

Universitätsstadt Tübingen

FB 9 Tiefbau / FAB 74 Verkehrsplanung

Füger / Koch, Telefon: 2266 / 2276

Gesch. Z.: 9fü / 74ko

Vorlage 75i/2010

Datum 30.09.2010

Berichtsvorlagezur Behandlung im: **Ausschuss für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt**

zur Kenntnis im:

Betreff: ParkleitsystemBezug: Vorlage 75d/2010 Parkleitsystem
Vorlage 75e/2010 Antrag der WUTAnlagen: keine

Zusammenfassung:

In der Innenstadt ist derzeit ein überwiegend statisches Parkleitsystem installiert. Die punktuell nur für vier Zufahrten nach Tübingen hinein detaillierten Informationen lassen einen nur relativ geringen Lenkungseffekt des heutigen Systems vermuten. Es soll deshalb ausgebaut werden zu einem kompletten dynamischen Parkleitsystem für die Tübinger Innenstadt, um die Parkieranlagen im Bereich der Kernstadt besser auszulasten und potenzielle Parker ohne Umwege zielgerichtet zu freien Stellplätzen zu führen.

Ziel:

Realisierung eines dynamischen Parkleitsystems für die Tübinger Innenstadt.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

In der Innenstadt ist derzeit ein überwiegend statisches Parkleitsystem installiert, das im Zuge ausgewiesener Parkrouten den Parksuchverkehr zu Parkierungsanlagen führt. Zusätzlich weisen an vier Standorten dynamische Schilder auf die Belegungssituation von vier Parkierungsanlagen hin. In der Reutlinger Straße und in der Hegelstraße wird für die beiden Parkhäuser Metropol und Neckar die grundsätzliche Verfügbarkeit (frei, besetzt, geschlossen) angezeigt. In der Westbahnhofstraße und in der Rümelinstraße wird die Anzahl der freien Stellplätze in den Parkierungsanlagen König und Stadtgraben angezeigt. Diese punktuell nur für diese vier Zufahrten nach Tübingen hinein detaillierten Informationen lassen einen nur relativ geringen Lenkungseffekt des heutigen Systems vermuten.

Eine Stadt wie Tübingen mit überregionaler Bedeutung durch Wirtschaft, Universität, Gesundheitseinrichtungen und Tourismus sollte die daraus erwachsenden Verkehrsbelastungen minimieren und sich zu diesem Zweck zeitgemäßer technischer Systeme bedienen. Dazu zählen insbesondere die neueren Parkleitsysteme, wie sie in vielen Städten in den letzten Jahren installiert wurden. Diese Systeme sind weitestgehend automatisiert und arbeiten durchgängig mit ständig aktualisierten numerischen Anzeigen mit der Anzahl freier Plätze in bestimmten Gebieten bzw. einzelnen Parkierungsanlagen.

Es ist beabsichtigt, zur besseren Nutzung der vorhandenen Parkierungsanlagen im Bereich der Kernstadt das vorhandene dynamische Parkleitsystem zu erneuern und zu ergänzen, um potenzielle Parker ohne Umwege zielgerichtet zu freien Stellplätzen zu führen.

Ein dynamisches Parkleitsystem bewirkt:

- eine bessere räumliche Verteilung der Parkstandsuchenden entsprechend aktuell verfügbarer Angebotskapazitäten.
- die wirtschaftlichere Nutzung des vorhandenen Parkraums z.B. durch Erhöhung der Umschlagshäufigkeit.
- eine bessere Auslastung der Parkierungsanlagen, auch der peripher gelegenen Parkbauten
- eine zielgerichtete Führung der Parkstandsuchenden durch eine frühzeitige Information über aktuelle Aufnahmekapazitäten der Parkierungsanlagen.
- die Reduzierung des Parksuchverkehrs insgesamt und somit eine Verminderung der damit verbundenen negativen Folgeerscheinungen wie Zeitverluste, Lärm-/Abgasemissionen, Behinderungen des fließenden Individualverkehrs und der im Rückstau vor den Parkbauten wartenden Verkehrsteilnehmer.
- eine Steuerung der Parkverteilung vom sensibleren öffentlichen Raum in der Altstadt und darum herum hin zu den Parkhäusern.

Die Erfahrungen haben gezeigt, dass Restplatzkapazitäten in den vorhandenen Parkierungsanlagen teilweise nicht genutzt werden. Da die Bereitschaft, in eine andere Parkierungsanlage zu fahren, insbesondere bei einem frühzeitigen Hinweis, bei den Parkplatzsuchenden meist vorhanden ist, sind mehr und stringendere Informationen über das vorhandene Restplatzangebot sinnvoll und zweckmäßig. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Informationen eines dynamischen Parkleitsystems von den Verkehrsteilnehmern beachtet und genutzt werden und positive Auswirkungen auf die Auslastung der Parkierungsanlagen, die Steuerung des Parksuchverkehrs und die individuelle Einschätzung des Tübinger Parkplatzangebotes haben werden.

In anderen Städten wurde zum Teil schon nachgewiesen, dass durch das flexible Parkleitsystem eine Verringerung unnötiger Suchfahrten festzustellen ist und dass sich die Umweltsituation verbessert. Parkhäuser werden gleichmäßiger ausgelastet und damit auch peripher gelegene Anlagen mehr in die Nutzung einbezogen. Diese Effekte sind auch in Tübingen zu erwarten. Nur auf Grund dieser positiven Wirkungen erfolgt die absehbare Bezuschussung nach dem Entflechtungsgesetz (früher GVFG).

Darüber hinaus haben dynamische Parkleitsysteme einen nachweisbaren positiven Einfluss auf die Wahrnehmung von Besucherinnen und Besuchern, die mit dem Auto in eine Stadt kommen. Damit kann im Hinblick auf die Anpassung der Parkgebühren eine gewisse Kompensation in der Bewertung durch Ortsfremde erwartet werden.

2. Sachstand

Die Verwaltung hat nicht zuletzt auf Wunsch des HGV in enger Abstimmung mit den Stadtwerken bereits im Jahr 2009 begonnen, die Realisierung eines dynamischen Parkleitsystems (PLS) vorzubereiten und 2009 einen Antrag auf Förderung durch das Land gestellt. Eine erste positive Rückmeldung lässt eine Aufnahme ins Programm erwarten.

Die dem Antrag zu Grunde liegende Planung wurde im Auftrag der Stadtwerke von der Ingenieurgesellschaft Karajan-Ingenieure erstellt. Es werden die Informationen aus den sechs vorhandenen Parkieranlagen König, Stadtgraben, Rewe/Saturn, Metropol, Neckar und Post im System verarbeitet und damit die bis zu 19 Schilderstandorte angesteuert. Diese stehen vor allen relevanten Entscheidungspunkten für einen der zwei Bereiche „Zentrum Nord“ bzw. „Zentrum Süd“ und im weiteren Verlauf dann auch vor den Entscheidungspunkten für das eine oder andere Parkhaus. Das System ist erweiterbar auf mögliche zusätzliche Parkieranlagen.

Damit werden zusätzlich zu den heute erst kurz vor vier Parkhäusern gegebenen Belegungsinformationen bereits an allen sieben wichtigen Einfahrtquerschnitten am Rande der Stadt (B 28 Rheinlandstraße, B 28a Europastraße, B 27 Stuttgarter Straße aus beiden Richtungen, B 28 Reutlinger Straße, K 6911 Pfrondorfer Straße, L 1208 Bebenhäuser Straße) die freien Kapazitäten der Parkhäuser für eine frühe Entscheidung der Parkstandsuchenden angezeigt.

Es wird jeweils entweder summarisch für den Bereich oder einzeln für jede Parkieranlage die Anzahl der freien Plätze angezeigt. Das System ist flexibel und offen, es können weitere Parkieranlagen angeschlossen werden.

Die Verwaltung hat dieses Projekt für den Haushalt 2010 vorgeschlagen, es konnte jedoch nicht in den Haushalt aufgenommen werden. Das Regierungspräsidium hat vor dem Hintergrund dieser Herausnahme aus dem städtischen Haushalt 2010 angefragt, ob der Antrag weiterhin aufrecht erhalten werden soll.

In der Ausschusssitzung am 21.06.2010 wurde deshalb die Vorlage 75d/2010 eingebracht, mit der die Realisierung des geplanten dynamischen Parkleitsystems grundsätzlich offen gehalten werden und der gestellte Förderantrag aufrecht erhalten werden sollte. Die Vorlage wurde mit der Maßgabe beschlossen, noch einmal detaillierter zu berichten, um im Gremium sachgerecht über die Realisierung entscheiden zu können.

Aus der Diskussion in der Sitzung und dem Antrag der WUT ergaben sich außerdem Fragestellungen, die mit dieser Vorlage beantwortet werden sollen. Der Antrag lautet: „Die Ver-

waltung legt dem Gemeinderat alternativ nicht leitungsgebundene Parkleitsysteme zur Entscheidung vor, die den neuesten Entwicklungen auf diesem Gebiet Rechnung tragen.“

Dazu ist zu sagen, dass es ein leitungsungebundenes PLS nicht gibt, da immer Strom gebraucht wird. Mit Solarenergie lassen sich die derzeit einschlägig eingesetzten Anzeigetechniken (LED, LCD) nicht betreiben. Mit dem Begriff „leitungsungebunden“ ist daher vermutlich gemeint, dass die Daten per Funk übertragen werden sollen.

Bei dem in der Begründung des WUT-Antrags genannten System in München erfolgt die Datenübertragung per GPRS über ein Mobilfunknetz mit dementsprechend laufenden Kosten, die an den Provider bezahlt werden müssen. Es ist mittelfristig wirtschaftlicher, ein System aufzubauen, bei dem keine bzw. nur sehr geringe laufende Kosten entstehen. Grundsätzlich ist aus physikalischen Gründen die leitungsgebundene Übertragung immer sicherer als Funk.

In Tübingen sind bereits an den meisten der vorgesehenen Standorte Leerrohre vorhanden. Ebenso gibt es in Tübingen ein sehr dichtes Netz an nutzbaren Fernmeldeleitungen der Lichtsignalanlagen. Somit wird an den meisten Standorten nur die Errichtung eines Fundaments und eines Schachts auf der bestehenden Leitung notwendig.

Auch in Tübingen ist vorgesehen, die Daten per Funk zu den Schildern zu übertragen, die sich nicht in der Nähe des städtischen Fernmeldekabelnetzes befinden. Dies sind z.B. Schilder an den Hauptzufahrten nach Tübingen, die frühzeitig die Verkehrsteilnehmer informieren. Ein System mit kompletter Datenübertragung per Funk ist natürlich auch in Tübingen möglich, jedoch nicht notwendig.

Die in der Kostenschätzung genannten Kosten für die Verkabelung betreffen nur zu ca. ein Drittel die Datenkabel. Zwei Drittel der Kosten entstehen für die Energieversorgung. Die in der Kostenschätzung aufgeführten Kosten für Tiefbaumaßnahmen betreffen nahezu vollständig Standorte, an denen kein Energieanschluss in der Nähe ist (wurde bereits detailliert zusammen mit den SWT geprüft).

PLS-Zentralen sind heutzutage sowieso webbasiert, so dass die angesprochenen Eingriffe durch Behörden/Betreiber möglich sein werden (ist nicht von Funkübertragung abhängig). Bei einer Vernetzung mit den dynamischen Fahrgastinformationen des SVT könnten ggf. Infos über belegte Parkplätze angezeigt werden oder im PLS Meldungen über besondere Angebote des ÖPNV angezeigt werden (z.B. P+R-Angebote). Diese Schnittstellen sind jedoch kein Standard und müssen zusätzlich finanziert werden.

Es trifft nicht zu, dass in München keine Tiefbaukosten angefallen sind. Auch dort musste Strom zu den Standorten gebracht werden und Fundamente wurden ebenso gebraucht.

Eine Erweiterung eines PLS kann, wenn Strom vorhanden ist, immer erfolgen. Dabei ist es weitgehend kostenneutral, ob die Übertragung per Funk oder leitungsgebunden erfolgt (unter den oben genannten Voraussetzungen). Viel entscheidender ist, dass die Software eine Erweiterung ermöglicht.

In Tübingen ist ein PLS vorgesehen, das in jedem Punkt dem Stand der Technik entspricht und zukunftsweisend ist. So sind beispielsweise auch Schnittstellen zur Homepage der Stadt Tübingen, ggf. zur Park-Info-Seite des ADAC und zu Service-Providern möglich und vorgesehen. Im Rahmen der detaillierten Ausführungsplanung können alle Details noch festgelegt werden.

Eine Frage in der Sitzung betraf die Parkhausnamen. Der Zusatz „Altstadtparkhaus“ bei den Parkhäusern „König“ und „Stadtgraben“ erschwert die notwendige schnelle Lesbarkeit und Begreifbarkeit der Wegweisung. Im Parkleitsystem sind nur die Namen der Parkhäuser (meistens ein Wort) und gleichlautend wie in der übrigen Wegweisung die beiden summarischen Begriffe „Zentrum Nord“ und „Zentrum Süd“ vorgesehen, weil Begriffswechsel zu Irritationen führen und vermieden werden sollten.

Der gewünschte Vergleich mit anderen Städten ergibt ein recht einheitliches Bild: Kaum eine Kommune der Größe Tübingens hat noch kein dynamisches Parkleitsystem. Beispiele können in großer Zahl angeführt werden, hier seien nur Ulm, Ludwigsburg, Reutlingen, Ravensburg, Biberach, Backnang, Heidenheim, Waiblingen, Schwäbisch-Gmünd, Mosbach, Herrenberg und Rottenburg genannt.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung betreibt die Planung des Parkleitsystems weiter und hält den Förderantrag aufrecht.

4. Lösungsvarianten

4.1 Realisierung des Projektes

4.2 Keine Realisierung des Parkleitsystems

5. Finanzielle Auswirkungen

Die Gesamtkosten für die Realisierung des Parkleitsystems im Jahr 2011 betragen ca. 620.000 €. Die SWT haben eine Beteiligung in Höhe von 100.000 € zugesagt, da sie eine bessere Auslastung der Parkhäuser erwarten. Neben den Fördermitteln in Höhe von ca. 205.000 € werden städtische Eigenmittel in Höhe von ca. 315.000 € benötigt. Die Verwaltung strebt an, die Finanzierung im Haushalt 2011 vorzusehen.

6. Anlagen

keine