

Universitätsstadt Tübingen
Fachabteilung Betriebswirtschaft
Silvia Wagner, Telefon:07071-204-1227
Gesch. Z.: 2-23-swt/

Vorlage 281/2018
Datum 04.09.2018

Beschlussvorlage

zur Vorberatung im **Verwaltungsausschuss**
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Stadtmitte**
zur Behandlung im **Gemeinderat**

Betreff: **Stellplatzangebot nach Sanierung Parkhaus Altstadt-Mitte**

Bezug: AR-Beilage 20/2018; Stellplatzangebot nach Sanierung Parkhaus Altstadt-Mitte

Anlagen: 0

Beschlussantrag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt in der Gesellschafterversammlung der Stadtwerke Tübingen GmbH (swt) folgende Beschlüsse herbeizuführen:

1. Im Rahmen der laufenden Sanierung des Parkhauses Altstadt-Mitte wird nur in den obersten Parkebenen ein Komfortangebot mit überbreiten Stellplätzen geschaffen. Hierfür wird keine separate Tarifzone eingerichtet.
2. Das Stellplatzangebot auf den anderen Ebenen bleibt unverändert bestehen.

Ziel:

Entscheidung über das künftige Stellplatzangebot im Parkhaus Altstadt-Mitte nach der Sanierung.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Die swt hat verschiedene Optionen zum Stellplatzangebot im Parkhaus Altstadt-Mitte nach der Sanierung ausgearbeitet. Nach § 16 Lit. k des Gesellschaftsvertrags der swt entscheidet die Gesellschafterversammlung über den Neubau, Umbau und die wesentliche Erweiterung der Parkhäuser. Hierunter fällt auch die Auswahl des künftigen Stellplatzangebots.

Der Oberbürgermeister vertritt die Universitätsstadt Tübingen in der Gesellschafterversammlung der swt. Der Gemeinderat beauftragt ihn, dort Beschlüsse nach seiner Weisung herbeizuführen.

2. Sachstand

Das Parkhaus Altstadt-Mitte verfügt über ca. 315 Stellplätze. Es wird derzeit aufgrund einer starken Schädigung der Bausubstanz saniert. Aktuell wird davon ausgegangen, dass das Parkhaus Anfang November 2019 wieder in Betrieb genommen werden kann.

Im Zuge der Arbeiten wird u.a. auch die Einfahrtsituation verbessert und es sind mehrere E-Lade-stationen vorgesehen. Zudem wird das Leit- und Farbkonzept zur besseren Orientierung überarbeitet.

Die geplanten Stellplätze (2,30 m Stellplatzbreite) entsprechen den Vorgaben der geltenden Garagenverordnung des Landes. Allerdings ist damit, bei den heutigen Fahrzeugmodellen, kein komfortables Ein- und Ausparken möglich; das Aus- und Einsteigen ist ebenfalls erschwert.

Eine Versetzung der Stützen, um breite und komfortable Stellplätze zu erreichen, wurde aus wirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen. Komfortable Stellplätze wären allerdings auch durch Reduzierungen der Stellplätze innerhalb eines Stützenrasters möglich, was jedoch zu einem erheblichen Verlust an Stellplätzen führen würde.

Insgesamt kann die Frage der zukünftigen Stellplatzanzahl im Parkhaus nur im Kontext der aus städtischer Sicht notwendigen Anzahl der Innenstadtparkplätze beantwortet werden.

Es besteht ein gewisser Bedarf an überbreiten Stellplätzen für größere Fahrzeuge in der Tübinger Innenstadt. Diese sollen auf der obersten Parkebene des Parkhauses Altstadt-Mitte geschaffen werden, weil dort die Einteilung der einzelnen Parkplätze nicht von vorhandenen Stützpfählen beschränkt wird und dadurch nur wenige Stellplätze wegfallen würden. Da der Anfahrtsweg im Parkhaus zu diesen Stellplätzen am längsten ist, müssen die breiteren Stellplätze auf der obersten Parkebene von den Autofahrern mit breiteren Fahrzeugen gezielt angefahren werden.

Auch kann die Stadt nur schwer auf Stellplätze in der Stadtmitte verzichten. Daher soll im Parkhaus Altstadt-Mitte die Anzahl der Stellplätze nach der Sanierung im Vergleich mit dem Stand vor der Sanierung größtenteils unverändert bleiben und nur auf den zwei obersten Parkebenen ein Komfortangebot mit überbreiten Stellplätzen geschaffen werden. In diesem Fall entfallen von 315 Stellplätzen lediglich 18 Stellplätze, sodass wieder 297 Stellplätze ausgewiesen werden können. Auf eine Schrankenanlage wird verzichtet.

Für jede weitere Ebene, die als Parkkomfortzone ausgewiesen wird, entfallen ca. 10 Stellplätze.

Die swt haben insgesamt drei Optionen für die künftige Stellplatzeinteilung erarbeitet, Option drei wurde fast inhaltsgleich in den Beschlussantrag übernommen, es wird jedoch auf die Abtrennung durch eine Schrankenanlage verzichtet.

Die von der swt vorgeschlagenen Optionen werden nachfolgend als mögliche Lösungsvarianten 1-3 angeboten.

Der Handel- und Gewerbeverein (HGV) wurde im Vorfeld angehört. Er schließt sich dem Vorschlag der Verwaltung an.

3. Vorschlag der Verwaltung

Es wird vorgeschlagen den Oberbürgermeister mit der Herbeiführung der im Beschlussantrag genannten Beschlüsse zu beauftragen.

4. Lösungsvarianten

Lösungsvariante 1: Komfortparken im gesamten Parkhaus

Die Stellplätze werden -unter Beibehaltung des Stützenrasters - so optimiert, dass sie mindestens die Vorgaben der „Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR) 05 (mindestens 2,50 m Stellplatzbreite) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erfüllen. In der Praxis entsteht daher aus einem Raster mit bisher 3 (an einigen Stellen 2) Stellplätzen ein Raster mit 2 (1) Stellplätzen, die eine Breite von über 2,50 m mit zusätzlichem seitlichen Freiraum bieten können. Die Stellplatzanzahl verringert sich dabei von ca. 315 auf ca. 195. Da das Parkhaus Altstadt-Mitte dann über die komfortabelsten Stellplätze aller Tübinger Parkhäuser verfügt, sollte sich dies auch in der Preisgestaltung bemerkbar machen. Eine Anpassung von 0,20 bis 0,40 € je Stunde (bisheriger Tarif 1,40 € je Stunde) erscheint mehr als angemessen. Gleichzeitig könnten damit auch die Mindererlöse wegen der geringeren Stellplatzanzahl voraussichtlich ausgeglichen werden.

Diese Option beinhaltet den Wegfall von 120 Parkplätzen im Bereich Altstadt-Mitte. Auf 120 Stellplätze kann aus Sicht der Verwaltung nicht verzichtet werden. Sie werden vor allem bei diversen Veranstaltungen in der Innenstadt dringend benötigt. Außerdem wird dem Verlust von Parkflächen im öffentlichen Raum größere Priorität zugerechnet wie dem Verlust von Parkflächen in Parkhäusern.

Lösungsvariante 2: Beibehalten des bisherigen Stellplatzangebots

Das Stellplatzangebot bleibt mit ca. 315 Stellplätzen unverändert bzw. nur minimal angepasst z.B. zugunsten von einigen zusätzlichen überbreiten Eltern-Kind-Stellplätzen.

Die geplanten Stellplätze (2,30 m Stellplatzbreite) entsprechen zwar den Vorgaben der geltenden Garagenverordnung des Landes. Allerdings ist auf diesen Stellplätzen mit den heutigen Fahrzeugmodellen kein komfortables Ein- und Ausparken möglich. Das Stellplatzange-

bot entspricht auch nicht den Ansprüchen an ein bequemes Ein- und Aussteigen. Dieses wird aber von Parkhausnutzer als ein wesentliches Merkmal für gute Parkhäuser ansehen.

Bei dieser Option würden fast gar keine Parkplätze wegfallen. Allerdings würde die tatsächlich vorhandene Nachfrage nach überbreiten Stellplätzen komplett ignoriert werden.

Lösungsvariante 3: Komfortparken nur auf den obersten Parkebenen mit separater Schrankenanlage

Diese Lösungsvariante entspricht von der Stellplatzeinteilung dem Beschlussantrag, allerdings könnte in diesem Fall die Wertigkeit der Komfortparkzone durch eine eigene Tarifzone - durch separate Schrankenanlage – in den Parkhaustarifen abgebildet werden.

Vor der Entscheidung zur Einrichtung und Betrieb einer eigenen Tarifzone müsste der Nutzen mit dem Aufwand genauer abgewogen werden: zunächst ist die Investition und der laufende Unterhaltungsaufwand zu berücksichtigen, die umso stärker ins Gewicht fallen, je weniger Komfortstellplätze zur Verfügung stehen. Bei zwei Parkebenen mit eigener Tarifzone kann man davon ausgehen, dass die Kosten für die Anschaffung und dem Unterhalt der Anlage durch Anhebung der Tarife weitgehend wieder ausgeglichen werden können. Eine Abschätzung ergab eine Investitionssumme von ca. 30.000 € für die Schrankenanlage sowie ein jährlicher Unterhalt von ca. 10.000 €. Zusätzlich ist noch die Preissensibilität der Kunden zu berücksichtigen. Es ist aus der Betriebspraxis heraus beobachtet wahrscheinlich, dass Kunden mit breiten Fahrzeugen zunächst sich freie Stellplätze in der günstigen Zone suchen und damit zwei normale Stellplätze blockieren, was die Intention der Tariffdifferenzierung und der optimalen Ausnutzung der Stellplätze konterkarieren würde.

5. Finanzielle Auswirkungen

Auf den städtischen Haushalt ergeben sich keine direkten Auswirkungen.