

Landeshauptstadt Stuttgart  
 Der Oberbürgermeister  
 GZ: OB 6216-04

Stuttgart, 02.04.2009

## Stellungnahme zum Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen <b>Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion</b>
Datum 23.03.2009
Betreff Rathausgarage / Parkraummanagement

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

### Zu den einzelnen Fragen nehme ich wie folgt Stellung:

1. *Wie viele überdachte Stellplätze befinden sich im direkten Umfeld der Rathausgarage?*

und

2. *Wie ist deren Auslastung?*

Als PH (Parkhaus) / TG (Tiefgarage) im direkten Umfeld der Rathausgarage können nachstehende Objekte gelten, die folgende Auslastungszahlen aufweisen:

Objekt	Anzahl Stellplätze	Auslastung
PH Rathausgarage	200 (öffentlicher Bereich)	Mo - Fr: 10.00 - 14.00 Uhr 90 - 100 % (Doppelnutzer: zahlende Kurzparker sowie städtischer Bedarf), 14.00 - 17.00/18.00 Uhr: 70 - 80 % (sofern keine Reservierungen) Sa: 10.00 - 17.00 Uhr: 90 - 100 %
TG Karstadt/ Neue Brücke	180	Mo - Do: 10.00 - 19.00 Uhr: bis 70 % Fr - Sa: 10.00 - 19.00 Uhr: bis 100 %
Galeria Kaufhof	250	Keine Übermittlung offizieller Angaben
C&A - TG	35 Kurzparker	Mo - Sa: 08.00 - 20.30 Uhr: ca. 85 %

Kronprinz - TG	730	offizielle Zahlen konnten auf Anfrage kurzfristig nicht zur Verfügung gestellt werden.
TG Schwabenzentrum	396	Mo - Fr: 10.00 - 19.00 Uhr 65 - 70 %
TG Schillerplatz	190	Mo - Fr: 08.00 - 10.00 Uhr : ca. 80 % 10.00 - 16.00 Uhr : 90 -100 % 16.00 - 19.00 Uhr : ca. 60 %

Die angegebenen Durchschnittszahlen berücksichtigen die Belegung an „normalen“ Tagen (Mo - Fr). An Samstagen sind 90 - 100 % in der Hauptgeschäftszeit eher die Regel.

Bei der Bewertung muss auch berücksichtigt werden, dass Stuttgart als Kultur- und Sportstadt zahlreiche überregionale Ereignisse aufweist, wofür die o. g. Reserven benötigt werden. Davon profitieren auch Attraktivität und Belegung des Einzelhandels im City-Bereich.

3. *Ist es denkbar, schon vorhandene Parkkapazitäten in Rathausnachbarschaft mitzunutzen?*

Bei der Bewertung der Rathausgarage muss stets deren Doppelfunktion berücksichtigt werden, die sie auch künftig zu erfüllen hat - als Betriebsgarage des Rathauses und öffentliches Parkhaus im Herzen der City.

Davon ausgehend war und ist für den öffentlichen Bedarf an Stellplätzen im innersten Stadtzentrum je nach konkretem, stets wechselndem städtischen Bedarf an Stellplätzen die intensive Nutzung der vorhandenen Kapazitäten in der Rathausnachbarschaft unverzichtbar.

Für den städtischen Bedarf an Stellplätzen wurden bereits seit Jahren vorhandene Kapazitäten im näheren und weiteren Umfeld des Rathauses genutzt. Wegen ständig wechselnden Anforderungen des aktuellen Bedarfs sind der Nutzung fremder Kapazitäten Grenzen gesetzt: sie ist nur auf Grundlage stabiler Mietverhältnisse realistisch und wirtschaftlich sinnvoll.

Für kurzfristige und stark variierende Bedarfsveränderungen bedarf es eines eigenen Kontingents, das flexibles Reagieren ermöglicht, um Stellplätze zeitweise der Öffentlichkeit zu entziehen oder wieder zuzuführen.

4. *Gibt es Überlegungen, Parkhäuser in der Nachbarschaft ebenfalls umzubauen, so dass ggf. gemeinsam geplant werden könnte?*

Für die städtischen Tiefgaragen in Nachbarschaft der Rathausgarage gibt es diesbezüglich derzeit keine Überlegungen. Entsprechende Vorhaben bei nichtstädtischen Objekten sind der Verwaltung derzeit nicht konkret bekannt.

5. *Wie stellt sich die Wirtschaftlichkeit des Büro- und Geschäftshauses dar, wenn man das dritte Parkuntergeschoss einspart?*

Die Herstellkosten (Bau- und Baunebenkosten) reduzieren sich bei Wegfall der TG-Ebene 3 um etwa 1,4 Mio. netto. In Bezug auf eine Gesamtwirtschaftlichkeit ergeben sich jedoch keine nennenswerten Veränderungen (lediglich 0,2 % der rechnerischen Anfangsrendite zu Ungunsten des Wegfalles der Ebene 3), da mit den Baukosten ja auch die kalkulierten Mieterlöse für die TG-Plätze entfallen.

Darüber hinaus kann die neue Rathausgarage bereits bei drei Untergeschossen mit einer geringeren Platzkapazität (242, früher 284) ihre unter Ziffer 3 aufgeführte notwendige Doppelfunktion nur schwierig erfüllen. Eine weitere Reduzierung der Stellplatzzahlen durch Beschränkung auf zwei Untergeschosse ist deshalb – vorbehaltlich der noch durchzuführenden detaillierten Untersuchungen in Bezug auf die baulichen Realisierungsmöglichkeiten – nicht vorgesehen.

Im Übrigen muss auch aus steuerlichen Gründen ein wesentlicher Teil der bisherigen Stellplatzkapazitäten erhalten bleiben, damit der Neubau im Betriebsvermögen des Betriebes gewerblicher Art (BgA) verbleiben kann und insoweit auch ein entsprechender Vorsteuerabzug aus den Bauinvestitionen möglich ist. Die Grundstruktur der vorgesehenen Nutzungsverhältnisse muss dabei erhalten bleiben, damit die dargestellte Verwaltungsnutzung – die an sich nicht der Umsatzsteuerpflicht unterliegt – nicht dominiert und damit die Struktur des BgA gefährdet.

6. *Welche Vorüberlegungen zu einem innerstädtischen Parkraummanagement gibt es?*

Außer dem beabsichtigten Parkraummanagement in S-West sind derzeit keine weiteren analogen Planungen vorgesehen.

Dr. Wolfgang Schuster

Verteiler  
<Verteiler>