



HESSISCHER LANDTAG

08. 03. 2022

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 21.12.2021

Park-and-Ride-Anlagen in Hessen

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Der Verkehr in die hessischen Ballungszentren und größeren Städte stellt eine enorme Belastung dar. Immer mehr Berufstätige drängen sich über verstopfte Straßen zu ihrem Arbeitsplatz. Die resultierenden Staus sind sowohl für die Pendlerinnen und Pendler als auch für die Anwohnerinnen und Anwohner eine große Belastung. Park-and-Ride-Anlagen (P+R) bieten hier eine Lösung und können dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen in den Städten zu verringern. P+R-Anlagen sind Parkplätze, auf denen Pendlerinnen und Pendler ihr Auto abstellen können, um anschließend mit dem ÖPNV, z.B. der Bahn, zu ihrem Arbeitsplatz zu fahren. Es gibt dabei P+R-Anlagen, die gebührenfrei genutzt werden können oder solche, deren Nutzung gebührenpflichtig ist. Die gebührenfreie Nutzung setzt dabei positive Anreize, das Auto stehen zu lassen und auf den ÖPNV umzusteigen. Gleichzeitig müssen die Parkplätze so organisiert werden, dass sie nicht zweckentfremdet und als gewöhnlicher Parkplatz benutzt werden. In ihrem Koalitionsvertrag haben die regierungstragenden Fraktionen beschlossen, P+R-Plätze bedarfsgerecht zu erweitern, beispielsweise auch zwei- oder dreistöckig (siehe Koalitionsvertrag zwischen der CDU Hessen und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Hessen für die 20. Legislaturperiode).

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Initiativen zur Verkehrsverlagerung auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stimmen mit den Zielsetzungen der Landesregierung überein, diesen aus Gründen der Umwelt- und Klimapolitik, aber auch zur Lösung der Verkehrsprobleme, insbesondere in den hessischen Gemeinden, zu stärken. Hierzu gehört auch die Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und dem Individualverkehr. Im Fokus stehen hierbei die Bahnhöfe als intermodale Verknüpfungspunkte. Park-and-Ride-Anlagen (P+R-Anlagen) sind wichtige Bausteine der Stationsentwicklung, gehören aber nicht zur Schieneninfrastruktur bzw. zu der Bahnhofsanlage, die i.d.R. im Eigentum von DB Station&Service stehen. Das Gelände außerhalb der Bahnhofsanlage unterliegt der kommunalen Planungshoheit der Gemeinden. Die Planung und der Bau von P+R-Anlagen ist daher eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe in Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbänden (§ 7 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen).

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat mitgeteilt, dass er im Rahmen seiner Funktion als Aufgabenträgerorganisation die Integrierte Verkehrs- und Mobilitätsmanagement GmbH (ivm) beauftragt habe, die Planungen der Gemeinden im RMV-Gebiet beratend zu unterstützen und zu koordinieren. Die ivm erhebt in regelmäßigen Abständen den aktuellen Bestand an P+R-Anlagen an den Stationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Gebiet des RMV und gleicht diesen mit weiterführenden Informationen aus dem Datenbestand des RMV ab. Eine hessenweite Aktualisierung der P+R-Anlagen findet ebenfalls regelmäßig statt. Die letzte Erhebung hat im Jahr 2018 stattgefunden. Darüber hinaus wurden der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) in die Erhebung der Daten einbezogen. Diese Angaben wurden ergänzend aufgenommen.

Die regierungstragenden Fraktionen haben sich im Koalitionsvertrag das Ziel gesetzt, sich für eine bedarfsgerechte Erweiterung der P+R-Anlagen einzusetzen. Um die Gemeinden bei ihrer Selbstverwaltungsaufgabe zu unterstützen, fördert das Land auf der Grundlage des Mobilitätsförderungsgesetzes die Baukosten von P+R-Anlagen, wenn die entsprechenden Fördervoraussetzungen vorliegen. Zusätzlich können seit dem Jahr 2020 auch auf der Grundlage des § 2 Abs. 2 Nr. 2 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Fördermittel des Bundes ab einer Förderschwelle von 10 Mio. € gewährt werden (die Zusammenfassung mehrerer Vorhaben ist möglich). Für diese Förderung stellt das Land eine Komplementärfinanzierung bereit. Voraussetzung für die Förderung des Bundes ist der Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit. Hierfür wird durch den Bund ein

Bewertungsverfahren auf den Weg gebracht, das Ende des 1. Quartals 2022 vorliegen soll. Parallel prüft die ivm, inwieweit der Bedarf besteht, weitere P+R-Anlagen neu zu bauen bzw. vorhandene P+R-Anlagen zu erweitern. Dies erfolgt als beratende Unterstützung der Verkehrsinfrastrukturförderbehörde – Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement – und der Landesregierung.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie viele Park-and-Ride-Anlagen (P+R) gibt es in Hessen, und über wie viele Stellplätze verfügen diese insgesamt?

Nach Angaben der ivm seien mit Stand vom 31.12.2018 insgesamt 478 ausgewiesene P+R-Anlagen an den hessischen SPNV-Stationen bekannt. Dabei könnten einer Station auch mehrere P+R-Anlagen zugeordnet sein. Die ausgewiesenen Stationen hätten 34.742 Stellplätze umfasst.

Hinzu kämen weitere 309 Parkflächen/Parkbereiche, die nicht für eine P+R-Nutzung ausgewiesen seien, aber als solche genutzt würden. Diese hätten weitere 10.499 Stellplätze umfasst.

Kommunale U-Bahn- und Straßenbahnhaltestellen sowie regionalbedeutsame Bushaltestellen seien in dieser Erhebung nicht enthalten.

Frage 2. Wie intensiv werden diese P+R-Anlagen genutzt, und erreichen sie die jeweils prognostizierte Auslastung?

Die ivm hat für das Verbundgebiet des RMV mitgeteilt, dass die durchschnittliche Auslastung der ausgewiesenen P+R-Anlagen im Verbundgebiet des RMV 76 % betrage.

Für das Verbundgebiet des NVV wurde mitgeteilt, dass die durchschnittliche Auslastung der P+R-Anlagen in den Jahren 2018/19 bei rund 69 % gelegen habe.

Der VRN hat für den Kreis Bergstraße mitgeteilt, dass die durchschnittliche Auslastung der P+R-Anlagen bei 75 % gelegen habe.

Nach Angaben der ivm sei während der Phasen des Lockdowns und einer aktuell erhöhten Homeoffice-Aktivität davon auszugehen, dass sich die Auslastungen der P+R-Anlagen zeitlich begrenzt reduziert hätten. Belastbare Prognosen seien daher derzeit nicht möglich.

Frage 3. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für den Bau und Betrieb einer P+R-Anlage?

Nach Angaben der Verkehrsverbünde RMV, NVV und VRN können keine durchschnittlichen Kosten benannt werden. Die Aufwände und Kosten für den Bau und Betrieb von P+R-Anlagen würden maßgeblich von der Art und Größe der Anlage (befestigte oberirdische Fläche, unbefestigte Fläche oder Parkhaus/Parkpalette) und den Ausstattungen wie z.B. technische Infrastruktur zur Bewirtschaftung und ggf. Detektion / Erfassung von Belegungen abhängen.

Frage 4. Wie viele P+R-Anlagen können kostenlos genutzt werden, und für wie viele P+R-Anlagen werden Gebühren erhoben und in welcher Höhe (durchschnittlich)?

Nach Angaben der ivm seien hessenweit von den ausgewiesenen P+R-Anlagen 125 Anlagen kostenpflichtig und 350 Anlagen nicht kostenpflichtig. Zu drei Anlagen lägen keine Informationen vor. Die Entscheidung über die Erhebung von Gebühren/Gebührenhöhe obliege den Betreibern. Die Gebühren würden je nach Stellplatzanlage variieren und in verschiedenen Tarifformen angeboten: Tages-, Wochen-, Monats- und Jahrestarife. Zudem werden seit der Einführung des Durchführungserlasses zum Mobilitätsfördergesetz für Infrastrukturmaßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im April 2021 vom Land Hessen keine Obergrenzen für Nutzungsentgelte von P+R-Stellplätzen festgelegt.

Nicht zu allen kostenpflichtigen P+R-Anlagen liegen nach Angaben der ivm Tarifinformationen vor. Zur Spannbreite der Tagestarife siehe nachfolgende Tabelle.

Tagestarif	Anzahl kostenpflichtiger P+R-Anlagen
0,5 - < 1,00 €	4
1,00 - < 2,00 €	27
2,00 - < 3,00 €	19
3,00 - < 4,00 €	13

4,00 - < 5,00 €	4
5,00 - < 6,00 €	5
6,00 - < 10,00 €	8
10,00 - < 15,00 €	6*
*(hierbei handelt es sich um P+R-Anlagen in Parkhäusern an zentral gelegenen Hauptbahnhöfen wie z.B. Darmstadt, Fulda, ...).	

Frage 5. Wie wird sichergestellt, dass sowohl gebührenfreie als auch gebührenpflichtige P+R-Anlagentat-sächlich im Sinne des Park-and-Ride-Konzepts genutzt werden und nicht anderweitig?

Nach Angaben der ivm obliege die Überwachung der Nutzung den jeweiligen Betreibern der Anlage. Das „Risiko“ von sog. Fremdnutzungen könne je nach Lage der P+R-Anlagen durch die Gemeinden gut eingeschätzt werden, sodass auch geeignete Maßnahmen ergriffen würden. So hätten z.B. flughafennahe P+R-Anlagen in der Regel eine Begrenzung der Parkdauer, die auch durch die Behörden vor Ort kontrolliert werden könne. Offensichtliche Fremdnutzungen, wie z.B. durch abgestellte Anhänger, Lieferfahr- und Baufahrzeuge, würden regelmäßig durch die zuständigen Ordnungsbehörden vor Ort kontrolliert. Für einige Anlagen würden nur gegen Vorlage von Zeitfahrkarten Parkberechtigungen oder Dauerparkberechtigungen ausgegeben.

Frage 6. Wie viele P+R-Anlagen sind barrierefrei und ermöglichen den barrierefreien Übergang zur ÖPNV-Station?

Nach Angaben der ivm liegen zu 409 der 478 P+R-Anlagen Informationen vor. Davon seien an 222 P+R-Anlagen insgesamt 577 Behindertenparkplätze vorhanden. 187 P+R-Anlagen hätten keine Behindertenparkplätze. Es sei dabei die Besonderheit zu beachten, dass an einer SPNV-Station mehrere P+R-Anlagen vorhanden sein können, wovon nicht auf jeder Anlage Behinder-tenstellplätze ausgewiesen sind.

Ein barrierefreier Übergang sei an 220 Anlagen gegeben. An 104 Anlagen sei der Übergang nicht barrierefrei. Zu den übrigen 154 Anlagen lägen keine Informationen zum Stand der Barrierefrei-heit vor.

Wenn Fördermittel beim Land beantragt werden, sind die Einrichtung von Behindertenparkplät-zen und die barrierefreie Ausgestaltung des Übergangs zu ÖPNV-Stationen Voraussetzungen für die Förderung einer P+R-Anlage.

Frage 7. Wie viele P+R-Anlagen sind als Parkdeck mit mehreren Stockwerken gebaut und überdacht?

Nach Angaben der ivm liegen zur konkreten Ausgestaltung der P+R-Anlagen nicht alle Angaben vollständig vor. Um welche Art von Stellplatzanlage es sich handelt, sei nur für 158 ausgewiesene P+R-Anlagen erfasst. Davon seien 18 Parkhäuser oder Parkdecks und Parkpaletten. Die Anzahl der Stockwerke sei nicht bekannt.

Im Verbundgebiet des NVV gebe es nach dessen Mitteilung ein überdachtes Parkdeck mit meh-
reren Stockwerken.

Im Verbundgebiet des VRN werde nach dessen Angabe eine P+R-Anlage als Tiefgarage betrieben.

Frage 8. Wie viele der überdachten P+R-Anlagen sind mit Photovoltaikanlagen ausgestattet und wie viel Energie produzieren diese jährlich?

Der NVV hat mitgeteilt, dass eine überdachte P&R-Anlage mit Photovoltaik ausgerüstet sei, wo-
bei die Höhe der erzeugten Energie nicht bekannt sei.

Weitere Angaben vom Verbundgebiet des RMV und VRN liegen nicht vor.

Frage 9. Wie viele P+R-Anlagen sind mit Stromladesäulen für das Laden von Elektroautos ausgestattet?

Frage 10. Wie viele dieser Stromladesäulen werden teilweise und wie viele vollständig mit Strom aus erneu-
erbaren Energien bedient?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Verkehrsverbünde NVV, VRN und die ivm (für den RMV) haben hierzu mitgeteilt, dass derzeit keine flächendeckenden Informationen vorliegen, aber im Zuge der aktuell stattfindenden Abstimmungen mit den Kommunen der Bestand erfasst werden solle. Die Landesregierung fördert

auf Antrag die Ausstattung mit E-Ladesäulen als Bestandteil der Förderung von P+R-Anlagen auf der Grundlage von § 3 Nr.1 c Mobilitätsförderungsgesetz.

Wiesbaden, 2. März 2022

Tarek Al-Wazir