

Stuttgart, 30.04.2019

P+R-Parkhaus Österfeld Empfehlung zur Fortführung des Pilot-Projekts zur Weiterentwicklung des innovativen Parkkonzepts und zur Unterstützung einer nachhaltigen Feinstaubreduzierung in Stuttgart

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	07.05.2019
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	08.05.2019
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	09.05.2019

Beschlussantrag

1. Die Fortführung des Pilotprojekts P+R Parkhaus Österfeld wird rückwirkend zum 01. Dezember 2018 für zunächst weitere fünf Jahre mit dem Betreiber Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg (PBW) zur Weiterentwicklung und weiteren Erprobung von Parkkonzepten beschlossen.
2. Das Parkhaus wird in Teilen (100 Stellplätze) auch für Arbeitnehmer des STEP geöffnet. Das zu erhebende Entgelt (50 EUR) muss im Rahmen eines Gemeinderatsbeschlusses zur Änderung der Entgeltordnung noch festgelegt werden.
3. Der regelmäßigen Anpassung des VVS-Anteils im Kombiticket basierend auf einem neuen Vertrag zwischen PBW, VVS und der Landeshauptstadt Stuttgart, unter gleichzeitiger Beibehaltung des Endkundenpreises, wird zugestimmt. Damit erhöht sich mittelfristig der VVS-Anteil zu Lasten der städtischen Erträge.

Begründung

1. Vorwort

Die vorliegende Vorlage wurde nach zwei Anhörungen (22. Januar 2019 und 19. März 2019) im Bezirksbeirats Vaihingen unter Berücksichtigung des Beratungsergebnisses ergänzt.

Nachdem die Ursprungsversion in der Form nicht vom Bezirksbeirat mitgetragen wurde und durch einen fraktionsübergreifenden Antrag des Gemeinderats (Antrag 70/2019) die Klärung der strittigen Punkte erbeten wurde, konnte in der Bezirksbeiratssitzung vom 19. März 2019 eine Einigung erzielt werden, die sich in o.g. Beschlussantrag Nr. 2 widerspiegelt. Entsprechende Änderungen wurden in den Vorlagentext eingearbeitet.

Parallel dazu ist eine Änderung der Benutzungsentgeltordnung im Rahmen eines Gemeinderatsbeschlusses zu Vorlage 343/2019 notwendig. Diese ist notwendigerweise – sofern die hier behandelte Vorlage beschlossen wird – unmittelbar im Anschluss zu behandeln.

2. Ausgangslage

Die Bewirtschaftung des P+R-Parkhauses Österfeld (Unterer Grund) mittels Parkscheinautomaten in der Zeit vor dem Pilotprojekt hatte zur Folge, dass hauptsächlich Kurzparker, Flughafenpassagiere und Arbeitnehmer der umliegenden Firmen die Anlage nutzten, da diese frei zugänglich war.

Das Modellprojekt P+R-Parkhaus Österfeld wurde für den Zeitraum 1. Dezember 2016 bis zum 30. November 2018 beschlossen (GRDRs 832/2016) und unter Inanspruchnahme von Fördermitteln aus der Initiative NAMOREG (nachhaltige mobile Region Stuttgart) umgesetzt. Das P+R-Parkhaus Österfeld ist im Eigentum der Stadt Stuttgart und umfasst 514 Parkplätze.

Der Betrieb des Parkhauses erfolgt seitdem durch die Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg (PBW). Mit der Neuregelung steht das Parkhaus ausschließlich ÖPNV-Umsteigern zur Verfügung. Im Unterschied zu den Bedingungen vor dem Pilotprojekt muss ein Abo für eine VVS-Zeitkarte nachgewiesen werden. Kunden ohne Dauerparkberechtigung haben an der Einfahrtschranke die Wahl zwischen einem Einzel- oder einem Gruppenticket. Durch Tastendruck wählen sie das gewünschte Angebot aus und erhalten eine Karte, die sowohl Parkschein als auch VVS-Fahrkarte ist.

Ziel des Pilotprojekts ist es, das Parkhaus Österfeld zu einem attraktiven P+R-Parkhaus umzugestalten und damit ein Modell für P+R-Parkhäuser sowohl im Stadtgebiet als auch in der Region zu schaffen.

Aufgrund der guten und konstruktiven Zusammenarbeit mit der PBW wird das bis 30. November 2018 laufende Pilotprojekt nach erfolgreichen Verhandlungen mit der PBW im gegenseitigen Einvernehmen bis zur Entscheidung des Gemeinderats über die Fortsetzung des Projekts verlängert. Vorgesehen ist, mit der PBW einen neuen Vertrag mit einer Laufzeit von 5 Jahren bis zum 30. November 2023 abzuschließen.

3. Bisherige Ergebnisse des Pilotprojekts

3.1 Zusammenarbeit PBW

Gemeinsam mit der PBW, dem VVS und dem Verband Region Stuttgart (VRS) wurde ein innovatives Bewirtschaftungskonzept zur Verbesserung des P+R-Angebots entwickelt. Die Tarifstruktur ermöglicht es, sowohl Dauer- als auch Gelegenheitsnutzer im ÖPNV-Pendlerverkehr anzusprechen. In der bisherigen Phase wurde die Abrechnung der Parkgebühren u.a. im Verbund mit der PolygoCard getestet. Im diesem Rahmen

wurde eine Schnittstelle zwischen dem Schranken- bzw. Kassensystem und dem PolygoCard-Datensystem entwickelt, was bisher in Deutschland einmalig ist. Das Konzept „Parkschein=Fahrschein“ hat damit Vorbildcharakter.

Die bewilligten NAMOREG-Fördermittel von 150.000 EUR wurden in voller Höhe für die technische Ausstattung (Schrankenanlage, Kassenautomat, Induktionsschleifen) des P+R-Parkhauses verwendet.

Im Weiteren haben sich laut PBW auch die beteiligten technischen Dienstleister (Schrankenanlage) proaktiv an der Entwicklung neuer Verfahrens- und Steuerungsmöglichkeiten beteiligt. Dies zeigt, dass auch von dieser Seite Vertrauen in die Zukunftsfähigkeit des Projektmodells vorhanden ist.

3.2 Auslastung des Parkhauses

Durch die Umsetzung des Konzepts „Parkschein=Fahrschein“ und die Inbetriebnahme einer Schrankenanlage konnte die „Fehlbelegung“ des P+R Parkhauses zuverlässig vermindert werden. Damit konnte das Ziel, die Parkmöglichkeiten ausschließlich ÖPNV-Umsteigern zur Verfügung zu stellen erreicht werden, wodurch der gewünschte positive Beitrag zur Luftreinhaltung geleistet wird. Mit dem Konzept „Parkschein=Fahrschein“ konnte zudem die Attraktivität des Parkhauses gesteigert werden.

Ein direkter Vergleich zwischen der Parkscheinautomaten- und der Schrankenanlagenbewirtschaftung ist mangels regelmäßiger Parkplatzerhebungen vor 2017 zwar nicht möglich. Allerdings muss festgestellt werden, dass im Rahmen der verhinderten Fehlbelegung die Auslastungszahlen aktuell bei ca. 50% liegen und noch ausbaufähig sind.

Die Auslastungszahlen waren im Jahr 2017 relativ konstant, sind aber im Durchschnitt seit der Gebührenerhöhung Anfang 2018 etwas zurückgegangen, was offenbar auf die deutlich verringerte Monatskartennutzung zurückzuführen ist. Letzteres ist auch Folge der Einführung der PolygoCard als einzige Einfahrtberechtigung bei Dauerparkern. Diese findet aber immer mehr Verbreitung, sodass hier eine stetige Steigerung zu erwarten sein wird.

Hingegen hat sich die Gesamtzahl der verkauften KombiTickets im Vergleich nur marginal verringert (2017: 39.062 Tickets; 2018: 38.204 Tickets). Im Trend ist hier eher wieder ein Wachstum zu erkennen.

Im Rahmen der Dieselfahrverbote und der VVS-Tarifzonenreform ist eine bessere Auslastung zu erwarten. Weiterhin sind fördernde Maßnahmen, wie ein dynamischer Parkanzeiger auf der A831 und Werbemaßnahmen über den VVS in der Umsetzung bzw. angedacht. Eine Ausweitung des Konzepts auf andere P+R-Anlagen könnte ebenso zu einer Stärkung der Wahrnehmung führen und wäre somit auch im vertrieblichen Sinne zu befürworten.

3.3 Parkraummanagement

Die Prüfung zur Einführung des Parkraummanagements konnte erst durchgeführt werden, nachdem das Pilotprojekt in Österfeld umgesetzt wurde, da die tatsächlichen Zustände vor Ort erfasst werden müssen. Hierzu sind die entsprechenden Belegungszahlen bei Parkplätzen im öffentlichen Raum zu erheben. Eine Schätzung möglicher Aus-

wirkungen des P+R-Konzepts in Österfeld auf den öffentlichen Straßenraum wäre in diesem Zusammenhang vorab als Grundlage für die Einführung eines Parkraummanagements nicht zulässig gewesen.

Die entsprechenden Daten wurden in der Zwischenzeit erhoben. Allerdings wurden diese noch nicht abschließend ausgewertet, um ein Ergebnis feststellen zu können. Das Stadtplanungsamt wird dazu separat berichten.

3.4 Verkehrslenkung

Wie unter Punkt 3.2 genannt, ist die Integration in ein dynamisches Parkleitsystem auf der A831 für dieses Jahr geplant (siehe Anlage 1). Hierbei wird sowohl der Neubau einer Variotafel vor der Ausfahrt A831-AS S-Vaihingen zur Anzeige individueller Inhalte durch die Verkehrsleitzentrale als auch der Neubau einer dynamischen Parkleitbeschilderung an der B14 vor dem Dreieck Johannesgraben zur Anzeige von freien Parkplätzen umgesetzt.

Weiterhin sind der Neubau einer dynamischen Parkleitbeschilderung an der Ostumfahrung vor dem Knoten Zusestraße zur Anzeige von freien Parkplätzen und der Anschluss des P+R-Parkhauses an den neuen PLS-Rechner zur Erfassung der Belegungsdaten sowie zur Bereitstellung auf Dynamischen Anzeigen und in Webmedien geplant.

Daneben gibt es bereits zwei Variotafeln an der B14 aus Richtung Norden und an der Nord-Süd-Straße aus Richtung Süden. Die Inhalte der Variotafeln werden bedarfsorientiert von der Verkehrsleitzentrale geschaltet. Die Stellplatzanzeigen werden permanent mit den Daten aus der Parkeinrichtung versorgt.

Die Einführung eines regionalen Parkleitsystems unter Einbeziehung anderer P+R-Anlagen wird im Rahmen einer VRS-Studie geprüft.

4. Empfehlung zur Fortführung des Pilot-Projekts

Nach wie vor bietet sich das P+R-Parkhaus Österfeld für eine Weiterentwicklung innovativer Bewirtschaftungskonzepte an. Die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz und den ÖPNV sind ideal. Ein schneller Transportmittelwechsel ist durch die installierte Schrankenanlage sowie das nachträgliche Bezahlen gewährleistet.

Mit der geplanten Weiterentwicklung sollen Verkehrsteilnehmer mit Schwerpunkt Kfz-Verkehr zu einem weitestgehend intermodalen (verkehrsträgerübergreifenden) Verhalten mit Verlagerung auf den ÖPNV bewogen werden. Dies kann nur durch eine attraktive und komfortable Nutzung des P+R-Parkhauses sowie eine Vernetzung der Verkehrsträger gewährleistet werden.

Um die Vorrangstellung des Konzepts „Parkschein=Fahrschein“ weiter auszubauen und gleichzeitig zu manifestieren, soll die Partnerschaft mit PBW in dem abzuschließenden Betreibervertrag für weitere 5 Jahre fortgeführt werden. Um Synergieeffekte zu nutzen, soll die Vertragsstruktur zwischen den beteiligten Parteien PBW, VVS und Stadt gestrafft und statt zwei bzw. drei Verträgen ein trilateraler Vertrag abgeschlossen werden.

Das P+R-Parkhaus Österfeld dient als Ankerpunkt für den überregionalen Verkehr im Rahmen eines angestrebten intermodalen Nutzungsverhaltens. Dies kann sich im Zuge der Dieselfahrverbote noch verstärken.

Die Weiterführung des Pilotprojekts unterstützt die Bestrebungen, den Individualverkehr in der Stadt zu verringern. Gleichzeitig wird damit eine Entlastungsmöglichkeit im Rahmen der anstehenden Dieselfahrverbote geschaffen, da laut Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg die P+R Standorte Österfeld und Albstraße-Degerloch (SSB) als Zielort von den Fahrverboten ausgenommen werden sollen (siehe auch Punkt 6). Darüber hinaus steigert die Weiterentwicklung des Konzepts die Attraktivität und den Komfort von Park-and-Ride insgesamt.

4.1 Anpassung des VVS-Anteils

Nach Gesprächen mit dem VVS sollen deren Anteile parallel zu den Preisanpassungen in den Tarifzonen alle zwei Jahre angepasst werden. Damit sei auch eine Angleichung an die Tarife des P+R-Parkhaus Albstraße/Degerloch, welches in der Verwaltung der SSB AG steht, sichergestellt.

Durch die große Tarifreform ab 01. April 2019 bleiben diese Preise zunächst unverändert. Dies hat zur Folge, dass sich Preissteigerungen der VVS-Tickets erst ab 2021 alle zwei Jahre in Erhöhungen der Parkgebühren für das KombiTicket niederschlagen würden.

Der KombiTicket-Preis für das Konzept „Parkschein=Fahrschein“ sollte als Steuerungsinstrument genutzt werden und in einem Bereich liegen, der eine Fehlbelegung des Parkhauses vermeidet und gleichzeitig eine größtmögliche Attraktivität für den ÖPNV-Pendlerverkehr bietet.

Ziel ist es daher, die aktuelle Entgeltstruktur, insbesondere in Bezug auf die Höhe der Entgelte, zu erhalten. Daher sollte der Preis - trotz möglicher Erhöhungen des VVS-Anteils - stabil gehalten werden. Bereits die letzte Erhöhung der Parkentgelte für VVS-Zeitkarten-Inhaber im Januar 2018 (Monatskarte von 13 EUR auf 28 EUR, Halbjahresparkkarte von 11 EUR pro Monat auf 240 EUR pro Jahr) wurde von den Nutzern überwiegend negativ aufgenommen.

4.2 Kurzfristige Erhöhung der Auslastung

Um die Auslastung des Parkhauses kurzfristig zu verbessern, sollen 100 Stellplätze an Arbeitnehmer des STEP vermietet werden. Die Mietverträge sollen mit einer kurzen Kündigungsfrist versehen werden, um bei Erfolg der oben angestrebten Maßnahmen zur vollständigen Belegung durch Umsteiger in den ÖPNV den nötigen Handlungsspielraum zu haben.

In diesem Rahmen wird auch eine (Park-)Möglichkeit für die seit der Bewirtschaftungsumstellung in die Wohngebiete möglicherweise verdrängten Parker geschaffen und ggf. Straßenzüge entlastet.

Als angemessenes Benutzungsentgelt werden 50 EUR angesehen. Dies entspricht den Kosten für Parkplätze im STEP und berücksichtigt gleichzeitig den etwas weiteren Weg. Das Angebot sollte sich positiv auf die Einnahmesituation des Parkhauses auswirken.

Die ansässigen Firmen des STEP werden per Anschreiben über diese Möglichkeit informiert und die Stellplätze in der Reihenfolge der Anmeldungen vergeben. Ein Interesse an einer solchen Stellplatzmöglichkeit scheint gegeben. Nach den Presseberichten zur Bezirksbeiratssitzung vom 19. März 2019 wurden bereits Anfragen an PBW gestellt.

4.3 Umgang mit Veranstaltungstickets

Da in den KombiTickets des Parkhauses Österfeld sowohl Parkkosten als auch ÖPNV-Fahrtkosten enthalten sind, ist die Fragestellung aufgekommen, ob der VVS-Anteil des KombiTickets nicht mit dem oft verfügbaren Veranstaltungsticket verrechnet werden kann.

Es handelt sich bei Tickets für Veranstaltungen mit VVS-Nutzung allerdings um eine netzweite Anteilsrechnung. Der Nutzen fällt insofern für jeden unterschiedlich hoch aus. VVS-Zeitkarten-Inhaber auf dem Weg zu einer Veranstaltung erhalten derzeit ebenso wenig den VVS-Anteil des Veranstaltungstickets zurückerstattet.

Laut PBW ist – neben der technischen Umsetzung einer Prüfbarkeit von Veranstaltungstickets am Automaten – die Koordination eines einheitlichen, auslesefähigen Mediums zwischen allen mit dem VVS kooperierenden Veranstaltern sehr komplex und voraussichtlich mit hohen (Entwicklungs-)Kosten verbunden, da bisher ein solches System nicht vorhanden ist. Deshalb scheidet eine solche Verrechnung derzeit zunächst aus.

Sollte das System des Pilotprojekts Österfeld auf eine Reihe weiterer Parkhäuser ausgeweitet werden können, könnte der Vorschlag wieder aufgegriffen werden.

4.4 Höhere Aufwendungen

Da der mit dem Bewirtschaftungskonzept verbundene Aufwand deutlich gestiegen ist, muss das Betreiberentgelt erhöht werden.

Die mit der Reinigung des Parkhauses betraute Firma hat inzwischen ihre Tätigkeit eingestellt, so dass eine neue Firma beauftragt werden muss. Dadurch werden höhere Aufwendungen aufgrund gestiegener Marktpreise und einem hohen Reinigungsaufwand notwendig.

Die mit den beschriebenen Aufwendungen verbundenen Kosten sind in der Anlage 2 erläutert.

5. Betriebswirtschaftliche Betrachtung

Die Erträge des P+R-Parkhaus Österfeld haben sich von rd. 116.000 EUR im Jahr 2016 (vor Pilotversuch) um 94.000 EUR auf zwischenzeitlich rd. 210.000 EUR im Jahr 2018 erhöht. Die Aufwendungen haben sich von rd. 100.000 EUR in 2016 um 15.000 EUR auf 120.000 EUR in 2018 erhöht. Damit kann der in der Anlage 2 beschriebene Mehrbedarf aus den gestiegenen Erträgen finanziert werden.

6. Ausblick

Das Modell P+R-Parkhaus Österfeld mit seinem innovativen Konzept sollte - eine passende örtliche Lage vorausgesetzt - auf andere P+R-Anlagen ausgedehnt werden. Eine Möglichkeit dazu würde sich z.B. in S-Weilimdorf bieten. Untersuchungen hierzu laufen bereits.

Für den weiteren Ausbau des P+R-Angebots im Filderraum soll eine Machbarkeitsstudie erstellt werden (GRDrs 960/2018).

Nach derzeitigem Stand werden vom Dieselfahrverbot 16 P+R-Anlagen, darunter auch das P+R-Parkhaus Österfeld, im VVS Verbund-Schienennetz für Diesel-Kfz der Euronorm 4/IV mit grüner Plakette ausgenommen. Die Ausnahme wird im Rahmen der Allgemeinverfügung durch die Stadt Stuttgart umgesetzt.

Die PBW hat ein modernes Bewirtschaftungskonzept vorangetrieben. Dieses beinhaltet noch weitere Ideen und Folgekonzepte, wie die „moveBW-App“, welche im Rahmen des fortgeführten Pilotprojekts umgesetzt werden können. Ziel ist es, einen Mobilitätsassistenten für die Region mit einer Verknüpfung zu Echtzeitdaten zu erstellen.

Dies bedingt die Entwicklung eines überregionalen Parkleitsystems für P+R-Einrichtungen und das Bereitstellen von Echtzeitdaten, was der VRS im Rahmen einer ersten Studie prüfen lassen will. Eine entsprechende Belegungsanzeige des Parkhauses Österfeld an der Autobahn ist bereits in Planung.

Finanzielle Auswirkungen

Der zusätzliche Aufwand im Jahr 2019 wird im Rahmen der unechten Deckungsfähigkeit über den zu erwartenden Mehrertrag gedeckt.

Die zusätzlichen Aufwendungen und Erträge ab 2020 ff werden von der Verwaltung bei Aufstellung des Haushaltsplanentwurfs 2020/2021 berücksichtigt.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referate S/OB, AKR und WFB

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Antrag 70/2019 der CDU-Gemeinderatsfraktion, FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, SPD-Gemeinderatsfraktion

Erledigte Anfragen/Anträge:

Antrag 70/2019 der CDU-Gemeinderatsfraktion, FDP, Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion, SPD-Gemeinderatsfraktion

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1 - Dynamische Verkehrstechnik P+R Österfeld

Anlage 2 - Erläuterung Höhere Aufwendungen für Betreiber und Reinigung

<Anlagen>