV/SPNV nicht mehr ohne Weiteres darstellbar wären.

Da brauchen wir dann auch andere Verkehrsträger, nämlich unter anderem auch den motorisierten Individualverkehr. Auch diesen werden wir in Zukunft in geeignetem Umfang benötigen, möchten ihn aber verbessern, also ökologischer gestalten, mit besseren und effizienteren Antrieben.

Das dritte Element ist dann die Verknüpfung. Wir müssen die Verkehrsträger untereinander verknüpfen und einen Übergang zwischen ihnen ermöglichen. Dazu gehören auch, aber nicht nur Park-and-ride-Plätze, sondern auch Bike-and-ride-Plätze und Mitfahrerparkplätze. Letzteres ist natürlich die nichtoptimale Version. Es ist immer schöner, den Standort mit anderen Verkehrsträgern, also dem ÖPNV und SPNV zu verknüpfen. Wo dies aber gar nicht möglich ist, kann auch ein Mitfahrerparkplatz einen Mehrwert bieten.

Auch in der Verknüpfung der Verkehrsträger ist es entscheidend, am Kunden, Nachfrager bzw. an den Bürgerinnen und Bürgern orientierte Optimierungen vorzunehmen.

Ein mögliches Element sind dabei eben die Park-and-ride-Plätze. In diesem Zusammenhang möchten wir den Begriff „Park-and-ride-Plätze“ weiterdenken und nicht nur die beiden Verkehrsträger motorisierter Individualverkehr und ÖPNV/SPNV, sondern insbesondere auch den Radverkehr anbinden. Dafür besteht gerade durch die E-Bikes ein großes Potenzial. Aber auch für diese braucht man qualitativ hochwertige und vorbuchbare Park- und Unterbringungsmöglichkeiten.

Ich radle nicht mit einem 3.000 Euro teuren E-Bike irgendwohin, fahre für acht Stunden in das nächste Oberzentrum weiter und verlasse mich darauf, dass das E-Bike im offenen Stand nachher noch dort steht, wo ich es vorher abgestellt habe. Das wird kaum einer machen. Das müssen dann wirklich qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeiten sein.

Man kann Park-and-ride-Plätze in Abhängigkeit der Lage bzw. des Standorts auch als regionale Mobilstationen denken. Mobilstationen haben wir im Prinzip als Verkehrsstationen schon in vielen Städten und Regionen in NRW. Man kann den Park-and-ride-Platz durchaus auch als qualitativ hochwertige regionale Mobilstation sehen.

In unserer Stellungnahme als Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände haben wir geschrieben, dass wir uns da auch unterschiedliche Trägermodelle vorstellen können. Das können die Kommunen, SPNV-Verkehrsunternehmen oder Zweckverbände und in letzter Instanz je nach Lage und Situation auch die Autobahn GmbH des Bundes sein. Auch dies haben wir als Vorschlag in unserem Papier angedacht.

Prof. Dr. Roman Suthold (ADAC Nordrhein): Was ist Verkehrswende? Es wurde vorhin schon gesagt: Die Verlagerung des Individualverkehrs auf den Umweltverbund ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. In der Regel wird damit das Verlagern und Verknüpfen

verbunden. Wir als ADAC weisen gerne darauf hin, dass es im Zusammenhang mit Klimaschutz nicht nur um weniger Verkehr, sondern auch um die Antriebswende geht. Darin liegen die Potenziale, um CO₂-Emissionen zu reduzieren.

In Bezug auf die Park-and-ride-Anlagen sehen wir auch ganz klar die Multimodalität der Menschen im Vordergrund, dass also die Verkehrsträger gemischt werden sollen und jeder Verkehrsträger dort optimal zum Einsatz kommt, wo er am effizientesten eingesetzt werden kann.

Meiner persönlichen Wahrnehmung nach sind die Menschen in den Metropolen mittlerweile sehr multimodal unterwegs, weil sie entsprechende ÖPNV-Angebote oder andere Möglichkeiten vorfinden. In den ländlichen Räumen ist man im Zweifel sehr stark aufs Auto angewiesen. Darum müssen wir gar nicht herumreden.

Wir werden den ÖPNV nicht bis ins letzte Dorf so anbieten können, dass es alle zufrieden stellt. Deswegen ist gerade die Verknüpfung an den Rändern der Metropolen so wichtig, dass man also den Übergang zwischen dem Individualverkehr bzw. dem Pkw und dem ÖPNV so leicht wie möglich macht.

Meiner persönlichen Erfahrung nach – ich war auch bei dem ADAC-Test dabei; der ist leider schon ein paar Jahre älter, nämlich von 2019 – kommt es bei der Frage, ob ein Standort angenommen wird oder nicht, sehr auf die Rahmenbedingungen an. Ich habe zwei Anlagen mit getestet, nämlich Haus Vorst in Marsdorf und Weiden West, die von uns sehr positiv bewertet worden sind. Beide liegen relativ nah an einem Autobahnanschluss und haben den entsprechenden ÖPNV-Anschluss.

Der Platz „Hürth Kiebitzweg“ – zufälligerweise direkt vor meiner Haustür – mitten in Hürth müsste eigentlich sehr gut angenommen werden. Er wird auch angenommen, aber im Vergleich zu den beiden anderen genannten Standorten nicht so stark, wie man es erwarten würde. Er wird auch nicht so gut gepflegt, wie man sich das vorstellen könnte. Das hat auch damit zu tun, wer ihn bewirtschaftet. Auch darauf muss immer ein Auge geworfen werden.

Vorsitzender Matthias Goeken: Das war jetzt die erste Fragerunde. Ich würde noch einmal darum bitten – das hat sich sehr gut eingespielt – jeweils eine Frage zu stellen und auch immer gleich zu benennen, an wen sich diese richtet. Das führt eventuell zu mehr Fragerunden, macht aber die Abarbeitung einfacher, auch für uns.

Gordan Dudas (SPD): Meine Frage richtet sich an die kommunalen Spitzenverbände und bezieht sich auf die Finanzierung. Welchen Finanzbedarf sehen die Kommunen, um die von ihnen selbst formulierten Anforderungen an Park-and-ride-Plätze auch tatsächlich zu erfüllen?

Ralf Schwarzkopf (CDU): Herr Professor Suthold vom ADAC, Sie haben gerade über die Qualität von zwei Park-and-ride-Plätzen gesprochen. Könnten Sie das Spannungsfeld zwischen der Qualität der Park-and-ride-Angebote und den Gebühren mit Bezug auf die Auslastung bzw. die Attraktivität der Angebote noch einmal deutlicher darstellen?

Martin Metz (GRÜNE): Erst einmal auch meinerseits vielen Dank für die Stellungnahmen. Meine Frage richtet sich an den Städte- und Gemeindebund und Herrn Dr. Reinkober als Vertreter der Zweckverbände.

Vorsitzender Matthias Goeken: Eine Frage pro Runde.

Martin Metz (GRÜNE): Ich habe jetzt eine Frage an drei Sachverständige formuliert. Das hatte ich so verstanden. Oder ist nur eine Frage an einen zulässig?

Vorsitzender Matthias Goeken: Das wäre schön, dann kriegen wir das schneller durch.

Martin Metz (GRÜNE): Alles klar, dann habe ich das falsch verstanden. Die Frage zur Verkehrswende ging ja gerade auch an zwei Sachverständige. – Dann nehme ich die Vertreter des Städtetages. Ich glaube, das ergibt Sinn. In keiner der Stellungnahmen wurden die Synergien von Park-and-ride-Anlagen mit anderer Infrastruktur erwähnt, zum Beispiel mit Einkaufszentren, die Stellplätze aufweisen, die aber unter der Woche nicht so sehr genutzt werden.

Setzt man sich mit der Frage der Synergieeffekte durch die Mitnutzung von Stellplätzen als Park-and-ride-Plätze und den entsprechenden Angeboten inklusive der digitalen Ausstattung auseinander?

Christof Rasche (FDP): Ich frage noch mal Herrn Dr. Faber zum Stichwort „Verkehrswende“: Die DB AG hat vorhin über Pläne bis 2038 gesprochen. Das ist noch weit weg. Bis dahin wird es auch unfassbar viele Elektroautos geben bzw. kaum noch etwas anderes. Hat es Aussicht auf Erfolg, dass Leute aus dem ländlichen Bereich, die mit dem Elektroauto losfahren, um in einer Großstadt einzukaufen, irgendwo zu einem Park-and-ride-Platz fahren und dann das Auto dort stehen lassen, um in einen anderen Verkehrsträger umzusteigen? Es bringt doch für den Klimaschutz wahrscheinlich gar nichts. Ist das wirklich das Ziel einer Verkehrswende?

Andreas Keith (AfD): Frau Räker oder Herr Kaya vom ACE, Sie haben vorhin eine Bedarfsanalyse angesprochen, die es geben müsste. Das steht auch unter dem Punkt „3.4 Forderung 2“ in Ihrer Stellungnahme. Könnten Sie präzise ausführen, was diese Bedarfsanalyse beinhalten sollte und wie genau sie organisiert werden sollte?

Vorsitzender Matthias Goeken: Wir beginnen diese Antwortrunde mit der Frage von Herrn Dudas an die kommunalen Spitzenverbände.

Dr. Markus Faber (Landkreistag Nordrhein-Westfalen [per Video zugeschaltet]): Zur Finanzierung: Wir haben das auch im Vorfeld dieser Anhörung noch einmal mit anderen Expertinnen und Experten auf diesem Feld gespiegelt und das relativ groß untersucht. Machen wir uns nichts vor. ÖPNV ist ganz überwiegend ein staatsfinan-

zierter Sektor und nur zum Teil eigenwirtschaftlich. Bei den meisten Förderinstrumentarien, die wir heute schon im ÖPNV haben, sind in der Regel verwendbare Mittel auch für Park-and-ride-Plätze enthalten. Bei den Förderinstrumentarien nach dem ÖPNV-Gesetz ist das möglich.

Es wäre auch möglich, das unmittelbar aus dem Regionalisierungsgesetz zu ziehen, wenn das einen Bezug zum öffentlichen Personenverkehr hat. Da könnte man theoretisch aus den Mitteln, die in den nächsten Jahren hoffentlich anwachsen – wobei da auf Bundesebene noch vieles fraglich ist –, auch Förderinstrumentarien auf Landesebene generieren. Auch das ist zur Finanzierung möglich.

Da kommt es natürlich dann auch immer darauf an, wer der Träger des entsprechenden Park-and-ride-Platzes ist. Dann müssen teilweise auch eigene kommunale Mittel aufgewandt werden. Aber da ist natürlich die finanzielle Situation der Städte, Kreise und Gemeinden im Moment eingeschränkt und wird wahrscheinlich auch noch längerfristig eingeschränkt sein, sodass Förderinstrumentarien wichtig sind.

Wir haben ganz am Ende unserer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass wir uns auch Bezahlsysteme vorstellen können. Das muss man natürlich in bestehende Tarifstrukturen integrieren. Es kann ja nicht sein, dass man jeden Tag den vollständigen Tageshöchstsatz eines durchschnittlichen Parkplatzes bezahlt. Das wäre dann irgendwann nicht mehr finanzierbar. Dann wäre das System natürlich stark eingeschränkt. Das müssen also durchaus auch kundenorientierte Entgelte sein.

Aber wenn man dann ein vernünftiges Monatsticket oder an das Deutschlandticket angelehnt vernünftige Entgeltstrukturen macht, dann kann man sich durchaus auch vorstellen, dass man solche Park-and-ride-Plätze zumindest in Teilen durch die Nutzer finanziert, wenn es attraktive geeignete Standorte und Plätze sind. Da muss man genau gucken – das ist noch ein bisschen Zukunftsmusik –, wie die Preisgestaltung ist, wie die Tarifgestaltung ist. Das muss man analog zu den Tarifgestaltungen von ÖPNV und SPNV machen. Aber auch das ist ein mögliches Instrumentarium für die Finanzierung entsprechender Park-and-ride-Möglichkeiten.

Diese Frage war zwar nicht an uns gerichtet, aber es ist ein interessanter Aspekt, ob auch Drittnutzer und Drittinstitutionen eingebunden werden können, zum Beispiel Supermarktplätze. Das könnte man sich sicherlich an geeigneten Stellen vorstellen. Gerade solche Parkplätze sind ja sehr oft am Stadtrand. Das ist im regionalen Kontext auch durchaus für unsere Mitglieder und nicht nur für den Städtetag interessant. Dann muss man aber gucken, wo es geeignete Konstellationen gibt. Das hängt vom Standort und den Rahmenbedingungen ab. Dazu kann man keine pauschalen Aussagen treffen. Davor würde ich auch warnen. Das muss man flexibel gestalten je nach den Gegebenheiten vor Ort.

Cora Ehlert (Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen [per Video zugeschaltet]): Zu dem finanziellen Aspekt muss man sicherlich sagen: Das, was finanziell notwendig ist, unterscheidet sich ja bei jedem Platz. Die Qualitätsstandards, die wir in unserer Stellungnahme formuliert haben, sind ja schon gewisse Maximalstandards.

Die sind sicherlich nicht an jedem Platz notwendig. So unterscheidet sich ja auch das finanzielle Erfordernis.

Ich bin noch zu den Synergien gefragt worden. Kollege Faber hat das schon ansatzweise beantwortet, inwiefern auch Einkaufszentren Teil von Park-and-ride-Plätzen werden können. Das ist sicherlich im Einzelfall auch sinnvoll, aber abhängig von Lage und Standort. Es muss auch geschaut werden: Wie kann gegebenenfalls mit Vereinbarungen da auch eine Nutzung ermöglicht werden, wenn solche Parkplätze in privater Hand sind? Wie können diese öffentlich zugänglich gemacht werden? Das gilt vor allen Dingen außerhalb der Öffnungszeiten beispielsweise eines Einkaufszentrums, damit auch die Verkehrssicherungspflichten geregelt werden.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank. Die Frage hat sich auch teilweise an Sie gerichtet, Frau Vago. Haben Sie noch etwas zu ergänzen?

Claudia Vago (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Nein, wir vertreten dieselbe Position.

Dr. Norbert Reinkober (Verkehrsverbund Rhein-Sieg): Die Förderrichtlinien des Landes, der Zweckverbände und des Bundes sehen dies bereits vor. Es gibt Förderrichtlinien, die genau diesen Aspekt berücksichtigen, die Kombination mit Einkaufszentren. Dies wird auch bei der Antragstellung von unserer Seite aus berücksichtigt und mit den Antragstellern durchgesprochen.

Prof. Dr. Roman Suthold (ADAC Nordrhein): Herr Schwarzkopf, wenn ich Sie richtig verstanden habe, geht es Ihnen um den Zusammenhang zwischen der Qualität der Anlage und der Bepreisung. Es wird ja eine Erwartungshaltung ausgelöst. Wenn die Zufahrt beschränkt und Geld verlangt wird, will man nicht auf einer grünen Wiese parken müssen.

Aus meiner Sicht ist erst einmal die Zufahrtsbeschränkung das wesentliche Element. Wir haben ja das Problem: In den Randlagen der großen Metropolen sind die Anlagen meistens um 8:15 Uhr vollgelaufen. Weiden West habe ich gerade genannt. Weiter draußen ist der Parkplatz im Zweifel zu 50 % belegt, weil die Leute bis zum Stadtrand fahren oder gefahren sind zumindest bis zum Deutschlandticket, weil der Tarif dann immer noch eine Rolle gespielt hat. Wenn ich näher an der Stadt bin, ist es für mich günstiger, auf den ÖPNV zu wechseln.

Das Deutschlandticket relativiert das Ganze gerade, aber aus meiner Sicht macht es generell Sinn, die Zufahrt zu einer ÖPNV-Anlage mit ÖPNV-Tickets zu kombinieren. Das zeigen auch Erfahrungen im Ausland. Beispielsweise Utrecht hat ein sehr gutes System entwickelt für die Kombination MIV, ÖPNV, Zugang zur Stadt. In der Kernstadt können Sie ja mit dem Auto dort gar nicht fahren. Die Leute werden schon sehr weit vor der Stadt dazu verleitet, in die P-und-R-Anlage zu fahren und mit dem ÖPNV-Ticket dann in die Stadt zu fahren. Das Ticket ist dann gleichzeitig auch ein Ausfahrtticket für das Parkhaus. Diese Kombination wird hier teilweise ja auch angewendet. Das ist aus meiner Sicht der beste Weg, dass man das mit dem ÖPNV-Ticket verbindet.

Wenn die Auslastung der Anlage so stark ist, dass man weitere Schritte überlegen muss, dann könnte man natürlich auch über eine Nutzungsgebühr nachdenken. Aber aus meiner Sicht gibt es dann Ausweicheffekte, weil die Autofahrer dann im Zweifel woanders hinfahren. Die sind sehr flexibel, was das angeht.

Herr Rasche sprach vom Einkauf in der Stadt. Ich sehe das Potenzial von P-und-R-Anlagen vor allen Dingen bei den Berufspendlern von montags bis freitags. Ob Gelegenheitsfahrer, die am Wochenende mal zum Einkaufen in die Großstadt fahren, P-und-R-Anlagen nutzen, hängt wahrscheinlich mit ihrem Verhalten in der Woche zusammen. Das große Potenzial sehe ich wirklich bei den Berufspendlern.

Die Probleme in den Metropolen haben wir vor allen Dingen wegen der Berufspendler. Die Einwohner in Köln mischen die Verkehrsmittel schon sehr stark. Da liegt der MIV-Anteil teilweise unter 30 %. Das sind die Personen, die berufsbedingt in die Stadt fahren müssen. Da sind auch die Betriebe, was betriebliches Mobilitätsmanagement angeht, sehr gefragt.

Auch das Thema „Mitfahrparkplätze“ will ich hier noch einmal ansprechen. Ich hatte mich gewundert, dass Sie sich nur auf P-und-R-Anlagen konzentrieren. Der Fokus ist natürlich der ÖPNV. Mitfahrparkplätze an Autobahnauf- und -abfahrten haben auch ein riesiges Potenzial, um dafür zu sorgen, dass die Autos nicht mit einer Person besetzt in die Stadt fahren, sondern man auch Mitfahrgelegenheiten anbietet und sich über Apps organisiert. Die Kollegen von den Zweckverbänden hatten das so schön gesagt. Es gibt Mobilitätsapps, über die man sich organisieren kann. Man kann QR-Codes nutzen und den Zugang zu P-und-R-Anlagen beschränken. Das wäre aus meiner Sicht der gangbare Weg.

Dr. Markus Faber (Landkreistag Nordrhein-Westfalen [per Video zugeschaltet]):

Die Frage zur Elektromobilität ist im Prinzip schon von den Vorrednern mit beantwortet worden. Das Hauptaugenmerk von Park-and-Ride wird der Berufspendler sein und nur sehr eingeschränkt der Gelegenheitspendler. Die Ausnahme sind vielleicht beispielsweise Fußballspiele. Das Hauptaugenmerk wird es auch zukünftig unter der Elektromobilität geben müssen, weil Sie einfach ansonsten zu einer Verkehrsdichte kommen, die Sie in vielen Fällen nicht mehr beherrschen können, nicht nur kosten- und umweltmäßig, sondern wenn Sie in Städte wie Düsseldorf und Köln fahren, haben Sie irgendwann auch ein zeitliches Problem, wenn es zu einer Verkehrsverdichtung innerhalb der Städte kommt.

Insofern ist es zukünftig auch unter der Elektromobilität notwendig, intermodale Vernetzungsangebote zu schaffen, sei es Park-and-Ride, Bike-and-Ride oder Mitfahrer-parkplätze. Das schließt sich nicht aus. Wir sollten da in Zukunft auch flexibel sein und – das war immer der Ansatz des Landkreistages NRW – verschiedene Verkehrsträger und Verkehrsinstrumente nebeneinander akzeptieren und den Bürgerinnen und Bürgern anbieten.

Insofern wird die Elektromobilität Park-and-Ride und andere Verknüpfungsangebote nicht komplett ersetzen. Vielleicht muss man sich dann mal überlegen, in welchem Umfang man die noch braucht. Aber ich würde im Moment sagen: Wir brauchen die

aufgrund der Verkehrsdichte im Berufsverkehr in Zukunft in deutlich größerem Umfang als heute.

Jael Rachel Räker (ACE Auto Club Europa): Ein wichtiger Punkt, wenn eine Bedarfsanalyse gemacht wird, ist, dass sie nicht isoliert gemacht wird nur von einem Beteiligten, also nicht nur von der Kommune, sondern immer im Zusammenspiel mit den Anrainerkommunen, den Verkehrsverbänden und großen Arbeitgebern, deren Mitarbeiter durchaus einen relevanten Pendlerstrom ausmachen. Kommunen entwickeln Mobilitätskonzepte, aber haben bei diesen Mobilitätskonzepten Park-and-Ride oder Pendlerparkplätze bisher selten berücksichtigt. Das wäre ein Punkt, den sich der ACE wünschen würde. Vor allem die Verkehrsverbände haben in der Regel Erhebungen, wie Pendlerströme aussehen, in welche Richtung in welchem Volumen welche Verkehrsmittel genutzt werden. Vor allem die Anzahl von Pendlerinnen und Pendlern ist relevant.

Oft muss natürlich auch geschaut werden: Wo finde ich eine geeignete Fläche, wenn ich erhoben habe? Wie viele Pendler pendeln rein oder raus aus einer Stadt? Wie möchte ich das steuern, um den Individualverkehr zu reduzieren? Es gilt, geeignete Flächen zu finden für eine geeignete Anzahl an Pendlerparkplätzen. Wenn ich zu klein plane, entlaste ich den Individualverkehr in so geringem Maße, dass der Pendler- oder Park-and-ride-Platz unter Umständen nicht im Verhältnis zu der Wirkung steht.

Dazu kommt noch die Finanzierung. Viele Kommunen haben enge Haushaltsbudgets. Es ist zu schauen, ob der Bund mitfinanzieren kann. Das haben wir bei unseren Erhebungen auch gesehen. Viele sehr moderne und neue Park-and-ride-Plätze sind ange-dockt mit Mobilitätsstationen. Da sind Förderungen geflossen. Hier ist eine Kombination zu schaffen zwischen einem Parkplatz und einer erweiterten Mobilitätsstation, um Multimodalität herzustellen – Thema „letzte und erste Meile“ zum Beispiel auch für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, E-Scooter-, Pedelec- und E-Bike-Fahrer, auch für Carsharing und die Anfahrt mit dem Bus, um dann weiter zu pendeln.

Wir haben auch gesehen, für jede einzelne Kommune sind Park-and-ride-Plätze komplett unterschiedlich. Was für die eine Kommune auch im kleinen Rahmen passt bei einem Stadtteil mit 3.000 Einwohnern, passt nicht notwendigerweise zu der nächstgrößeren Stadt. Das ist eine sehr individuelle Planung.

Wichtig ist, dass bei der Planung immer berücksichtigt werden die Verkehrssicherheit, die Barrierefreiheit und möglichst zusätzliche Mobilitätsangebote und Kostenfreiheit, wenn es irgendwie möglich ist, um diese Park-and-ride-Plätze überhaupt attraktiv zu machen.

Aber wirklich ganz weit vorne in der Planung sollte immer stehen, gemeinsam zu planen und nicht isoliert, um den größtmöglichen Effekt und eine Wirkung zu erzielen.

Gordan Dudas (SPD): Meine Frage richtet sich an Professor Suthold vom ADAC. Aus Ihrer Sicht: Welche Mindeststandards werden eigentlich von den Nutzerinnen und Nutzern, von den Verkehrsteilnehmern bei Park-and-ride-Plätzen erwartet in Bezug auf Qualität, Quantität, Informationen, Digitalisierung, Echtzeiterfassung?

Oliver Krauß (CDU): Ich bin dankbar, dass wir über Park-and-Ride hinaus auch die Mobilstationen im Blick haben. Herr Professor Suthold hat zu Recht darauf hingewiesen, dass die Tarifstruktur im ÖPNV ein wesentlicher Faktor gewesen ist. Wir erhoffen uns durch das Deutschlandticket da Verlagerungseffekte, dass eben nicht die erste Station auf einem Stadtgebiet angesteuert wird, sondern schon in Randräumen die Stationen angefahren werden.

Deshalb meine Frage an die kommunalen Spitzenverbände: Es ist ja richtig, dass die meisten Park-and-ride-Plätze in kommunaler Trägerschaft unterhalten werden. Wir müssen aber gucken, dass gerade Großstädte in die Situation gebracht werden, dass sie auch in Randgebieten mitinvestieren. Das können sie aus finanziellen Gründen nicht. Deshalb müssen wir

Wir müssen daher über andere Finanzierungswege nachdenken. Wie kann Ihrer Meinung nach erreicht werden, dass sich die Zweckverbände, die Deutsche Bahn oder auch überörtliche Straßenbaulastträger vermehrt beim Bau und Ausbau von Park-and-ride-Plätzen engagieren? Einer Kommune kann ich angesichts der Situation in den Haushalten nicht zumuten, außerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs zu investieren.

Christof Rasche (FDP): Aus den Stellungnahmen geht hervor, dass viel mehr Park-and-ride-Plätze sinnvoll sind und dass die Ausstattung mit Elektroladesäulen und anderen Merkmalen wichtig ist. Daraus resultiert die Frage: Warum gibt es zu wenig? Fehlte es an Geld, am Willen oder an Platz? Diese Frage richtet sich an den Städtetag und an Herrn Dr. Reinkober.

Andreas Keith (AfD): Ich habe noch eine Frage an die Deutsche Bahn AG. Sie beziehen sich ja in Ihrer Stellungnahme auch immer wieder auf die Auswertung bei Schrankenanlagen. Mich interessiert: Wie viele der in Ihrem Betrieb stehenden Park-and-ride-Anlagen sind denn erfasst? Wie viele sind mit Schranken oder mit elektronischen Erfassungssystemen oder Ticketsystemen erfasst, sodass man daraus diese Prognose, die Sie hier ja immer wieder ableiten, bestückt?

Prof. Dr. Roman Suthold (ADAC Nordrhein): Anlage 2 unserer Stellungnahme zeigt, welche Mindeststandards die Nutzer erwarten, nämlich Informationen zu Lage, Bepreisung und Stellplatzanzahl. Selbst diese Mindestanforderungen werden nicht überall erfüllt. Im Zweifel müssen Sie hinfahren und sich das anschauen, weil Sie im Internet nicht genug Informationen dazu finden. Das ist schon ein Manko, das wir festgestellt haben. Deswegen: Da ist viel vorhanden, aber da ist auch noch Luft nach oben.

Im Rahmen der Antriebswende kann man auch darüber diskutieren, wie viele Ladepunkte wir haben müssen. Wir müssen wirklich keine Schnellladepunkte installieren, sondern da reichen auch normale Ladesäulen.

Mich schockt, dass es P-und-R-Anlagen am Rande von Gleisen gibt. Da ist dann eine grüne Wiese. Dann kann man, wenn man Pech hat, durch den Schlamm zum Bahnhof laufen. Ich will nicht dafür plädieren, dass wir jetzt alle Flächen versiegeln, aber das ist nicht nutzerfreundlich, wenn jemand aus dem komfortablen Fahrzeug auf den ÖPNV

wechseln soll. Im Idealfall ist das eine Anlage unmittelbar am Gleis, sodass man aus dem Auto über das Parkhaus direkt in den ÖPNV wechseln kann.

Subjektive Sicherheit ist auch ein ganz wichtiger Aspekt. Bei Haus Vorst in Marsdorf war zwar eine Dame abgestellt, um dieses Parkhaus zu bewachen, aber die Videoüberwachungsanlage funktionierte zu dem Zeitpunkt, als wir dort waren, nicht. Die konnte nicht drei Ebenen gleichzeitig im Blick haben. Das hat sie auch offen zugegeben. Sie hat ein subjektives Sicherheitsempfinden vermittelt, weil sie da war, aber wenn auf einer der Ebenen etwas passiert wäre, hätte sie das gar nicht mitbekommen.

Das ist das Problem. Die Leute müssen sich sicher fühlen. Das ist generell bei Parkhäusern so. Das gilt nicht nur für P-und-R-Anlagen. Das muss hell sein und muss im Zweifel auch videoüberwacht sein. Heutzutage wissen die Architekten, dass sie keine dunklen Ecken entwickeln dürfen, und gestalten alles viel offener, wenn eine neue Anlage gebaut wird. Als die KVB in Köln-Porz eine neue Anlage eröffnet haben, war ich sehr begeistert, weil die alles sehr offen und hell gestaltet haben, sodass keine dunklen Ecken vorhanden sind.

Nicht zuletzt das ÖPNV-Angebot ist maßgebend. Wenn da nur ein Bus fährt, muss man sich nicht wundern, wenn die Anlage nicht genutzt wird. Das muss an den Haupt-einfallstraßen des ÖPNV angelegt werden, damit sich das lohnt, dann umsteigen zu können. Das ist beispielsweise auch ein Problem bei Hürth Kiebitzweg. Die Linie 18 nach Köln fährt nur bis Klettenberg und von Köln aus nach Brühl und Bonn weiter. Die Taktung ab Hürth Richtung Brühl, Bonn und umgekehrt ist sehr ausgedünnt. Das ist schon viel besser als vor zehn bis 15 Jahren. Aber für die Autofahrer lohnt es sich im Zweifel, dann noch weiter rein zu fahren und in Köln-Klettenberg im Wohngebiet zu parken, um dann umzusteigen. Das ist ja nicht der Sinn der Sache.

Claudia Vago (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Es ist natürlich absolut wichtig, dass auch die Randgebiete der Städte bedient werden. Wie es auch schon erwähnt wurde, gibt es natürlich immer mehr Finanzierungsprobleme. Die Gelder sind knapp in den Kommunen. Des Weiteren, würde ich auch sagen, betrifft auch hier der Fachkräftemangel einen schnellen Ausbau dieser Park-and-ride-Plätze. Natürlich müssen die Park-and-ride-Plätze auch gewartet werden. Auch dafür benötigt man finanzielle Mittel und Fachkräfte.

Herr Rasche, Sie meinten, dass es bis jetzt wenig Park-and-ride-Plätze gibt. Dazu kann ich wiederholen, was ich gerade schon geantwortet habe. Man braucht natürlich auch weiterhin den Bürokratieabbau, um schneller zu bauen. Eine weitere Möglichkeit, um auch andere Träger für die Erstellung von Park-and-ride-Plätzen zu gewinnen, wären monetäre Incentives, dass bei der Förderung – seien es Regionalisierungsmittel oder ähnliches – auch diese Ziele besser aufgenommen werden.

Dr. Norbert Reinkober (Verkehrsverbund Rhein-Sieg): Ich kann nicht bestätigen, dass wir zumindest im Rheinland zu wenig P-und-R-Plätze ausgebaut haben. Es sind 28.000 Stellplätze aufgebaut. Bei der Potenzialbetrachtung für den zukünftigen Ausbau haben wir einen Fehlbestand von ungefähr 10 %. Von diesen 10 % sind ungefähr 5 % jetzt schon in Fördervorhaben des Bundes, des Landes und von uns als Zweck-

verband aufgenommen worden. Da handelt es sich um fünf Potenzialstandorte rund um Köln, zehn um Bonn herum und um Aachen sechs Standorte. Immerhin sind das insgesamt zehn Standorte mit mehr als 200 Pkw-Stellplätzen.

Ich möchte noch ergänzen, dass wir im Augenblick an 50 Standorten Untersuchungen zu Bewirtschaftungen vornehmen und wir die dort auch für realisierbar halten.

Das, was uns aber im Wesentlichen antreibt, ist der Umbau dieser P-und-R- oder der Ausbau von Mobilstationen. Wir haben für das Rheinland 460 vorgesehen und haben es jetzt in Rekordzeit geschafft, bereits die ersten 100 umzusetzen. Im Herbst dieses Jahres ist dies mit den unterschiedlichen Fördermaßnahmen des Landes und von uns aus gelungen. Wir erwarten im nächsten Jahr die nächsten 100. Das sollte auch der zukünftige Fokus im Hinblick auf den Ausbau der Multimodalität sein.

Stephan Boleslawsky (Deutsche Bahn AG): Die Frage war, an wie vielen P-und-R-Parkplätzen wir Belegungsdaten zur Verfügung stellen. Wir machen das für alle Standorte. Der Unterschied besteht darin: Dort, wo wir Schrankenanlagen haben, stellen wir diese Daten in Echtzeit zur Verfügung. Sie können live im Internet schauen, wie der Parkplatz aktuell belegt ist plus eine Prognose. Bei allen Park-and-ride-Stellplätzen, wo wir keine Schrankenanlage haben, sondern reine Ticketautomaten, greifen wir auf Prognosedaten zurück, die wir für die Zukunft ausrechnen und den Reisenden zur Verfügung stellen, ob sie aus den Erfahrungsdaten der Vergangenheit an dem Tag zu der Stunde einen Parkplatz finden sollten oder nicht. Das sind Prognosedaten. Das heißt, die Genauigkeit ist eine andere. Aber wir stellen diesen Service für alle Park-and-ride-Anlagen zur Verfügung.

Gordan Dudas (SPD): Ich wende mich an den ACE und bleibe beim Aspekt Sicherheit und Standards. Aus Ihrer Sicht: Welchen Beitrag kann das Land neben den jeweiligen Baulastträgern leisten, damit die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl, aber auch die Standards bei den Park-and-ride-Plätzen verbessert werden? Wäre es aus Ihrer Sicht wünschenswert, dass wir landesweit einheitliche Standards bei Park-and-ride- Parkplätzen haben?

Oliver Krauß (CDU): Ich bitte um Nachsicht, dass ich noch einmal in die vorhergehende Fragerunde einsteige, weil meine Frage in keiner Weise beantwortet worden ist. Frau Vago hat zwar die finanziellen Herausforderungen beschrieben, aber meine Frage betraf die Suche nach alternativen Finanzierungsmöglichkeiten. Es tut mir leid, dass ich da nachhaken muss. Kollege Dr. Faber hat dazu auch geschwiegen.

Wir müssen uns schließlich schon Gedanken machen, ob und inwieweit wir andere wie die Zweckverbände, die Deutsche Bahn oder überörtliche Straßenbaulastträger einbringen können.

Herr Vorsitzender, gestatten Sie mir jetzt für die aktuelle Runde noch die Frage an den geschätzten Herrn Dr. Reinkober: Die konkrete Möglichkeit der Überprüfung mit dem ÖPNV-Ticket, um die Fehlnutzung zu unterbinden, ist eine Schrankenanlage? Oder

gibt es Zusatztickets, die ins Auto gelegt werden? Gibt es da schon Überlegungen vonseiten der Verbände?

Dr. Markus Faber (Landkreistag Nordrhein-Westfalen [per Video zugeschaltet]):

Ganz verstehe ich das Nachhaken jetzt nicht. Wir sind ja alle in irgendeiner Form in einer verwaltungspolitischen oder landespolitischen Tätigkeit. Wir wissen alle, dass es nirgendwo einen Hahn gibt, den man aufdrehen kann, und es kommen zusätzliche Mittel, zumal nicht in den letzten drei Monaten.

Was die alternative Finanzierung angeht: Wir haben ja gesagt, dass wir uns unter bestimmten Umständen Nutzerfinanzierungen vorstellen können. Das haben wir in unserer Stellungnahme am Ende sehr deutlich gesagt. Es müssen ein paar Voraussetzungen qualitativer Art erfüllt sein. Man muss gucken, wie man das in die Tarifstrukturen einpasst.

Dann kam von Vorrednern ja auch die Idee, dass man das mit dem normalen Ticket machen kann. Das ist in den Niederlanden irgendwo möglich. Dazu muss man natürlich sagen, dass das Deutschlandticket heute schon – so schön es ist – auf Kante genäht ist. Dahinter, ob man damit jetzt auch noch Infrastrukturen wie Park-and-ride-Plätze finanzieren könnte, würde ich erst einmal ein Fragezeichen machen. Da muss man sicherlich zusätzliche Tarifstrukturen schaffen, Tarife anheben oder vielleicht ein Zusatzticket für Park-and-Ride mit ins Spiel bringen. Das wäre sicherlich eine Nutzerfinanzierung, dass man den Nutzer an den tatsächlichen finanziellen Aufwendungen mit beteiligt. Das wäre so eine alternative Finanzierung. Zusätzliche Mittel sind schön, die wollen wir alle.

Wir setzen uns auch als kommunale Spitzenverbände und als Landkreistag durchaus für die Erhöhung der Regionalisierungsmittel auf Bundesebene ein und die Weiterleitung an Infrastrukturen der verkehrlichen Vernetzung. Wir wissen aber auch alle, wie schwierig der Kampf im Moment ist und dass das auch nicht unmittelbar aussichtsreich ist. Nichtsdestotrotz werden wir uns dafür einsetzen.

Andere alternative Mittel – Drittnutzerfinanzierung – wurden auch schon mal angesprochen, dass man eine Art Beitragssystem einführt. Aber da sage ich jetzt auch ganz offen und ehrlich und ohne dass wir dazu eine Gremienbeschlusslage als Verband haben: Wir schaffen gerade die Anliegerbeiträge an anderer Stelle ab. Dass wir da ein Drittnutzerfinanzierungssystem aufbauen, halte ich für unwahrscheinlich.

Es bleibt also, dass man die beiden Säulen hat, die bestehenden Finanzierungsinstrumentarien, Regionalisierungsmittel, Landesmittel, kommunale Eigenmittel, durchaus auch Zweckverbände stärker involviert, Verkehrsunternehmen stärker involviert. Aber auch die haben ja nicht den Hahn, den sie jetzt aufdrehen, und dann tropft Geld heraus. Das muss man alles schon realistisch sehen. Das wird wie immer in der Verkehrspolitik am Ende wahrscheinlich eine Mehrsäulenfinanzierung sein.

Wir kommen, glaube ich, nicht herum um eine Nutzerfinanzierung in dem Sinne, dass derjenige, der montags bis freitags Park-and-ride-Plätze nutzt, in irgendeiner Form wie auch immer an den Kosten beteiligt wird. An einer solchen Systematik kommen wir, glaube ich, dauerhaft nicht vorbei.

Claudia Vago (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Im Moment ist auch die Parkraumbewirtschaftung in den Städten in aller Munde. Auch der Deutsche Städtetag hat sich dafür ausgesprochen, dass angemessene Anwohnerparkgebühren oder auch natürlich Parkgebühren erhoben werden.

In diesem Sinne kann ich auch Herrn Dr. Faber insofern beitreten, dass wir wahrscheinlich um eine Nutzerfinanzierung nicht herumkommen, die aber natürlich dadurch, dass es um eine Kombination mit den anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem ÖPNV, geht, wesentlich geringer ausfallen sollte als jetzt die Parkraumbewirtschaftung, die in den Städten angegangen wird.

Tolga Kaya (ACE Auto Club Europa): Zum Themenkomplex Sicherheit. Es gibt zwei Felder: die Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsgefühl vor Ort.

Die Verkehrssicherheit lässt sich am besten durch Ordnung und Klarheit regeln. Wenn die Verkehrsteilnehmenden wissen, was vor Ort Sache ist, und alles übersichtlich ist, ist die Verkehrssicherheit deutlich besser gegeben. Das kann man durch simple Sachen wie Parkplatzmarkierungen erreichen. Wenn die Parkplätze markiert sind, dann parken die Leute weitestgehend innerhalb dieser Bereiche, sodass Wege und Sichtfelder offen bleiben können. Die Beschilderung muss passen. Es muss klar sein: Ist das eine Einbahnregelung? Wo ist die Einfahrt? Wo ist die Ausfahrt? Gilt hier rechts vor links? Wer hat Vorfahrt? Wenn solche Beschilderungen vorhanden sind, ist die Verkehrssicherheit auch schon deutlich höher.

Unfälle kommen vor allem dort zustande, wo sich unterschiedliche Verkehrsteilnehmende in die Quere kommen. Wir kennen das leider von wenigen Parkplätzen, dass Gehwege oder Gehbereiche mitgedacht sind. Man kennt das von großen Parkhäusern. Wenn genug Platz ist, wird das manchmal mitgedacht. Dann sind getrennte und markierte Gehbereiche und Querungshilfen für die Fußgängerinnen und Fußgänger vorhanden.

Wir haben vorhin auch mehrmals darüber gesprochen, dass es wichtig und richtig ist, dass an solchen Parkplätzen auch Radabstellmöglichkeiten existieren und damit einhergehend auch klar erkennbare und sichere Radwege.

Das sind die wichtigsten Faktoren, um die Verkehrssicherheit zu steigern.

Wildparker betreffen die Verkehrssicherheit und die gefühlte Sicherheit. Wildparker und nicht ordnungsgemäß langfristig abgestellte Fahrzeuge mit Schrottcharakter können die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, aber sorgen natürlich auch für eine geminderte gefühlte Sicherheit vor Ort.

Dazu kommt ganz einfach die Beleuchtung: So eine Stelle kann dauerhaft beleuchtet sein. Es muss nicht extrem hell beleuchtet sein, wie man das manchmal von Autobahnrastplätzen kennt, wo man sagt, das ist jetzt so grell, dass es wieder einen ganz merkwürdigen Charme bekommt, aber es dürfen keine dunklen Ecken entstehen, sowohl bei geschlossenen als auch bei offenen Parkplätzen.

Sehr gerne werden diese Bereiche – wir wissen nicht, warum – mit Grüngewächs, also mit hohen Hecken oder Bäumen, zugebaut, sodass sie von außen nicht mehr sichtbar

sind. Das mag von außen dann schöner aussehen, wenn man den Parkplatz nicht sieht, aber innen fühlt man sich aufgrund der Abschottung vom Rest der Stadt und der Gesellschaft deutlich unsicherer. Dadurch entstehen Angsträume. Das heißt, eine offene und transparente Gestaltung ist hier wichtig.

Ein einheitlicher Standard in Nordrhein-Westfalen wäre natürlich wünschenswert, denn aktuell beobachten wir, dass die Gestaltungen sehr weit auseinandergehen, wie gerade geschildert. Von Schotterparkplatz bis Hightech-Parkplatz mit Sensorik haben wir in den letzten Jahren schon alles gesehen. Einheitliche Standards fehlen leider noch.

Dr. Norbert Reinkober (Verkehrsverbund Rhein-Sieg): Ich würde es gerne ein bisschen größer fassen, über Zugangskontrollen und Missbrauch hinaus. Ich hatte gerade geschildert, dass bei uns im Rheinland die Bewirtschaftung von 50 P-und-R-Anlagen als möglich erachtet wird, bei denen wir auch die Gefahr des Missbrauchs öffentlicher Förderung für P-und-R durch Fremdnutzer von sonstigen Einrichtungen oder von Flughäfen sehen.

Wenn ich bewirtschafte, dann muss ich auch Zugangskontrollen machen. Diese können mit verschiedensten Systemen gestaltet werden. Das Hauptthema sind immer noch Schrankenanlagen. Man könnte den Zugang mit Ticketangeboten und QR-Codes ermöglichen und entsprechende Vorteile generieren.

Ich möchte das aber nicht nur auf die reine Bewirtschaftung von P-und-R-Anlagen beziehen, sondern auch da auf ein Gesamtkonzept hinweisen. Wir führen gerade zusammen mit dem Land Nordrhein-Westfalen den Wettbewerb ways2work durch, bei dem wir versuchen, mit den verschiedensten Maßnahmen betriebliches Mobilitätsmanagement im kommunalen Gebiet in der Fläche aufzusetzen. Dabei sind sehr gute Maßnahmenbündel herausgekommen, die gerade bewertet werden.

Wir müssen schauen, wie wirksam das ist, damit wir bei dem eben immer wieder angesprochenen Pendlerverhalten – dort sind es im Wesentlichen die Berufspendler – die Effekte erzielen, die gerade genannt worden sind.

Christin-Marie Stamm (SPD): Ich habe noch eine Frage an den ACE. Wir sprechen sehr viel über Barrierefreiheit. Wie sieht es denn aktuell mit Mutter-Kind-Parkplätzen aus? Besteht da Handlungsbedarf? Welchen Eindruck haben Sie diesbezüglich?

Christof Rasche (FDP): Ich habe eine Frage an Professor Dr. Suthold. Gerade fiel zweimal das Stichwort „Parkraumbewirtschaftung“. Parken – das wissen wir auch in Düsseldorf – kann verdammt teuer sein. Dazu interessiert mich die Position des ADAC.

Andreas Keith (AfD): Ich wende mich an Frau Räker und Herrn Kaya, weil Sie das eben auch angesprochen haben. Die Frage würde sich allerdings auch für alle anderen anbieten. Sie haben vorhin von einheitlichen Standards bei der Qualität der Park-and-ride-Anlagen gesprochen. Ein wichtiger Qualitätsfaktor wäre ja, dass diese Anlage frei ist. Wir haben von der DB gehört, dass die das erfassen und das bei den Parkplätzen,

bei denen sie das visualisiert haben, auch online stellen. Die Leute können das sehen oder abrufen.

Wäre es nicht eine sinnvolle und qualitativ hochwertige Angelegenheit, wenn es eine App gäbe, die das alles zusammenfasste? Das ist, glaube ich, das große Problem. Der Pendler sieht, bei dem DB-Angebot besteht keine Möglichkeit mehr zu parken. Er müsste ganz schnell sehen können, wo er in der näheren Umgebung vielleicht bei einem anderen Anbieter einen freien Parkplatz finden kann. Eine App könnte überregional alle Daten zusammenbringen. Gibt es dazu Überlegungen? Wäre es aus Ihrer Sicht zielführend, von Landesseite aus eine Initiative zu starten, die Akteure zusammenzubringen und gemeinsam zu überlegen, ob das möglich wäre?

Jael Rachel Räker (ACE Auto Club Europa): Frau Stamm, vielen Dank für Ihre Frage. Wenn wir uns auf den Berufsverkehr fokussieren, haben Mutter-Kind-Parkplätze nicht die gleiche Relevanz wie zum Beispiel vor Supermärkten, Einkaufszentren und Kultureinrichtungen. Das heißt, hier lag für uns jetzt nicht der Fokus. Ich habe sie gelegentlich vorgefunden.

Wichtiger wären uns Standards für die Anzahl der barrierefreien Parkplätze, also der mit einer Größe von mindestens 3,5 mal 5 m. Wir haben in der Regel zwei vorgefunden. Wir hatten aber auch Parkplätze, bei denen tatsächlich kein einziger barrierefreier Parkplatz ausgewiesen war. Das ist teilweise auch in den Kommunen besprochen worden, um diese zu schaffen. Anträge sind vor Ort gestellt worden. Das wäre ein Standard – auch anknüpfend an Ihre Frage, Herr Dudas –, den wir uns wünschen würden.

Wenn wir Pendlerparkplätze nicht nur mit Berufspendlerverkehren hätten, könnte man natürlich auch über Mutter-Kind-Parkplätze nachdenken oder über generell ausreichend große Parkplätze. Die Autos werden schließlich auch immer größer. Das wäre vielleicht eine generelle Lösung für die Parkplatzflächen.

Barrierefreiheit: Das fängt schon bei der E-Ladesäule an. Es gibt keine DIN-Norm für die Barrierefreiheit von E-Ladesäulen. Viele sind nicht zugänglich, zum Beispiel wenn sie auf einen Bordstein gesetzt wurden. Bei neuen Ladeparks sind die Parkplätze ausreichend groß und ebenerdig. Jeder Mensch mit Gehbehinderung oder im Rollstuhl kann an die Ladesäule herankommen und sie nutzen. Das Display ist entsprechend tief und auch das Ladekabel.

Tolga Kaya (ACE Auto Club Europa): Zur Frage der AfD-Fraktion. Apps können in diesem Fall sinnvoll sein. Wir haben jetzt nicht so die starke Fokussierung – auch in unserer schriftlichen Stellungnahme – darauf. Denn aktuell haben wir das Problem, dass der größte Teil der Parkplätze nicht digital erfasst ist, das heißt, dass über die aktuelle Belegung keine Informationen vorliegen. Wenn diese Informationen mal weitflächig in einem größeren Umfeld erfassbar wären, könnte eine App sinnvoll sein.

Wir sehen aber aktuell die Priorität darin, die Zahl der Parkplätze zu erweitern. Für die Pendlerinnen und Pendler ist die Zuverlässigkeit sehr wichtig. Das zeigt sich während des heute stattfindenden Streiks sehr gut. Keiner macht sich auf den Weg, ohne zu

wissen, wie und mit welchen Mitteln er ankommen wird. Das heißt, die Sicherheit, einen Parkplatz zu finden, ist sehr wichtig.

Es geht vor allem um Ausbau, Erweiterung und Ausstattung. In späteren Schritten ist auch eine App für uns vorstellbar. Ob das die Landesregierung oder die Verkehrsverbünde machen müssen oder ob, wenn man diese Daten freigibt, auch private Anbieter diese Apps anbieten können, spielt für uns als ACE erst einmal keine Rolle.

Jael Rachel Räker (ACE Auto Club Europa): Die von Ihnen vorgeschlagene App wäre natürlich wünschenswert. Das hat damit zu tun, dass es verschiedene Träger der Park-and-ride-Plätze sind. Wir haben in der Vorrecherche für unsere Initiative letztes Jahr natürlich auch das Internet bemüht und sind für Nordrhein-Westfalen wie für 14 andere Bundesländer zu dem Ergebnis gekommen: Es gibt keine landesweite Liste von Park-and-ride-Plätzen.

In Hessen gibt es wohl eine Onlineliste. Ob die zu 100 % vollständig ist, vermag ich natürlich auch nicht zu sagen, aber die schien etwas weitergehender zu sein als in anderen Bundesländern. Da wir das einwohnerstärkste und das Bundesland mit dem höchsten Verkehrsaufkommen sind, wäre das natürlich schon eine große Hilfe.

Aber – wie Herr Kaya schon sagte – im Moment liegt die Priorität erst einmal bei der Schaffung. Zumindest bei den meisten Kommunen findet man die ausgewiesenen Park-and-ride-Plätze auf den Webseiten. Aber das bedeutet auch immer individuelle Recherche.

Dr. Norbert Reinkober (Verkehrsverbund Rhein-Sieg): Ich muss das leider ergänzen. Im Rheinland sind alle P-und-R-Plätze in die Fahrgastauskunftssysteme integriert. Ich kann dem nicht folgen, was Sie gerade formuliert haben.

Wenn es aber um Prognosedaten geht – da gebe ich Ihnen vollkommen recht –, dann liegt es daran, wie sehr bei den Plätzen Zugangskontrollen ermöglicht werden und wie wir dort digitale Daten erheben können.

Aber ich warne davor, dass wir das Glück in Prognosedaten sehen. An einem Tag wie heute wird das kein Ergebnis zeigen, weil die Prognosen natürlich auf die normalen Verkehrsströme ausgerichtet sind. Auch da haben wir mittlerweile im VRR-Gebiet sehr gute Ergebnisse bei den Prognosedaten.

Es lohnt sich auch nicht, überall alle P-und-R-Plätze zu digitalisieren. Das benötigen wir im Umland nicht, im engeren Umkreis um die Großstädte aber sehr wohl. Dort gibt es zwei sehr gute Beispiele, die im Augenblick laufen. Hamburg und München sind dort zu nennen, die nämlich übergeordnete P-und-R-Gesellschaften haben. Man könnte sie auch Mobilitätsgesellschaften nennen. Auch die Verkehrsunternehmen könnten eine gesamthafte Bewirtschaftung für einen Großraum übernehmen.

In kleineren Räumen bei uns findet das schon statt. Wir müssen uns nur zum Beispiel Euskirchen anschauen, wo die Bewirtschaftung der P-und-R-Flächen, aber auch der übrigen Parkflächen durch das dortige Unternehmen passiert.

Prof. Dr. Roman Suthold (ADAC Nordrhein): Thema „Parkraumbewirtschaftung“: Das hatte ich eben schon mal angedeutet. Man muss da maßvoll vorgehen. Denn ansonsten ist der Anreiz weg, vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen.

Ich erinnere noch mal an Utrecht. Die machen das ja umgekehrt. Je weiter Sie außerhalb parken, umso günstiger ist es für Sie. Je näher Sie reinfahren, umso teurer wird es. Also ist der Anreiz da, frühzeitig vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen.

Wir haben ja hier das Dilemma, dass die meisten gerne sehr nah an die Stadt heranzufahren. Denn zumindest in der Vergangenheit – das Deutschlandticket jetzt mal ausgeklammert – hat es sich gelohnt, sehr nah an die Stadt heranzufahren und dann erst umzusteigen. Das kann man durchbrechen, indem man solche Strukturen schafft wie in Utrecht, dass man umso weiter man weg ist in Kombination mit dem ÖPNV-Ticket dann günstiger parken kann.

Also wenn man Parkgebühren erhebt, dann bitte nur dort, wo wirklich auch der Parkdruck da ist. Wenn Sie auf der grünen Wiese in einem kleinen Ort eine P-und-R-Anlage haben, die nur zu 50 oder 60 % ausgelastet ist, und dann Nutzungsgebühren verlangen, würde das sozusagen der Verkehrswende entgegenwirken.

Gordan Dudas (SPD): Ich habe noch eine Frage an die kommunalen Spitzenverbände bezüglich des Fortschritts bei der Digitalisierung, aber auch hinsichtlich der Echtzeiterfassung und der Information über Buchbarkeiten. Wie weit ist man da bislang vorangeschritten? Wie ist der aktuelle Sachstand? Wann werden die gesteckten Ziele, sofern es sie gibt, für die bestehenden P-und-R-Anlagen denn letztendlich erreicht werden? Gibt es ein Zieldatum, bis zu dem Sie gerne so weit sein möchten?

Oliver Krauß (CDU): Ich habe eine Nachfrage an den ACE. Herr Kaya hat gerade bei der Stellungnahme von Herrn Professor Dr. Suthold genickt. Aber Sie haben sich gerade in Ihrer eigenen Stellungnahme gegen die Erhebung von zusätzlichen Parkgebühren ausgesprochen. Herr Professor Suthold hat soeben ein eher differenzierteres Modell vorgestellt. Sie haben trotzdem genickt. Insofern: Können Sie Ihre Position noch einmal erläutern? Auch Sie sprechen ja die Problematik des zweckentfremdeten Parkens an. Wie kriegen wir das in den Griff, wenn Sie sich klar gegen zusätzliche Parkgebühren aussprechen?

Christof Rasche (FDP): Noch mal an den ADAC, Herrn Professor Dr. Suthold: Man könnte Verkehrspolitik so verstehen, dass man sauber, also umweltfreundlich, verlässlich und bezahlbar von Punkt A nach Punkt B kommt und zudem diese Anreize schafft – Stichwort „Utrecht“ –, dass man gerade in großen Städten möglichst weit außerhalb parkt. Vor dem Hintergrund dieser vier Punkte: Ist es dann nicht eigentlich egal, welches Verkehrsmittel man nutzt?

Cora Ehlert (Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen [per Video zugeschaltet]): Es wurde gefragt, wie weit die Digitalisierung vorangeschritten ist. Dazu habe ich nicht viel zu sagen, denn dazu haben wir keine Daten. Ich weiß nicht, wie es

bei den Kollegen aussieht. Dazu habe ich jetzt NRW-weit aus den Kommunen keine Zahlen vorliegen. Das mag höchst individuell sein.

Dr. Markus Faber (Landkreistag Nordrhein-Westfalen [per Video zugeschaltet]): Bei uns liegen auch keine entsprechenden Daten vor. Es wäre natürlich schön gewesen, wenn man das im Vorfeld der Anhörung gewusst oder in die schriftliche Anhörung aufgenommen hätte. Dazu müssten wir unsere Mitglieder befragen. Wir können schließlich nicht alle Daten und alle Fakten auswendig vorlegen.

Claudia Vago (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Wir haben auch keine Abfrage im Vorgang gestartet. Herr Dr. Reinkober kann die Frage wahrscheinlich am besten beantworten.

Dr. Norbert Reinkober (Verkehrsverbund Rhein-Sieg): Sie haben gefragt, wie viele Stationen ausgelastet sind. Das findet sich in der Stellungnahme wieder. Das brauche ich, glaube ich, für die einzelnen Räume nicht einzeln durchzugehen.

Mit welchen Projekten sind wir im Augenblick beschäftigt? Welche zukünftigen Digitalisierungsprojekte setzen wir zwischen den drei Zweckverbänden und dem Land gerade auf? Wir haben gerade eine KI-gesteuerte Auslastungsprognose für unsere Züge aufgesetzt, um zu erkennen: Wie voll sind die Züge zu welchen Uhrzeiten? Wann lohnt es sich, dort einzusteigen? Wir haben das aufgrund von Auskünften über Auskunftssysteme aufgesetzt. Darüber können wir sehr gute Daten mit einer sehr guten Genauigkeit generieren.

Dies sehen wir gerade auch für P-und-R-Stationen und die dortige Auslastung vor. Wenn wir das Pendlerverhalten kennen, können wir auch sehr gut bestimmen, an welchen Punkten anschließend welche Auslastung von P-und-R-Stationen zu erzielen ist. Das würde uns dann ermöglichen, dass wir weniger Infrastruktur vor Ort bauen müssen und trotzdem sehr gute Prognosewerte erzielen können. Dieses Projekt ist gerade im Aufbau.

Tolga Kaya (ACE Auto Club Europa): Auch bei uns im ACE ist die Bepreisung dieser Parkplätze eine sehr intensiv diskutierte Frage. Hier dürfen wir keine pauschalen Aussagen treffen. Wir haben extra noch einmal in die Formulierung geguckt: Die kostenfreie Nutzung des Park-and-ride-Platzes steigert die Attraktivität.

Das darf aber nicht dazu führen, dass diese kostenlosen Park-and-ride-Plätze teilweise auch wegen der falschen Platzierung von anderen genutzt werden, also zweckentfremdet genutzt werden, sodass für diejenigen, die darauf angewiesen sind, diese Parkplätze voll sind. Denn wichtig ist die Sicherheit, dass man einen Parkplatz bekommt.

Hier gibt es unterschiedliche Möglichkeiten. Wir haben in den Kommunen die unterschiedlichsten Lösungen gesehen, etwa ein sehr günstiges Monatsticket für ÖPNV-Ticketinhaber. Ich glaube, in Euskirchen gab es so ein ähnliches Modell – legen Sie mich nicht auf die Zahlen fest –, bei dem man statt 50 Euro Monatsgebühr nur noch

10 Euro bezahlt. Es gibt Lösungen wie in Köln-Weiden West, wo man sich ein Null-Euro-Ticket zieht, um einfach sicherzustellen, dass die Fahrzeuge nicht Langzeitparker sind, sondern morgens kommen und abends wieder wegfahren. Es gibt also unterschiedliche Möglichkeiten, aber auch Schrankenlösungen.

Eine geringe Bepreisung, um sicherzustellen, dass diese Plätze nicht zweckentfremdet werden, kann nützlich sein. Man muss aber vor Ort prüfen, wo es notwendig ist und wo nicht. In ländlichen Regionen, wo große Parkplätze sind, die nicht völlig ausgelastet sind, eine Bepreisung einzubringen, würde natürlich den gegenteiligen Effekt bringen. Aber an anderen Orten, wenn die Leute wissen, sie zahlen 10 Euro im Monat, aber dafür haben sie dort einen Parkplatz, kann das einen positiven Effekt haben.

Hier auch noch einmal: Kommunikation, Analyse, Betrachten und Beobachten – damit findet man dann den besten Weg für alle.

Dr. Norbert Reinkober (Verkehrsverbund Rhein-Sieg): Auch da würden wir ganz gern konkret einen Vorschlag unterbreiten aufgrund unseres erwarteten erarbeiteten Gutachtens, das wir für die gesamte Region gemacht haben. Die Lenkungswirkung einer solchen Bewirtschaftung und Bepreisung ist natürlich da. Je nachdem, wo man hinkommt, je näher man hinkommt und je besser das Angebot ist, würden wir eine Bepreisung von 2 Euro pro Tag vorschlagen. Dies kann mit Rabattmöglichkeiten für ÖPNV-Nutzer weiter reduziert werden. Wir würden es natürlich auch von den jeweiligen Tickets abhängig machen, die der jeweilige Nutzer hat.

Da kann man sehr wohl ein Modell aufbauen. Man muss dieses Bewirtschaftungsmodell aufbauen, weil es in Nordrhein-Westfalen keine grundsätzliche Bewirtschaftungsstrategie dafür gibt. Das ist aber auch schwierig, weil die privaten Betreiber nicht nur von P-und-R-Flächen, sondern auch von Parkhäusern dann einbezogen werden müssten. Nach den derzeitigen Förderrichtlinien kommen wir da an unsere Grenzen.

Prof. Dr. Roman Suthold (ADAC Nordrhein): Ja, es ist egal, welches Verkehrsmittel man nutzt. Im Grunde ist die Wahlfreiheit, die Sie vermutlich im Hinterkopf haben, aus unserer Sicht erst einmal ganz wichtig. Im Zweifel muss jemand auch mit dem Auto bis in die Stadt fahren können, weil er vielleicht einen triftigen Grund hat.

Es wird immer einen gewissen prozentualen Anteil an Berufspendlern geben, die bis in die City fahren. Aber wir haben – das ist auch anerkannt – ein Riesenproblem mit den Pendlerströmen in den Städten in der Woche. Wenn wir dem Problem entgegenwirken wollen, müssen wir das Thema „P-und-R-Anlagen“ in den Fokus nehmen. Wenn es an einzelnen Stellen – das ist, wie gesagt, sehr differenziert – notwendig ist, klare Anreize zu setzen, weiter außerhalb zu parken, muss das auch genutzt werden.

Die Erreichbarkeit zentraler Orte muss natürlich immer gewährleistet sein. Das heißt nicht, dass die Städte sagen: Wir haben jetzt eine P-und-R-Anlage am Stadtrand gebaut, jetzt dürfen die Autos nicht mehr reinfahren. – Das würden wir natürlich ablehnen. Aber wir sehen das als Teil eines multimodalen Mobilitätsangebotes, was sehr wichtig ist.

Meiner persönlichen Erfahrung nach sind Pendler sehr pragmatisch. Wenn sie ein gutes Angebot bekommen, werden sie es nutzen. Wenn der Umstieg vom Auto am

Stadtrand oder im Umland bequem ist, werden sie umsteigen. Wenn das unbequem ist, werden sie es nicht tun. Wenn es Mehrkosten verursacht, auch nicht. Deswegen: Man muss sich das Bepreisungssystem genau angucken, wie man das machen kann.

Am Schluss sage ich immer: Bequemlichkeit sticht Moral. Wir können alle die Verkehrswende und Klimaschutz fordern, aber am Ende des Tages sind die Menschen sehr bequem, und wenn man ihnen bequeme Angebote macht, werden sie sie nutzen.

Andreas Keith (AfD): Meine Frage geht an Herrn Reinkober. Sie hatten erwähnt, dass die Nutzer in Ihrem Bereich schon die Möglichkeit haben, die Belegungen einzusehen. Ich habe nachgeguckt. Ich wohne ja auch in der Region und würde das auch gerne nutzen. Ich habe das aber spontan nicht gefunden. Können Sie mir den Hinweis geben, wo ich die Möglichkeit habe, zu schauen, welcher Park-and-ride-Platz nicht belegt ist? Ich gehe nicht davon aus, dass Sie alle 28.000, die Sie anbieten, so ausgestattet haben. Ich habe ja auch gefragt, ob eine App sinnvoll ist. Wo kann ich schnell sehen, welcher Park-and-ride-Platz belegt ist?

Dr. Norbert Reinkober (Verkehrsverbund Rhein-Sieg): Das geht über unser Fahrgastinformationssystem. Ich komme gleich auf Sie zu.

Vorsitzender Matthias Goeken: Das wird im persönlichen Austausch besprochen.– Ich sehe keine weiteren Fragen und bedanke mich bei allen Sachverständigen für ihre schriftlichen Stellungnahmen, ihre heutige Teilnahme und dafür, dass sie dazu beigetragen haben, die Thematik zielführend zu erörtern, und Fragen dazu beantwortet haben.

Einige Aspekte waren auch für mich neu. Ich komme aus dem ländlichen Raum und konnte heute auch nicht wie üblich mit dem Zug kommen. An meinem Heimatbahnhof Altenbeken gibt es nicht nur an Streiktagen, Herr Dr. Reinkober, sondern auch an anderen Tagen das Problem, dass die Park-and-ride-Anlagen nicht ausreichen. Wenn man dann auch in den Seitenstraßen keinen Parkplatz mehr findet, wird es auch schwierig, den Zug zu erreichen. Das ist ein wichtiges Thema.

Die Ausschussmitglieder werden die sich aus der heutigen Anhörung ergebenden Erkenntnisse in die weiteren Beratungen im Parlament einbringen. Das Anhörungsprotokoll wird Ihnen in einigen Wochen auf der Internetseite des Landtags zur Verfügung stehen. – Ich wünsche Ihnen allen einen guten Heimweg. Die Sitzung ist geschlossen.

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

2 Anlagen

18.04.2024/19.04.2024



SPD-Fraktion im Landtag NRW, Platz des Landtags 1, 40221 Düsseldorf

An den Vorsitzenden
des Verkehrsausschusses
Herr Matthias Goeken
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Gordan Dudas MdL
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

T 0211.884-24 13
gordan.dudas@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion-nrw.de

26.10.2023

Welche Rolle spielen Park&Ride-Plätze für die Verkehrswende?

Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die SPD-Fraktion bittet die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur fristgerecht nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses zum Thema „Welche Rolle spielen Park&Ride-Plätze für die Verkehrswende?“

Die Förderung von Schiene bzw. ÖPNV und SPNV sowie des Radverkehrs sind wichtige Bestandteile der angestrebten Verkehrswende. Viele Maßnahmen und Investitionen zielen auf entsprechende Bereiche, um die bereits heute hoch belasteten Straßen zu entlasten, den Verkehr besser zu steuern und nachhaltige sowie klimaschonende Mobilität voranzubringen. Gleichzeitig werden von Jahr zu Jahr dennoch neue Rekordwerte bei den zugelassen Kraftfahrzeugen vermeldet. Für Nordrhein-Westfalen wird zum 01.01.2023 ein neuer Höchstwert von 10.478.040 zugelassen PKW vermeldet¹. Auch Deutschlandweit wurde erneut ein Höchstwert von rund 48,76 Mio. zugelassen PKW vermeldet.

Gerade in eher ländlich geprägten Gebieten fällt der Umstieg auf ÖPNV und SPNV mangels attraktiver und verlässlicher Angebote teilweise aus. Zumindest eine durchgängige Verbindung von der Haustür bis zur Arbeitsstelle ist hier ein Problem. Daher werden ergänzend zum eigenen PKW von Pendlern häufig auch Park&Ride-Plätze als alternative Angebote genutzt. Aber auch Fahrradparkplätze und Fahrradboxen können dabei eine Rolle spielen.

¹ vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255185/umfrage/bestand-an-pkw-in-nordrhein-westfalen/>



Der Bericht soll dabei u.a. folgende Fragen beantworten:

1. Wie viele Park&Ride-Plätze gibt es in Nordrhein-Westfalen?
2. Welche Rolle spielen die Park&Ride-Plätze aus Sicht der Landesregierung bei der Verkehrswende?
3. In wessen Zuständigkeit befinden sich die Park&Ride-Plätze in Nordrhein-Westfalen? (Bitte prozentuale Angaben zu Verantwortlichen Institutionen bzw. Kommunen)
4. In welchem Zustand sind die Park&Ride-Plätze in Nordrhein-Westfalen?
5. Welche Angebote werden auf den Park&Ride-Plätzen vorgehalten?
6. Sieht die Landesregierung den Bedarf des Ausbaus von Park&Ride-Plätzen?
7. Welche Unterstützung gibt es seitens des Landes, die Kommunen bei der Einrichtung von Park&Ride-Plätzen zu unterstützen?
8. Sieht die Landesregierung weitere Bedarfe, in Anzahl, Ausstattung und Qualität der Park&Ride-Plätze zu investieren?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL

Anhörung von Sachverständigen
des Verkehrsausschusses**Welche Rolle spielen Park&Ride-Plätze für die Verkehrswende?**

Vorlage 18/1832
am Mittwoch, dem 6. März 2024
10.00 Uhr, E1 D05, Livestream

Tableau

eingeladen	Teilnehmer/innen	Stellungnahme
Städtetag Nordrhein-Westfalen Helmut Dedy Köln	Claudia Vago	
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen Christof Sommer Düsseldorf	Cora Ehlert (per Videozuschaltung)	18/1310
Landkreistag Dr. Martin Klein Düsseldorf	Dr. Markus Faber (per Videozuschaltung)	
Deutsche Bahn AG Werner Lübberink Düsseldorf	Werner J. Lübberink Stephan Boleslawsky	18/1305
ADAC Nordrhein e.V. Professor Dr. Roman Suthold Köln	Professor Dr. Roman Suthold Marc Ossenbach	18/1308
Jael Rachel Räker c/o ACE Auto Club Europa e.V. Nordrhein-Westfalen & Nord Gütersloh	Jael Rachel Räker Tolga Kaya	18/1299

eingeladen	Teilnehmer/innen	Stellungnahme
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR Oliver Wittke Gelsenkirchen	Dr. Norbert Reinkober	18/1306
Nahverkehr Westfalen-Lippe Joachim Künzel Unna		
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH Dr. Norbert Reinkober Köln		

Weitere Stellungnahmen:

VCD Landesverband Nordrhein-Westfalen

18/1325
