

go.Rheinland GmbH · Deutzer Allee 4 · 50679 Köln

per E-Mail:

Landtag Nordrhein-Westfalen
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

Ausschussassistentin
anhoerung@landtag.de

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
18/1306

A11

go.Rheinland GmbH
Deutzer Allee 4
50679 Köln

Tel. +49 (0) 221 20808-0
info@gorheinland.com

Philipp Nögel-Verroul
Tel. +49 (0) 221 20808-6682
Philipp.Noegel-Verroul@gorheinland.com

Köln, 27. Februar 2024

Anhörung des Verkehrsausschusses am 06.03.2024 zu Park&Ride-Plätzen – Ihre Einladung mit Schreiben vom 15.12.2023

Gemeinsame Stellungnahme der drei SPNV-Zweckverbände

Sehr geehrte Damen und Herren,

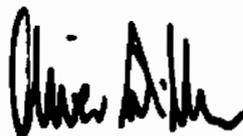
mit o. g. Schreiben wurden der Nahverkehr Westfalen-Lippe, die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR und die Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH zur Anhörung des Verkehrsausschusses „Welche Rolle spielen Park&Ride-Plätze für die Verkehrswende“ (Vorlage 18/1832) am 06.03.2024 eingeladen. Ferner wurde um eine schriftliche Stellungnahme zum Beratungsgegenstand gebeten.

Aufgrund ähnlicher Herausforderungen und Strategien zum Umgang mit Park and Ride haben die drei NRW-Zweckverbände NWL, VRR und go.Rheinland eine gemeinsame Stellungnahme verfasst, die wir Ihnen hiermit übermitteln.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Norbert Reinkober
go.Rheinland GmbH



Oliver Wittke
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR



Joachim Künzel
ZV Nahverkehr Westfalen-Lippe

Anlage:

Gemeinsame Stellungnahme der drei Zweckverbände

Sie finden uns auf dem Zurich Campus, direkt hinter dem Bahnhof Messe/Deutz.

Geschäftsführung:
Dr. Norbert Reinkober
Michael Vogel

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Dierk Timm

Vorsitzender der Gesellschafterversammlung:
Stephan Santelmann

Amtsgericht Köln
HRB 62186
Steuer Nr.:
214/5806/6297

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

Landtag NRW, Anhörung des Verkehrsausschusses am 6. März 2024

Gemeinsame Stellungnahme der drei NRW-Zweckverbände

Die vorliegende Stellungnahme wurde von den drei NRW-Zweckverbänden go.Rheinland, NWL und VRR im Hinblick auf vergleichbare Ziele und Strategien zur Weiterentwicklung des P+R-Angebotes im jeweiligen Kooperationsraum gemeinsam verfasst. Sie gliedert sich in einen allgemeinen, landesweit gültigen Teil (Kap. 1-4) und in einen Teil zu den spezifischen Themen in den jeweiligen Räumen (Kap. 5).

1. Einleitung – Funktion und Ziele des P+R-Angebotes

In Räumen mit einem geringen ÖPNV-Angebot und in Abhängigkeit von den Bedienzeiten des straßengebundenen Zubringer-ÖPNV können insbesondere an Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV, ggf. aber auch an Schnellbushaltestellen gelegene P+R-Anlagen einen Anreiz zum Umstieg zwischen PKW und ÖPNV schaffen. Der längere Anteil des Reisewegs sollte dabei möglichst mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, was einen möglichst wohnortnahen Umstieg vom PKW auf den ÖPNV bedingt. Hauptzielgruppe für die P+R-Angebote sind Pendler*innen mit regelmäßigen Fahrten aus den Einzugsgebieten der großen Einpendlerstädte in die Zielstädte.

Für die drei NRW-Zweckverbände ist die Gewinnung neuer Kunden durch Weiterentwicklung des P+R-Angebotes vor dem Hintergrund ihrer Rolle als erlösverantwortlicher Aufgabenträger für den SPNV relevant. Als Bewilligungsbehörden für die Förderung von ÖPNV-Investitionen wirken die Zweckverbände zudem auf die Verbesserung des ÖPNV und – im Sinne einer vernetzten Mobilität – auf die Verbesserung der Übergänge zwischen ÖPNV und Individualverkehr hin. Mit ihrer gesetzlichen Aufgabe auf ein integriertes Verkehrsangebot hinzuwirken, haben die Zweckverbände das Ziel, den Menschen in NRW einen möglichst attraktiven Zugang zum ÖPNV zu bieten. Entsprechend verfolgen alle drei NRW-Zweckverbände das Ziel eines bedarfsgerechten Neu-/Aus- und Umbaus von P+R-Anlagen, wirken auf attraktive Rahmenbedingungen hin (ausreichendes Stellplatzangebot, Ausstattung, Beauskunftung, Tarif) und stellen ihren Kommunen für Baumaßnahmen Fördermittel des Landes aus der pauschalierten Investitionsförderung bereit.

Über die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV hinaus ist es Ziel, einen Beitrag zur Umsetzung der Mobilitätswende durch eine Verlagerung von Fahrten im MIV auf den ÖPNV zu leisten und dadurch Treibhausgasemissionen und die Anzahl der PKW – v. a. in den Innenstädten der großen Einpendlerstädte in NRW – mit all ihren negativen Begleiterscheinungen zu reduzieren und damit einen Rückgewinn an Urbanität und lebenswerte Städte zu schaffen.

Einen positiven Beitrag zur Verkehrswende kann ein P+R-Angebot v. a. in Räumen oder zu Tageszeiten bieten, in denen das Erreichen von Schienenhaltepunkten mit anderen Verkehrsmitteln nicht attraktiv ist. Dazu müssen Autofahrer*innen ein P+R-Angebot vorfinden, welches in quantitativer (Kapazität) und qualitativer Hinsicht (Ausstattung und Zustand) hochwertig ist und über das die Pendler*innen umfassend und in Echtzeit informiert werden, sodass es in die individuelle Routenplanung (Fahrplanauskunft) einbezogen werden kann. Auf diese Weise sollen Pendler*innen dazu bewegt werden, frühzeitig vom eigenen PKW auf den ÖPNV umzusteigen, um damit, wenn schon nicht den gesamten, wenigstens einen Großteil des Pendelweges mit dem ÖPNV zurückzulegen.

P+R-Anlagen sollen dementsprechend möglichst am wohnortnahen Zugangspunkt der auf die Einpendelstadt zulaufenden ÖPNV-Verkehrsachse oder am Schnittpunkt großer Einpendlerkorridore mit bedeutenden ÖPNV-Linien liegen, also an großen ÖPNV-Verknüpfungspunkten in den Außenbereichen der Einpendlerstädte. An diesen ÖPNV-Verknüpfungspunkten sollen schnelle (beschleunigte), radial verkehrende ÖPNV-Linien mit einer hochwertigen Ausstattungsqualität die Einpendler*innen auf direktem Weg in die Innenstadt der Einpendelstadt oder in Stadtbezirke mit einer großen Anzahl von Arbeitsstätten bringen.

Die Weiterentwicklung des P+R-Angebotes in den Verbandsgebieten muss – wie bei vielen anderen Themen auch – stets unter dem Vorbehalt sich ändernder und für das Thema relevanter Rahmenbedingungen betrachtet werden. So haben beispielsweise die Corona-Pandemie (Tendenz zum vermehrten Arbeiten im Homeoffice, aber auch die Tendenz zur Suburbanisierung) oder die Einführung des Deutschlandtickets (Wegfall von Tarifgrenzen) großen Einfluss auf das

Verkehrsverhalten der Menschen und damit auch auf das Thema P+R. Auch die Qualität des ÖPNV-Angebots hat einen großen Einfluss auf die Akzeptanz und Nachfrage im Bereich P+R, da ein Angebot nur dann zum wohnortnahen Umstieg auf den ÖPNV genutzt wird, wenn dieser hinsichtlich Sitzplatzkapazitäten und Qualität im Vergleich zur Nutzung des eigenen PKW akzeptabel ist.

2. Effekte von P+R im Verkehrssystem

P+R ist hinsichtlich der Reduzierung der gefahrenen PKW-Kilometer ein differenziert zu betrachtendes Instrument, dessen Wirkungen einerseits im großräumigen Zusammenhang, andererseits standort-spezifisch-lokal betrachtet werden müssen.

Zentral für eine Wirkung von P+R im Sinne der Verkehrswende ist ein wohnortnaher Umstieg der Menschen auf den ÖPNV, sodass ein möglichst kurzer Teil der Wegstrecke mit dem PKW zurückgelegt wird. Hierfür ist eine abgestimmte Planung der P+R-Plätze innerhalb der Pendlerregionen notwendig, die dafür sorgt, dass die Menschen ein attraktives P+R-Angebot an dem ihnen am nächsten liegenden Bahnhof finden und dieses auch nutzen. Zur Lenkung der Pendler*innen auf diese P+R-Anlagen sind Mobilitätsapps und ein multimodales Routing, das auch intermodale Fahrten mit Nutzung einer P+R-Anlage beauskunftet, ein wirksames Mittel (vgl. 4.2).

Neben der Einbettung in die regionalen Pendlerströme sollten P+R-Anlagen auch stets auf ihre kleinräumliche Wirkung hin untersucht werden. Sowohl das regionale P+R-Konzept von go.Rheinland und die regionalen P+R-Konzepte für die sechs großen Einpendelstädte im VRR-Raum als auch verschiedene wissenschaftliche Untersuchungen haben gezeigt, dass relevante Teile der P+R-Nutzenden aus dem näheren Umkreis der P+R-Anlagen kommen und das P+R-Angebot dadurch das lokale Busangebot sowie das Fahrrad als mögliche Zubringer zum Bahnhof kannibalisieren und den positiven Effekt für die Verkehrswende reduzieren kann. Nicht zu vernachlässigen ist je nach Lage zudem auch die Verkehrsbelastung für die Anwohner im Umfeld einer P+R-Anlage.

Hinsichtlich der Verlagerungseffekte von P+R und des damit verbundenen Treibhausgaseinsparpotenzials kann das CO₂- und Kosteneffizienztool „CoKo“, welches das Zukunftsnetz Mobilität NRW bereitstellt, den Kommunen in NRW auf Basis ihrer spezifischen Strukturdaten Anhaltspunkte für die Planung liefern. Das Tool befindet sich derzeit in einer öffentlichen Testphase und ist online unter www.coko.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw zugänglich.

3. Ganzheitliche Betrachtung des Zubringerverkehrs – Mobilstationen

Angesichts der o. g. Effekte sollte P+R immer im Gesamtkontext aller Zu- und Abbringerverkehre an einem ÖSPV-/SPNV-Haltepunkt gesehen werden. Die ganzheitliche Betrachtung ist Kern der Strategie der Zweckverbände, ÖPNV-Haltepunkte zu Mobilstationen auszubauen, die durch attraktive Gestaltung, die Bündelung verschiedener Mobilitätsangebote und einen möglichst reibungslosen Übergang zwischen diesen, den Umweltverbund fördern. So kann z. B. durch die Förderung des Fahrradparkens an Bahnhöfen – etwa durch digitale Buchungs- und Zugangssysteme – das Fahrrad als Zu-/Abbringer zum Bahnhof gegenüber dem PKW bei P+R-Nutzung gestärkt werden. Durch die Fokussierung auf diese Verkehrsmittel können ggf. teure und aufwendige P+R-Erweiterungen vermieden werden.

4. Ansätze zur Weiterentwicklung des P+R-Angebotes

4.1 Bewirtschaftung / Zugangskontrollen

Eine lokale und eine großräumige Steuerungswirkung im Hinblick auf die o. g. Ziele und möglichen negativen Nebeneffekte von P+R-Anlagen kann auch mit der (entgeltpflichtigen) Bewirtschaftung oder der (unentgeltlichen) Zugangsbeschränkung von P+R-Anlagen erzielt werden.

Grundsätzlich ist sicherzustellen, dass P+R-Anlagen auch von den intendierten Nutzern – d. h. Umsteigern auf den ÖPNV – genutzt werden. Insbesondere bei Parkplätzen, die in Innenstadtbereichen oder in der Nähe größerer Ziele wie Schulen o. Ä. liegen, kann die Fehlbelegung mit Nicht-ÖPNV-Nutzenden ein Problem sein. Hier können verschiedene Möglichkeiten zur Zugangsbeschränkung Abhilfe schaffen, wie z. B. das Ausstellen spezieller Parktickets durch die Betreiber nach Vorlage eines

Abotickets, die (stichprobenartige) Kontrolle von ÖPNV-Tickets auf den P+R-Anlagen, Schrankenanlagen an der Zu-/Ausfahrt oder die Kontrolle der Nutzungsberechtigung mittels Kennzeichenerfassung. Durch verbesserte digitale Lösungen (z. B. Öffnen einer Schranke durch Scannen eines QR-Codes in einer Mobilitätsapp) kann eine wirksame Zugangskontrolle wesentlich vereinfacht werden.

Weitergehende Überlegungen können hinsichtlich einer monetären Bewirtschaftung von P+R-Anlagen angestellt werden. Die Einführung von Parkgebühren auf P+R-Anlagen könnte bei einer strategischen Preisstaffelung zu einer gesteigerten Lenkungswirkung hin zu einem wohnortnahen Umstieg auf den ÖPNV führen. So sollten die Gebühren im Zulauf auf die Metropolen steigen und im ländlichen Raum, wo P+R den größten Nutzen entfaltet und ggf. das Erreichen des Bahnhofes mit dem Fahrrad oder Bus mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden ist, kostenlos bleiben. Solche Bewirtschaftungsstrategien werden z. B. bereits in Hamburg oder München verfolgt, wobei hier teilweise Kommunalgrenzen überschreitende P+R-Gesellschaften die koordinierte Umsetzung erleichtern. Die Ticketpreise bewegen sich größtenteils im Rahmen bis 2 € für ein Tagesticket, wobei weiterhin Rabatte für ÖPNV-Nutzer gewährt werden.

Dabei gilt es zu beachten, dass Stellplätze geförderter P+R-Anlagen gemäß den aktuellen Förderregularien den ÖPNV-Nutzern grundsätzlich kostenfrei zur Verfügung zu stellen sind. Eine Bewirtschaftung geförderter P+R-Anlagen ist nur im Ausnahmefall und ist bei geförderten Anlagen nur mit Zustimmung durch die Bewilligungsbehörde möglich und erfolgt unter der Bedingung, dass Gebühren lediglich als Deckungsbeiträge für Unterhaltungskosten erhoben werden, z. B. für personalbesetzte P+R-Anlagen oder Parkhäuser.

4.2 Digitalisierung

Hinsichtlich der Kapazität der P+R-Anlagen ist wichtig, dass Pendler*innen Informationen über die Belegung von P+R-Anlagen in Echtzeit erhalten, damit sie sofort erkennen können, ob noch freie Stellplätze verfügbar sind. Deshalb sollten P+R-Anlagen in NRW, wo dies sinnvoll ist, nach und nach mit technischen Systemen ausgerüstet werden, die die Belegung in Echtzeit erfassen – und zwar mit einer möglichst hohen Messgenauigkeit. Kommunen, die neue P+R-Anlagen bauen oder bestehende P+R-Anlagen entsprechend nachrüsten möchten, können hierzu bereits heute Fördermittel nach § 12 ÖPNVG NRW bei den Zweckverbänden beantragen (im NWL momentan nur bei Neubau).

Die Informationen zur Echtzeitbelegung von P+R-Anlagen, an denen Erfassungssysteme bereits installiert wurden, werden heute schon über die entsprechende Datenplattform, an die auch der NWL angebunden ist, in den digitalen Auskunftsmitteln des VRR und teilweise auch über digitale Anzeigetafeln an der P+R-Anlage angezeigt – die Zuverlässigkeit der Erfassungssysteme mit hohen Messgenauigkeitswerten lassen dies zu. Im Rahmen des für eine Bundesförderung beantragten Projektes „Vernetzt mobil im Rheinischen Revier“ soll analog zum VRR auch für den go.Rheinland-Raum mit dem Rheinischen Revier als Pilotregion eine entsprechende Dateninfrastruktur aufgebaut werden. Ein gemeinsamer Datenstandard, der die landesweite Verarbeitung der generierten Echtzeitdaten gewährleistet ist zwischen den Zweckverbänden bereits abgestimmt. Damit kann der Kunde seine Fahrt unter Berücksichtigung des P+R-Angebots perspektivisch in noch mehr Regionen intermodal gestalten.

5. Weitere Sachstände und Entwicklungen in den Kooperationsräumen

5.1 Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Der VRR hat im Rahmen von zwei Bestands- und Nachfrageerfassungen in den Jahren 2017 und 2020 umfassende Informationen zur Lage, Kapazität, Ausstattung und Qualität von P+R-Anlagen an den SPNV-Stationen im Verbundgebiet des VRR erhoben. Ergänzt wurde diese Bestandsaufnahme um eine Nachfrageerfassung, bei der die Belegung der P+R-Anlagen an einem Normalverkehrstag zwischen 5 und 20 Uhr anhand einer Tagesganglinie dargestellt wird. Die Informationen für jede einzelne P+R-Anlage an SPNV-Stationen liegt in Form eines umfassenden Steckbriefs vor. Im Rahmen der Fortschreibung des VRR-Nahverkehrsplans wurde eine Abfrage bei allen kreisfreien Städten und Kreisen durchgeführt, um auch Informationen (Lage und Kapazität) über die P+R-Anlagen im Stadt- bzw. Kreisgebiet zu erhalten, die an ÖSPV-Stationen liegen.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen zur Erreichung der Ziele

Wichtiges Potenzial zur erfolgreichen Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV im Verbundraum besteht im konsequenten Aus- und Neubau von P+R-Anlagen im Verbundgebiet des VRR (deutliche Erhöhung der Anzahl und der Kapazitäten der P+R-Anlagen), in konkreten Vorgaben zur Ausstattung und Qualität neuer P+R-Anlagen (Definition von Ausstattungs- und Qualitätskriterien für neu zu bauende P+R-Anlagen) und in einer qualitativen Verbesserung des bestehenden P+R-Angebots im Verbundgebiet. Auch sollen die Informationen in Echtzeit über das P+R-Angebot im Verbundgebiet optimiert werden.

- Maßnahmenschritt 1:

Entwicklung von regionalen P+R-Konzepten für die einpendlerstärksten Städte im VRR, unter Einbeziehung ihrer Auspendlerstädte und gezielter Ausbau geeigneter – potenziell stark nachfragestarker – P+R-Anlagen im VRR:

Gemeinsam mit den betroffenen Städten (regionaler P+R-Ansatz): Hier hat der VRR für die größten Einpendlerstädte im Verbundgebiet (Düsseldorf, Essen, Dortmund, Duisburg, Bochum und Wuppertal) regionale P+R-Konzepte erarbeitet, bei denen das Potenzial für P+R anhand eines Reisezeitvergleichs MIV/ÖPNV vom Einzugsgebiet in die Zielstadt abgeleitet wurde. Diese Konzepte wurden den Einpendlerstädten vorgestellt und mit diesen diskutiert.

- Maßnahmenschritt 2:

Formulierung von hohen Ausstattungs- und Qualitätsstandards für P+R-Anlagen, um Autofahrer*innen aus ihrer „Komfortzone“ Auto herauszulockern:

Damit Autofahrer*innen bereit sind, dem ÖPNV den Vorzug zu geben, müssen P+R-Anlagen einen gewissen Qualitätsstandard haben, ein genügend großes Stellplatzangebot aufweisen und attraktiv ausgestattet sein. Hierzu hat der VRR eine Richtlinie erarbeitet, die die Mindestleistungen hinsichtlich Ausstattungs- und Qualitätskriterien für ein attraktives P+R-Angebot in der Zukunft enthält. Diese wird zeitnah mit den Expert*innen der für P+R zuständigen Baulastträger diskutiert. Darüber hinaus wird das Auflegen eines Förderprogramms für die Attraktivitätssteigerung bestehender P+R-Anlagen zur Erleichterung des wohnortnahen Umstiegs vom PKW auf den ÖPNV diskutiert. Dieser regionale Ansatz ergänzt damit die lokalen Ansätze und leistet einen regional orientierten Beitrag, die Verkehrssituation im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität zu verbessern. Die zukünftige Nutzung von P+R hängt entscheidend davon ab, ob der Umstieg vom PKW auf den ÖPNV attraktiv ist, also die Pendler*innen einen Zeit- und Kostenvorteil haben, wenn sie den ÖPNV für eine Teilstrecke nutzen. Es wurde auch untersucht, ob das ÖPNV-Angebot attraktiv und die P+R-Anlage gut erreichbar ist. Um regionale P+R-Konzepte erfolgreich umsetzen zu können, muss der Ausbau des P+R-Angebotes verbundweit flächendeckend forciert werden und die relevanten Akteure von Ein- und Auspendlerstadt müssen fachlich eng zusammenarbeiten.

- Maßnahmenschritt 3:

Installation von digitalen Erfassungssystemen zur Echtzeitbelegung „smarter Pendlerparkplätze“ und Information zur Echtzeitbelegung in den digitalen Auskunftsmedien des VRR (Pilotprojekt VRR/Regiobahn in Mettmann):

Um verbundweit genaue Informationen über die Belegung (entsprechend freie Kapazitäten) von P+R-Anlagen zu erhalten, gibt der VRR in seiner Weiterleitungsrichtlinie vor, dass alle neuen P+R-Anlagen oder der Ausbau bestehender P+R-Anlagen, die mit Mitteln nach § 12 ÖPNVG NRW gefördert wurden, komplett mit Erfassungssystemen ausgestattet werden müssen, die die Information über freie Stellplätze an die MIP des VRR liefern. Der VRR überprüft die Messgenauigkeit der Erfassungssysteme mittels regelmäßig stattfindender Messflüge durch den TÜV Nord. Nur bei einer Messgenauigkeit von 97 (98) % werden die Informationen über freie P+R-Kapazitäten in den digitalen Auskunftsmedien des VRR (EFA) beauskunftet.

- Maßnahmenschritt 4:

Darstellung des PKW als optionales Verkehrsmittel in den digitalen Auskunftssystemen des VRR und Integration des Echtzeit-/Prognose-Belegungsgrads von P+R-Anlagen in die elektronische Fahrplanauskunft (intermodale Routenplanung im ÖPNV):

P+R-Anlagen werden in den digitalen Auskunftsmedien des VRR sowohl statisch (Lage und Kapazität) als auch in Echtzeit (freie Kapazitäten) beauskunftet, damit der (eigene) PKW als Zubringer zum und Abbringer vom ÖPNV genutzt werden kann, was insbesondere in Räumen und Zeiten eines schlechten ÖPNV-Angebots relevant ist. Damit wird die intermodale Wegekette gestärkt und die negativen Effekte des PKW in den Einpendlerstädten durch einen möglichst wohnortnahen Umstieg reduziert.

- Maßnahmenschritt 5a:

Entwicklung von geeigneten Maßnahmen zur Bewirtschaftung von P+R-Anlagen zur Finanzierung der durch die Digitalisierung der P+R-Anlagen entstehenden Mehrkosten:

In einem weiteren Maßnahmenschritt wird überlegt, ausgewählte P+R-Anlagen zu bewirtschaften, um einerseits die Fremdnutzung der Stellplätze einzudämmen und somit mehr Parkplätze für ÖPNV-Kunden vorhalten zu können und um andererseits einen Ausgleich für die höheren Betriebskosten im Zuge der Digitalisierung zu generieren. Als Vorstufe sollen auf ausgewählten P+R-Anlagen Stellplätze ausgewiesen werden, die für Inhaber*innen von Nahverkehrsabonnements reserviert werden können.

- Maßnahmenschritt 5b:

Reservierung von P+R-Stellplätzen für „Premiumkund*innen“ des ÖPNV zur Vermeidung von Fremdnutzung, insbesondere von innenstadtnahen P+R-Anlagen. Eng mit dem Thema der Bewirtschaftung verbunden, ist die Möglichkeit der Reservierung.

- Maßnahmenschritt 6:

Integration des Echtzeit-/Prognose-Belegungsgrads von P+R-Anlagen in die Navigationssysteme von PKW, um alternative Fahrtoptionen mit dem ÖPNV beauskunfteten zu können (intermodale Routenplanung im MIV):

Im (vorerst) letzten Maßnahmenschritt, soll eine Integration des Echtzeit-/Prognose-Belegungsgrads von P+R-Anlagen in die Navigationssysteme von PKW erfolgen, um gegebenenfalls – bei einem günstigeren Verhältnis des ÖPNV bei einer Zeit- und Kostenbetrachtung – alternative Fahrtoptionen mit dem ÖPNV anbieten zu können (intermodale Routenplanung im MIV).

Wichtige Akteure für den Ausbau und die beschriebene Weiterentwicklung des P+R-Angebotes im Verbundgebiet des VRR sind die Eigentümer der Haltestellen bzw. -flächen, also die Baulastträger (zumeist kreisfreie und/oder kreisangehörige Städte, Gemeinden), Kreise, kommunale Verkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB InfraGO) sowie der VRR als Koordinator für den ÖPNV (Hinwirken auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV), als Dienstleister für die Bereitstellung der Echtzeitdaten und als Fördermittelgeber für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur nach § 12 ÖPNVG NRW oder Bewilligungsbehörde nach § 13 ÖPNVG NRW. Daneben – für die Umsetzung der langfristigen Strategie – sind die Hersteller von Navigationssystemen, der ADAC etc. einzubeziehen.

5.2 go.Rheinland

go.Rheinland verfügt mit seinem regionalen P+R-Konzept von 2022 (online abrufbar unter www.wir.gorheinland.com/p+r-konzept) über eine aktuelle gesamtregionale Grundlage zum P+R-Angebot in seinem Verbandsgebiet. Teil des Konzeptes sind auch verschiedene Überlegungen zur konzeptionellen Weiterentwicklung des P+R-Angebotes.

Im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland existieren zurzeit rund 28.000 Stellplätze auf 183 P+R-Anlagen, wovon rund die Hälfte (14.300 Stellplätze) über das ÖPNVG gefördert worden sind. Das P+R-Konzept weist ein Ausbaupotenzial von zusätzlich 2.400 Stellplätzen an 28 Standorten bis zum Jahr 2030 aus. Dies entspricht einem Anstieg von weniger als 10 % gegenüber dem Referenzjahr 2021. Das aktuelle Angebot kann also über die gesamte Region gesehen als weitgehend bedarfsgerecht bezeichnet werden. Die ermittelten Ausbaupotenziale gruppieren sich um die drei primären Zielstädte im Verbandsgebiet: Köln (5 Potenzialstandorte), Bonn (10 Potenzialstandorte) und Aachen (6 Potenzialstandorte). Aktuell sind im go.Rheinland-Gebiet 10 große P+R-Maßnahmen mit einem Neu- oder Ausbau von i. d. R. mindestens 200 Stellplätzen in den Förderprogrammen von Bund und Land (§ 13 ÖPNVG bzw. GVFG) bzw. des Zweckverbandes go.Rheinland (§ 12 ÖPNVG NRW) eingeplant. Die großen Fördermaßnahmen ergeben insgesamt einen Zubau um rund 3.500 P+R-Stellplätze. Die Maßnahmen sind im regionalen P+R-Konzept berücksichtigt (soweit zum Zeitpunkt der Erstellung bekannt). Weiterhin liegen 4 Anträge zur Nachrüstung von P+R-Anlagen mit Stellplatzdetektion vor; diese umfassen Standorte im Aachener und Kölner Raum.

Für das go.Rheinland-Gebiet wird seitens der Gutachter eine Bewirtschaftung bzw. Zugangsbeschränkung für Anlagen ab 50 Plätzen, mit einer Vollauslastung, einer festgestellten Fremdnutzerproblematik sowie einem guten ÖPNV- (d. h. Schienen-) sowie Straßenanschluss empfohlen. Dies trifft auf 40, d. h. knapp ein Viertel der Standorte im Verbandsgebiet zu.

Die Ergebnisse des P+R-Konzepts stellt go.Rheinland für (kommunale) P+R-Planungen zur Verfügung. Dabei sollten die Kommunen die Ergebnisse auch im Hinblick auf die Fragestellung nutzen, inwieweit Alternativen zu P+R (bessere Radinfrastruktur, optimierte Buszubringerverkehre zu den Bahnhöfen etc.) verbessert werden können, bevor teure Erweiterungsmaßnahmen in Angriff genommen werden.

Hierzu liefern die Informationen zu den Einzugsbereichen der P+R-Anlagen und zu den B+R-Potenzialen im Konzept wertvolle Hinweise. Die errechneten Potenziale sind also nicht 1:1 als Ausbaubedarfe zu verstehen.

Beim Aspekt der Förderwürdigkeit des Neu- oder Ausbaus einer P+R-Anlage ist das regionale P+R-Konzept zu berücksichtigen, ersetzt aber keine auf einen Einzelstandort bezogene, detaillierte Bedarfsermittlung. Für die Gewährung einer Förderung ist ein ggf. widersprüchliches Ergebnis zum Aus-/Neubaubedarf zwischen einer bereits vorliegenden Bedarfsermittlung und dem Ergebnis des regionalen P+R-Konzeptes im Zuge des Anmelde-/Antragsverfahrens vom Antragsteller auszuräumen.

Im Zusammenhang mit dem oben erwähnten Projekt „Vernetzt mobil im Rheinischen Revier“ werden neben der beschriebenen Implementierung der Dateninfrastruktur zur Verarbeitung von Stellplatzbelegungsdaten (vgl. 4.2) auch weitere Arbeitspakete zur Weiterentwicklung des P+R-Angebotes im Rheinischen Revier (d. h. grob der Hälfte des Verbandsgebietes von go.Rheinland) durchgeführt. Hierzu gehören u. a. ein vertiefendes Gutachten mit detaillierten Standortbetrachtungen sowie Kommunikationsmaßnahmen zur Bewerbung von P+R. Das Projekt wollen go.Rheinland und VRR gemeinsam durchführen.

5.3 Nahverkehr Westfalen-Lippe

Der NWL setzt Förderimpulse zur Förderung von Mobilstationen und P+R-Plätzen. Der Raum Westfalen-Lippe hat derzeit keine Verbundstrukturen analog zu VRR und go.Rheinland. Dies soll perspektivisch verändert werden, da die Bedeutung der Umsetzung von ganzheitlichen intermodalen Mobilitätskonzepten im Sinne einer Verkehrswende eine verabredete Vorgehensweise aus unterschiedlichen Themenfeldern heraus erfordert (z. B. verabredete Maßnahmenpläne).

Beim NWL wurden 118 P+R-Anlagen gefördert und es befinden sich weitere 2 Anlagen in Planung. Insgesamt bieten die 120 Anlagen 6.160 Stellplätze. Die Fördersystematik befindet sich aktuell in der Überarbeitung, um sukzessive noch stärkere Impulse in Richtung der beschriebenen Zielstellungen zu setzen.

Zur planerischen Unterstützung der Umsetzung von Maßnahmen hat der NWL ein ganzheitliches Mobilstationsgutachten erarbeitet. Das im Jahr 2022 fertiggestellte NWL-weite Konzept zur Errichtung von Mobilstationen umfasst dabei insgesamt 628 potenzielle Mobilstationen im Verbandsgebiet, wobei zu 551 Standorten Bestandsdaten vorliegen (bei den Übrigen handelt es sich u. a. um geplante Mobilstationen, z. B. an Reaktivierungsstrecken). An 41 % der untersuchten Standorte sind bereits P+R-

Anlagen vorhanden (zudem an 67 % B+R-Anlagen). Den Steckbriefen der einzelnen Mobilstationen kann die Anzahl etwaig vorhandener P+R-Stellplätze entnommen werden.

Die potenziellen Mobilstationen sind in sechs Raumkategorien mit spezifischen Ausstattungsempfehlungen unterteilt. Die Empfehlungen des Gutachtens sehen eine hohe Notwendigkeit von P+R Anlagen für die 21 Standorte der Kategorie „städtisch peripher“ (hoher Vernetzungsgrad, Schnellverkehrsanschluss, liegen in Industrie- und Gewerbegebieten, am Stadtrand oder im Übergang zu Wohngebieten) und die 129 Standorte der Kategorie „regional peripher“ (geringer Vernetzungsgrad, Schnellverkehrsanschluss, am Stadtrand, in ländlicher Umgebung oder in Gewerbegebieten verortet). Außerdem auch in einigen Fällen an Standorten der Kategorie „lokal“ (kein Schnellverkehrsanschluss, aber ÖPNV, vorrangig im ländlichen Raum).