STADT KORNWESTHEIM
Bürgermeisteramt

Vorlage-Nr.: 2/2016
Az.: FB 8 - Hr. Kuebler
Datum: 04.11.2015

Sitzungsvorlage

Gremium: Ausschuss für Umwelt und Technik
Am: 19.01.2016

Betreff:
Parkraummanagement in Kornwestheim a) Parkraumbewirtschaftung entlang des öffentlichen Straßenraums b) Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen P2 „Holzgrund“ und P3 „City Parkhaus

Anlage(n):
Mitzeichnung
Anlage 1: Zusammenstellung ergänzender Informationen
Anlage 2: Plandarstellungen der bewirtschafteten Zonen 1-4 (Bestand, Planung)

Beschlussvorschlag:

1. Den Änderungen in den bestehenden parkraumbewirtschafteten Zonen 1, 2 und 3 wird zugestimmt. Die Verwaltung wird mit der Umsetzung der Änderungen beauftragt. Zunächst ausgesetzt wird der Einbezug des Bereichs zwischen Jakob- und Ulrichstraße in die Parkraumbewirtschaftung.

2. Der Einführung einer parkraumbewirtschafteten Zone 4 im Bereich des Salamander-Areals wird zugestimmt. Die Verwaltung wird mit der Umsetzung der Änderungen beauftragt. Zunächst ausgesetzt wird der Einbezug der Stammheimer Straße zwischen Goethe- und Salamanderstraße in die Parkraumbewirtschaftung.

3. Der Einführung einer Tarifstruktur in der Tiefgarage P2 „Holzgrund“ wird zugestimmt.

4. Der Änderung der Tarifstruktur im P3 „City-Parkhaus“ wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit den Stadtwerken Ludwigsburg-Kornwestheim die Voraussetzungen für eine Einführung der Tarifstruktur im Jahr 2016 zu schaffen.

5. Die Verwaltung wird mit der Überarbeitung der Gebühren für die Ausstellung von Sonderparkausweisen in den parkraumbewirtschafteten Zone 1 – 4 beauftragt.

Beratungsfolge:

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungsdatum	Beschluss
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	19.01.2016	
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	28.01.2016	

Beteiligung extern

Abstimmung mit BdS/Stadtmarketing und Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim

Haushaltsrechtliche Deckung

Finanzielle Auswirkungen:

HHJ	Produkt	Bezeichnung
2016	54.10.01.00.00	Gemeindestrassen

Sachkonto	Bezeichnung	Erläuterung	Plan	Betrag
4212100	Unterhaltung von Strassen	Beschilderung i.Z. mit der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung	-	17.500,-- Euro

Deckungsvorschlag:

Entfällt

Sachdarstellung und Begründung:

Verkehrs- und Parkraumplanung sind wichtige Bestandteile einer integrierten Stadtentwicklung. Parkraummanagement umfasst dabei ganz allgemein die Struktur, die räumliche Verteilung, den Umfang und die Steuerung des Parkraumangebotes.

Als Bestandteil eines Parkraummanagements ist die **Parkraumbewirtschaftung** dabei ein Instrument zur zielgerichteten Steuerung des Parksuchverkehrs und wird vor allem in Bereichen eingesetzt, in denen unterschiedliche Nutzergruppen – Anwohner, Beschäftigte, Kunden – um das vorhandene und häufig knappe Parkraumangebot konkurrieren. Typischerweise sind dies die zentralen innerstädtischen Lagen oder auch Gebiete, in denen aufgrund einer hohen baulichen Dichte und aufgrund v.a. älterer Bausubstanz nicht genügend Stellplätze auf den Privatgrundstücken zur Verfügung stehen.
Dabei bezieht sich eine funktionierende und bedarfsgerechte Parkraumbewirtschaftung nicht nur auf die öffentlichen Stellplätze entlang des Straßenraums durch sogenannte Zonenregelungen, sondern muss aufgrund der sehr vielfältigen Wechselwirkungen immer auch die zentralen Parkierungsanlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen, größere Stellplatzanlagen) miteinbeziehen.

Die Parkraumbewirtschaftung wurde in Kornwestheim im Jahr 1995 eingeführt und letztmalig im Jahr 2013 modifiziert. Parkgebühren für die Nutzung der öffentlichen Stellplätze entlang der Straßenzüge werden nicht erhoben (Parkscheibenregelung). Gleiches gilt für die ebenerdigen städtischen Stellplatzanlagen im Bereich des Bahnhofs (im Vorbereich der Sparda Bank, Trieu) sowie der Anlage südlich des alten Bahnhofsgebäudes auf der Westseite der Personenbahnlinie. Auch im City Parkhaus kann derzeit 3 Stunden kostenlos parkiert werden. Eine kurze Zusammenstellung der Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung in Kornwestheim sowie der derzeit gültigen allgemeinen Regelungen und Gebühren von Sonderparkausweisen sowie eine quantitative Betrachtung des Stellplatzangebots im zentralen Innenstadtbereich östlich der Personenbahnlinie ist der Vorlage in Anlage 1 beigefügt.

Vor dem Hintergrund der seit Beginn der Umsetzung von Maßnahmen des Rahmenplan Innenstadt im Jahr 2005 sehr nachhaltigen städtebaulich, funktionalen und verkehrlichen Änderungen im zentralen Innenstadtbereich östlich der Personenbahnlinie sowie ganz aktuell der bevorstehenden Eröffnung der Tiefgarage auf dem Holzgrund mit 53 öffentlichen Stellplätzen sind aus Sicht der Verwaltung Anpassungen der derzeit geltenden Regelungen der Parkraumbewirtschaftung sinnvoll und erforderlich.
Auch westlich der Personenbahnlinie besteht aus Sicht der Verwaltung nicht zuletzt aufgrund der sehr positiven Entwicklung des Salamander-Areals hin zu einem intensiv genutzten Quartier mit einer gemischten Nutzung aus Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe, Handel und den beiden öffentlichen Einrichtungen KiTa und Grundbuchzentralarchiv sowie – seit September 2015 – der Einführung einer Gebührenpflicht durch die Immovation AG auf den privaten Stellplatzflächen des Areals im Sinne der Parkraumbewirtschaftung für die öffentlichen Flächen Regelungsbedarf.

Die aus Sicht der Verwaltung erforderlichen Änderungen lassen sich wie folgt kategorisieren:

1. **Anpassung der Regelungen in den bestehenden parkraumbewirtschafteten Zonen 1-3**
2. **Neuausweisung einer parkraumbewirtschafteten Zone 4 im Bereich des Salamander-Areals**
3. **Einführung einer Tarifstruktur für die Nutzung der Tiefgarage Holzgrund und Änderung der Tarifstruktur im City Parkhaus**

1. ANPASSUNG DER REGELUNGEN IN DEN PARKRAUMBEWIRTSCHAFTETEN ZONEN 1-3

Die einzelnen Änderungen werden zonenbezogen im Folgenden dargestellt. Eine grafische Darstellung der Ist-Situation sowie der geplanten Änderungen ist der Vorlage in der Anlage 2 beigefügt.

a) ZONE 1 - ÄNDERUNGEN

Änderung a.1: Reduktion der Höchstparkdauer in der Jakob- / Holzgrundstraße von derzeit 90 Minuten auf künftig 30 Minuten und Ausschluss von Anwohnerparken während der Geschäftszeiten.

Begründung: Aufgrund des vorhandenen Geschäftsbesatzes in der Jakobstraße sowie der guten fußläufigen Erreichbarkeit der Bahnhofstraße können hier weitere Kurzzeitparkplätze generiert und so der Einzelhandel unterstützt werden. Ziel ist, auch hier über die Beschränkung der Höchstparkdauer einen möglichst hohen Umschlag der Parkierungsstände zu generieren. Der Straßenzug ist Bestandteil des „City-Ring“ über den der Verkehr zu den größeren Parkierungseinrichtungen P1 – P4 geführt wird. Damit stehen für längere Parkierungszyklen ausreichende und direkt erreichbare Alternativen zur Verfügung. Der Ausschluss von Anwohnerparken während der Geschäftszeiten analog den Bereichen Bahnhof- und Güterbahnhofstraße folgt dem Ziel, die Kurzzeitparkplätze während der Geschäftszeiten primär für Kunden der Innenstadt vorzuhalten.

Kosten: Durch den Austausch der Beschilderung entstehen Kosten in Höhe von ca. 1.000,-- Euro.

Änderung a.2: Reduktion der Höchstparkdauer in der Friedrich- und Weimarstraße (jeweils im Bereich zwischen Karl- und Bahnhofstraße) von derzeit 90 Minuten auf künftig 30 Minuten während der Geschäftszeiten. Beibehalt der ganztägigen Zulässigkeit von Anwohnerparken.

Begründung: Der Bereich ist zwar nahezu ausschließlich wohnwirtschaftlich geprägt, dennoch liegt er räumlich so nah an dem zentralen Einkaufsbereich der Bahnhofstraße, dass hier Ergänzungspotenzial von Kurzzeitparkplätzen gesehen wird. Hier dürften 30 Minuten für die meisten Besorgungen ausreichen. Insbesondere in der Friedrichstraße weiterer Vorteil ist, dass sich die Chancen bzgl. des Auffindens eines Parkplatzes für Anwohner mit dieser Regelung deutlich erhöhen. Gleiche Aussage gilt letztlich auch für die Weimarstraße.
Die Friedrichstraße ist geprägt von vornehmlich älterer Bausubstanz. Auf vielen Grundstücken gibt es aufgrund fehlender platzräumlicher Möglichkeiten deutlich zu wenig oder gar keinen privaten Stellplatz. In Anerkennung dieses Sachverhalts wäre hier im Unterschied zu allen anderen Bereichen mit 30-Minuten-Regelung die ganztägige Zulässigkeit von Anwohnerparken sinnvoll.
Selbst wenn in der Weimarstraße aufgrund neuerer Gebäude mittlerweile auch in den meisten Fällen ausreichend Stellplätze auf den privaten Grundstücken zur Verfügung stehen, wäre die Zulässigkeit eines ganztägigen und zeitlich nicht limitierten Anwohnerparkens auch hier der am Besten zu vermittelnde Ansatz.

Kosten: Durch den Austausch der Beschilderung entstehen Kosten in Höhe von ca. 1.500,-- Euro.

Änderung a.3: Ausschluss von Anwohnerparken während der Geschäftszeiten in den 30-Minuten-Zonen Karlstraße (zwischen Friedrich- und Güterbahnhofstraße) sowie in der Hermannstraße (zwischen Friedrichstraße und Bahnhofsplatz)

Begründung: Analog den Bereich Bahnhof-, Güterbahnhof- und Jakob-/Holzgrundstraße sollten die Kurzzeitparkplätze während der Geschäftszeiten primär für Kunden der Innenstadt vorgehalten werden. Die Festlegung stärkt zudem die Einheitlichkeit und bessere Verständlichkeit des Systems insgesamt.

Kosten: Die Maßnahme ist kostenneutral, da keine Änderung an der Beschilderung erforderlich ist.

Änderung a.4: Ausschluss von Anwohnerparken während der Geschäftszeiten im Bereich der Stellplatzanlage westlich des Bahnhofsgebäudes (Vorbereich Sparda-Bank, Trieu)

Begründung: Analog den Bereich Bahnhof-, Güterbahnhof- und Jakob-/Holzgrundstraße sollten die Kurzzeitparkplätze während der Geschäftszeiten primär für Kunden der Innenstadt vorgehalten werden.

Kosten: Die Maßnahme ist kostenneutral, da keine Änderung an der Beschilderung erforderlich ist.

Änderung a.5: Einbezug des Bereichs zwischen der Jakob- und der Ulrichstraße (Garten-, Christof- und Ulrichstraße beidseitig). Einführung der 90-Minuten-Regelung während der Geschäftszeiten und ganztägige Zulässigkeit von Anwohnerparken.

Begründung: Durch die Änderung in der Jakobstraße sind Verdrängungseffekte v.a. des Anwohnerparkens zu erwarten. Christof-, Garten- und Ulrichstraße sind zudem bereits heute aufgrund ihrer Nähe zu den Hauptgeschäftsstraßen auch für Beschäftigte zum längeren Abstellen von Pkw‘s attraktiv. Hinzu ist in diesem Bereich weiterer Druck durch den Neubau des Beherbergungsbetriebs in der Christofstraße zu erwarten. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in diesem Bereich im Übergang zu den nicht bewirtschafteten Zonen weiter nördlich dient v.a. den Anwohnern, deren Chancen eines Auffindens von wohnortnahen Stellplätzen sich deutlich erhöhen.

Kosten: Für den Aufbau der Beschilderung in diesem Bereich (Fundamente, Mast, Schild) sind Kosten in Höhe von ca. 6.000,-- Euro anzusetzen.

b) ZONE 2 - ÄNDERUNGEN

Änderung b.1 Einbezug der Mörikestraße in die Parkraumbewirtschaftung. Analog der umgebenden Bereiche ist hier eine 90-Minuten-Regelung während der Geschäftszeiten und die ganztägige Zulässigkeit von Anwohnerparken sinnvoll.

Begründung: Die Mörikestraße liegt - räumlich betrachtet - innerhalb der parkraumbewirtschafteten Zone 2. Im Unterschied zu allen anderen Straßenzügen innerhalb dieses Bereichs ist die Mörikestraße derzeit als Anliegerstraße ausgewiesen. Eine Parkraumbewirtschaftung erfolgt hier entsprechend nicht. Diese Regelung kann heute nicht mehr nachvollzogen werden.

Kosten: Für den Aufbau der Beschilderung in diesem Bereich sind Kosten in Höhe von ca. 2.500,-- Euro anzusetzen.

c) ZONE 3 - ÄNDERUNGEN

Änderung c.1 Einbezug der östlichen Seite der Bahnhofstraße in die Parkraumbewirtschaftung. Analog der umgebenden Bereiche ist hier eine 90-Minuten-Regelung während der Geschäftszeiten und die ganztägige Zulässigkeit von Anwohnerparken sinnvoll.

Begründung: Die insgesamt 13 Längsparkierungsstände liegen in direkter Zuordnung zum Geschäftsbesatz entlang der westlichen Bahnhofstraße. Warum dieser Bereich nicht in die Parkraumbewirtschaftung einbezogen ist kann heute nicht mehr nachvollzogen werden.

Kosten: Für den Aufbau der Beschilderung in diesem Bereich sind Kosten in Höhe von ca. 1.000,-- Euro anzusetzen.

Änderung c.2 Einführung der 90-Minuten Regelung im Bereich der städtischen Stellplatzanlage nördlich des alten Bahnhofsgebäudes (westlich der Personenbahnlinie) und Ausschluss von Anwohnerparken während der Geschäftszeiten.

Begründung: Für die im Bestand 18 Stellplätze umfassende Anlage gilt derzeit die 30-Minuten-Regelung. Die Anlage soll im ersten Halbjahr 2016 baulich ertüchtigt und nach Norden erweitert werden. Zusammen mit der bereits vorhandenen Anlage stehen hier künftig insgesamt 41 Stellplätze zur Verfügung. Aufgrund der höheren Anzahl an Stellplätzen ist eine 30-Minuten-Regelung nicht mehr erforderlich. Angesichts des Geschäftsbesatz entlang der Bahnhofstraße (West) mit Dienstleistungsbetrieben, etc scheinen 30 Minuten auch nicht auskömmlich. Mit einer 90 Minuten Regelung lassen sich auch Hol- und Bringvorgänge von Kunden der DB besser erledigen. Der Ausschluss von Anwohnerparken folgt dem Ziel, den Bereich während der Hauptzeiten primär für Kunden der Geschäfte sowie der DB vorzuhalten.

Kosten: Durch den Austausch der Beschilderung entstehen Kosten in Höhe von ca. 500,-- Euro.

2. NEUAUSWEISUNG EINER PARKRAUMBEWIRTSCHAFTETEN ZONE 4 IM BEREICH DES SALAMANDER-AREALS

Einführung der 90-Minuten Regelung während der Geschäftszeiten im Bereich der Salamanderstraße (Südseite), Bolzstraße zwischen Salamander und Goethestraße, Goethestraße, Ebertstraße, Rothschildstraße, Max-Levy-Straße, Stammheimer Straße und ganztägige Zulässigkeit von Anwohnerparken

Begründung: Wesentlich prägend für den Bereich unmittelbar südlich angrenzend an die Zone 3 ist das Salamander-Areal. Seit der Übernahme der Fläche durch die Immovation AG haben sich hier vielfältige Änderungen ergeben. Mit den 90 Mietwohnungen in Bau 9 sowie den 64 Eigentumswohnungen in den Stadtvillen sind hier in den vergangenen Jahren rund 150 Wohneinheiten entstanden. Hinzu kommen rd. 900 Arbeitsplätze in den zahlreichen Betrieben der gemischt genutzten Bereiche des Areals. Mit dem genehmigten Bauvorhaben auf dem Areal des ehemaligen Festsaals sind voraussichtlich bis Ende 2017 weitere 120 Wohneinheiten und zusätzlich mit dem REWE-Markt eine vermutlich stark frequentierte Einzelhandelseinrichtung zu erwarten.

Mit Abschluss der Bebauung auf dem derzeit unbebauten Bereich des ehemaligen Festsaals stehen auf dem Areal selbst insgesamt rd. 660 Stellplätze zur Verfügung. Davon sind rd. 350 der privaten Stellplätze (Innenhöfe mit Ausnahme Vorbereich Block 9 (Loftwohnungen), Senkrechtparkierer entlang der Stammheimer Straße, Senkrechtparkierer in der Ebertstraße) direkt ebenerdig anfahrbar und stehen sowohl Kunden als auch Beschäftigten zur Verfügung.

Durch die Immovation AG wurde Anfang September ein Bewirtschaftungssystem auf den privaten Stellplätzen eingeführt. Mit der Einführung der kostenpflichtigen Parkierung auf den privaten Flächen hat sich der ohnehin hohe Druck im Umfeld des Areals aufgrund der Verdrängungseffekte weiter verstärkt.

Dabei geht es nicht nur um den Bereich der Stammheimer Straße, der auch bereits vor den Entwicklungen „Salamander“ stark von zahlreichen Dauerparkern (Beschäftigte, Pendler) beansprucht wurde. Auch der Bereich in Richtung Westen bis zur Bolzstraße ist sicher sowohl für ÖPNV- Pendler als auch Beschäftigte des Areals aufgrund der räumlichen Nähe grundsätzlich attraktiv, um hier den Pkw abzustellen. Weiterer Druck entsteht hier durch die zumindest in Teilbereichen fehlenden Stellplätze auf den Privatgrundstücken.

Mit der Einführung einer Bewirtschaftungszone 4 entlang des öffentlichen Straßenraums soll das Parken im Abgrenzungsbereich zielgerichtet gesteuert werden. Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung dient dabei primär den in diesem Bereich ansässigen Bewohnern, deren Chancen auf einen Stellplatz sich durch die Parkraumbewirtschaftung erhöhen.

Das Parkraumangebot entlang der Stammheimer Straße zwischen Goethe- und Salamanderstraße wird derzeit vorwiegend von Dauerparkern (Pendlern, Beschäftigten) genutzt. In diesem Bereich können auf der Ostseite der Stammheimer Straße grob überschlägig rd. 80 Kfz kostenlos abgestellt werden. Auch auf der Ostseite der Personenbahnlinie wird das private Gelände „Auto im Reisezug“ (im Eigentum der DB) intensiv von Dauerparkern genutzt. Zugriffsmöglichkeiten der Stadt auf diese Fläche bestehen aufgrund der Eigentumsverhältnisse nicht. Weitere dann allerdings kostenpflichtige Abstellmöglichkeiten für Dauerparker gibt es in den Tiefgaragen P1 „Wette“ und P4 „Bahnhofsplatz“. Stellplätze können hier monatsweise für einen Betrag von derzeit 45 Euro/Monat angemietet werden.

Perspektivisch soll den Dauerparkern auch im Zusammenhang mit den unter 3. beschriebenen Änderungen der Tarifstruktur im City Parkhaus ein kostenpflichtiges Angebot zum Abstellen ihrer Fahrzeuge gemacht werden. Hierfür müssen im Laufe des Jahres 2016 allerdings zunächst die Voraussetzungen geschaffen werden (s. unten). Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, den Einbezug der Stammheimer Straße in die Parkraumbewirtschaftung zwar grundsätzlich zu beschließen, die Umsetzung allerdings zunächst bis zur Bereitstellung von entsprechenden Kapazitäten im City Parkhaus auszusetzen.

ZUSAMMENFASSUNG PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG ENTLANG DES ÖFFENTLICHEN STRASSENRAUMS

Mit den vorgeschlagenen Änderungen kann die Parkraumbewirtschaftung aus Sicht der Verwaltung unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche sinnvoll und zielgerichtet modifiziert werden.

Die Änderungen in der **Zone 1** schaffen zusätzliche Kapazitäten im Bereich der Kurzzeitparkplätze und dienen primär der Stärkung des zentralen Einkaufsbereichs. Der vorgesehene Ausschluss von Anwohnerparken während der Hauptgeschäftszeiten im Bereich der Jakob- und Holzgrundstraße betrifft rd. 30 öffentliche Stellplätze und ist aus Sicht der Verwaltung vertretbar. Möglichen Verdrängungseffekten kann zugunsten der Anwohner mit der unter a.5 aufgeführten Änderung – Einbezug des Bereichs zwischen Jakob- und Ulrichstraße mit insgesamt rd. 75 Stellplätzen – sinnvoll entgegengewirkt werden. Eine Umsetzung der Änderung a.5 sollte aber zunächst ausgesetzt und die Situation beobachtet und zu einem späteren Zeitpunkt erneut evaluiert werden. Durch den Austausch bzw. Neuaufbau der Beschilderung in **Zone 1** entstehen initial Kosten in Höhe von **2.500,--** Euro. Im Falle einer späteren Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung im Bereich zwischen Jakob- und Ulrichstraße sind zusätzliche Kosten in Höhe von grob geschätzt **6.000,-- Euro** zu erwarten.

Die vorgeschlagenen Änderungen in den **Zonen 2 und 3** ergänzen die in diesen Bereichen bereits vorhandenen Regelungen konsequent und tragen so zu einer besseren Begreifbarkeit der Systematik bei. Insbesondere im Bereich der Zone 3 können mit der Umsetzung der Änderungen verbesserte zielgruppenbezogene Angebote bereitgestellt werden. Für die dargestellten Änderungen in **Zone 2** sind Kosten in Höhe von ca. **2.500,-- Euro** anzusetzen. Durch die Änderungen in **Zone 3** entstehen Kosten in Höhe von ca. **1.000,-- Euro**.

Die Neueinführung einer **Zone 4** im Bereich des Salamander-Areals dient primär den Anwohnern in diesem Bereich. In die Parkraumbewirtschaftung einbezogen werden so rd. 310 Stellplätze. Der Aufbau der Parkraumbewirtschaftung in der neuen **Zone 4** kann insgesamt mit ca. **14.000,-- Euro** veranschlagt werden (davon rd. 2.500,-- Euro für die Beschilderung entlang der Stammheimer Straße). Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in der Stammheimer Straße sollte zunächst bis zur Bereitstellung eines entsprechenden Angebots für Dauerparker im City Parkhaus ausgesetzt werden.

Was die **Gebührenstruktur** für die Ausstellung von Parkausweisen für Anwohner, Handwerker, etc in den parkraumbewirtschafteten Zonen betrifft so ist es aus Sicht der Verwaltung sinnvoll, in Zusammenhang mit den konzeptionellen Änderungen auch eine ggf. erforderliche Anpassung der Gebührensätze für die Nutzung der öffentlichen Stellplätze in den parkraumbewirtschafteten Zonen zu prüfen. Vergleicht man mit anderen Kommunen, so werden z.B. für Bewohnerparkausweise regelmäßig rd. 30,-- Euro/Jahr Gebühr veranschlagt. In Kornwestheim beträgt die Gebühr derzeit 20,-- Euro/Jahr, sodass hier eine Anpassung grundsätzlich durchaus denkbar wäre.

Weiter geprüft werden soll, inwiefern in Kornwestheim nicht wie in anderen Kommunen auch spezielle **Parkausweise für Dauerparker** eingeführt werden können. Dieses Angebot richtet sich an z.B. ÖPNV Pendler oder auch Beschäftigte. Gegen eine Gebühr werden Parkausweise ausgestellt, die einen Monat gültig sind. In anderen Kommunen werden hierfür rd. 25 Euro / Monat erhoben. Mit diesem Ausweis können Pendler / Beschäftigte ganztägig und ohne zeitliche Beschränkung innerhalb jeder bewirtschafteten Zone parken. Ein Anspruch auf einen Stellplatz gibt es allerdings nicht. Mit der Einführung einer solchen Lösung könnten zusätzliche Einnahmen generiert und v.a. auch Anreize für die Nutzung eines anderen Verkehrsmittels gesetzt werden.

In diesem Zusammenhang auch geprüft werden soll die Einführung eines **Parkausweis für Eigentümer von EMobilen.** Ein solches System gibt es bereits in Stuttgart und Ludwigsburg.
Der Parkausweis berechtigt zum kostenlosen Parken in den bewirtschafteten Zonen. In Kornwestheim wäre die Einführung eines solchen Systems in den Bereichen mit einer 90-Minuten-Regelung durchaus vorstellbar. Parkausweise von LB sind auch in Stuttgart gültig, gleiches gilt umgekehrt. Selbst wenn es in Kornwestheim derzeit nur ca. 12 privat betriebene EMobile gibt könnte mit der Einführung eines solchen Ausweises ein Zeichen in Richtung alternativer Mobilität gesetzt werden. Eine Kooperation mit LB und Stuttgart brächte in diesem Sinne einen wirklichen Mehrwert.

3. EINFÜHRUNG EINER TARIFSTRUKTUR FÜR DIE NUTZUNG DER TIEFGARAGE HOLZGRUND (P2) UND ÄNDERUNG DER TARIFSTRUKTUR IM CITY-PARKHAUS (P3)

Zusätzlich zum Parkangebot entlang der öffentlichen Straßen und den zahlreichen privaten Kundenparkplätzen rein quantitativ wichtigster Baustein des Stellplatzangebots im zentralen Innenstadtbereich östlich der Bahngleise sind die insgesamt rd. 442 Stellplätze in den Parkierungsanlagen P1 „Wette“, P3 „City Parkhaus“ und P4 „Bahnhofsvorplatz“.
Die Nutzung der privaten Parkierungsanlagen P1 und P4 ist kostenpflichtig. Die Anlagen werden von der Fa. Apcoa bewirtschaftet. In dem von den Stadtwerken Ludwigsburg-Kornwestheim betriebenen City Parkhaus kann derzeit 3 Stunden kostenlos parkiert werden.

Im Zusammenhang mit der im 1. Quartal 2016 vorgesehenen Inbetriebnahme der ebenfalls den Stadtwerken Ludwigsburg-Kornwestheim zugeordneten Parkierungsanlage P2 „Holzgrund“ wird das Angebot um 53 Stellplätze auf dann insgesamt rd. 530 Stellplätze erweitert.

In Vorbereitung der Inbetriebnahme der Anlage auf dem Holzgrund sollten aus Sicht der Verwaltung nunmehr Festlegungen zur künftigen Bewirtschaftung getroffen werden.
In Angleichung an das Angebot in den privaten Parkierungsanlagen P1 und P4 geht die Verwaltung dabei von einer kostenpflichtigen Nutzung der Tiefgarage Holzgrund aus. Darüberhinaus vorgeschlagen wird, auch das derzeitige Tarifsystem des City-Parkhaus anzupassen.

Nachfolgend Tabelle enthält eine Übersicht der derzeit geltenden Regelungen in den privaten Parkierungsanlagen P1 und P4 sowie den Verwaltungsvorschlag für die künftigen Regelungen in den „städtischen“ Anlagen P2 und P3:

PARKIERUNGSSCHWERPUNKTE - TARIFÜBERSICHT BESTAND P1 UND P4, VORSCHLAG P2 UND P3

	P1 Wette	P2 Holzgrund	P3 City Parkhaus	P4 Bahnhofsplatz
Anzahl Stellplätze	81	53	186	175
Öffnungszeiten	00.00 - 24.00	06.00 - 22.00	06.00 - 22.00	06.00 - 22.00
Tagtarif	06.00 - 19.00	06.00 - 19.00	08.00 - 19.00	06.00 - 19.00
1. Stunde	1,20	frei	frei	0,70
Weitere Stunde	1,20	1,00	1,00	0,70
TagesMax	8,00	10,00	6,00	6,00
Ticketverlust	8,00	10,00	6,00	6,00
Nachttarif	19.00 - 06.00	19.00 - 06.00	19.00 - 08.00	19.00 - 06.00
Jede Stunde	1,00	0,50	0,50	1,00
NachtMax	2,00	2,00	1,00	2,00
Vergütung	45 Min. ab 10,-- Euro Einkauf bei Penny			60 Minuten bei Einkauf im Edeka
Dauerparken	ja	nein	ja	ja
Tarif / Monat	45,--	entfällt	45,--	45,--

Ergänzende Erläuterungen

a) Öffnungszeiten

Eine durchgehende Öffnungszeit wird nicht zwingend für erforderlich gehalten. Analog der Tiefgarage P4 „Bahnhofsplatz“ sind aus Sicht der Verwaltung für P2 und P3 gleichermaßen Öffnungszeiten von 06.00 – 22.00 Uhr ausreichend. Die Ausfahrt ist ganztägig möglich.

b) Tarifstruktur

Grundsätzlich anzustreben ist eine Vereinheitlichung der Tarifsysteme von P2 und P3. Nach Aussagen der Stadtwerke grundsätzlich vermieden werden sollte dabei ein „unrunder“ Stundentarif. Ein Tarif 1.-- / Stunde im Zeitraum „Tag“ und 0,50 Euro / Stunde im Zeitraum „Nacht“ wird für angemessen erachtet.

Die Einführung einer „Brötchentaste“ (30 Min. kostenlos) ist zur Attraktivierung der Nutzung der Parkhäuser aus Sicht der Verwaltung zu kurz gesprungen, da auch im öffentlichen Raum 30 Minuten (durch Ungenauigkeit des Systems „Parkscheibe“ de facto länger) kostenlos parkiert werden kann. Mit dem Ziel Kunden, die sich von vorneherein wissend länger als 30 Minuten in der Innenstadt aufhalten, direkt und ohne Umwege zur Nutzung von P2 und P3 zu bewegen ist aus Sicht der Verwaltung das System „1 Stunde kostenlos“ zielführender.

P2 „Holzgrund“:
Ein gegenüber dem City Parkhaus (6,-- Euro) deutlich höheres TagesMax von 10,-- Euro in der TG Holzgrund hält Parkraumkapazitäten frei und dient an dieser Stelle einem höheren Fahrzeugdurchsatz. Ein gegenüber dem City Parkhaus mit 1,-- Euro etwas höheres NachtMax von 2,-- Euro lenkt die Nachtparkierung eher in das City Parkhaus.

P3 „City Parkhaus“:
Die Einführung eines günstigen Nachttarifs von 1,-- Euro soll den Anwohnern zusammen mit der Ausdehnung der Nachtzeit auf 08.00 Uhr morgens eine attraktive wettergeschützte Möglichkeit des Abstellens ihrer Fahrzeuge bieten und gleichzeitig die Grundauslastung erhöhen.

c) Dauerparkplätze

P2 „Holzgrund“:
In P2 sollte im Unterschied zum City Parkhaus ob der vergleichsweise geringen Kapazitäten das Dauerparken von Pendlern, Beschäftigten, Anwohnern gezielt vermieden werden. Das TagesMax ist mit 10,-- Euro entsprechend angesetzt. Eine monatsweise Vermietung von Dauerabstellplätzen sollte nicht angeboten werden.

P3 „City Parkhaus“:
Derzeit werden im City Parkhaus ausschließlich in dem über ein Rolltor separat anfahrbaren Bereich Dauerabstellplätze vermietet. Hier stehen rd. 37 Dauerparkplätze zur Verfügung, die für einen Preis von 35 Euro/Monat angemietet werden können. Die Nachfrage nach Dauerparkplätzen ist bereits heute offensichtlich größer als das Angebot; die Stadtwerke führen eine Warteliste.
Ergänzend werden im offenen Bereich des City-Parkhaus derzeit 18 Park+Ride-Stellplätze bereitgestellt, die restlichen Stellplätze stehen zur „freien Verfügung“.
Aus Sicht der Verwaltung ist die Bereitstellung von Dauerparkplätzen im separat anfahrbaren Bereich auch weiterhin sinnvoll und sollte entsprechend beibehalten werden. Darüberhinaus bietet es sich zur Entlastung des öffentlichen Raums (z.B. Stammheimer Straße) an, auch im offen zugänglichen Bereich des Parkhauses ein Kontingent an Dauerabstellplätzen für Beschäftigte und Pendler bereit zu stellen. Aus Sicht der Verwaltung ist die monatsweise Vermietung eines Kontingents von max. 50 Stellplätzen (rd. 25%) von Dauerabstellplätzen z.B. für Beschäftigte und Pendler aufgrund der großen Stellplatzkapazität im Parkhaus vorstellbar und wird auch im Hinblick auf die Bereitstellung von Parkraum für die Kunden der Innenstadt als unproblematisch eingeschätzt. Damit könnte die Grundauslastung erhöht und insbesondere auch Beschäftigten ein attraktives Angebot gemacht werden.
In Angleichung an die Tarifstrukturen der privaten Parkierungsanlagen P1 und P4 sollte der Monatstarif für die Anmietung von Dauerabstellplätzen künftig auf 45 Euro / Monat erhöht werden.

FAZIT

Parkraummanagement bedeutet, ein möglichst zielgerichtetes und differenziertes Stellplatzangebot zu generieren, um so die Bedürfnisse aller Nutzergruppen (Bewohner, Kunden, Beschäftigte, Pendler) sowohl quantitativ als auch qualitativ möglichst optimal zu befriedigen. Insgesamt wird in der zentralen Innenstadt mit rd. 1000 Stellplätzen (vgl. Anlage 1) aus Sicht der Verwaltung ein angemessenes und ausreichend differenziertes Angebot bereitgestellt.

Mit den vorgeschlagenen Anpassungen der Regelungen der bereits bewirtschafteten Zonen 1, 2 und 3 sowie der Neuausweisung der Zone 4 im Bereich des Salamander-Areals kann das bestehende System der Bewirtschaftung entlang des öffentlichen Straßenraums aus Sicht der Verwaltung sinnvoll und „begreifbar" ergänzt und im Sinne der Verkehrslenkung und –steuerung angemessen auf städtebauliche Entwicklungen reagiert werden. Die Änderungen dienen dabei primär den **Anwohnern** in diesen Bereichen. In direkter Nähe zur zentralen Einkaufslage zielen die Änderungen vor allem auf den **Kundenverkehr** ab.

Der Beibehalt des Systems der kostenlosen Bereitstellung von Parkraum entlang der öffentlichen Straßen ist dabei aus Sicht der Verwaltung auch weiter zwingend erforderlich. „Kostenloses Parken" ist insbesondere vor dem Hintergrund der Situation in der zentralen Innenstadt die sich derzeit erst wieder „im Aufbau" befindet wichtiger Standortfaktor. Auch wäre für den Wiederaufbau von Parkscheinautomaten zunächst ein größerer Invest notwendig. Für Anschaffung und Aufbau von Automaten wäre eine Investition von grob rd. 5.000,-- Euro pro Stück erforderlich. Weitere Kosten entstehen durch Betrieb und Unterhaltung der Automaten. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass das System „Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheinautomaten" in der derzeitigen Situation nicht wirtschaftlich dargestellt werden kann.

Speziell in den zentralen Einkaufslagen für den Kundenverkehr ganz wesentlich ist das Zusammenspiel und die Wechselwirkung von Parkraumbewirtschaftung und den Tarifstrukturen in den Parkierungsschwerpunkten P1 – P4.

Hier soll mit der Ausweisung von Kurzzeitparkzonen entlang des öffentlichen Straßenraums in Bereichen direkt räumlich angrenzend an die Einzelhandelslagen ein hoher Umschlag ermöglicht und dadurch die Innenstadt gestärkt werden **(Zielgruppe Kunden).**
Im Übergang zu den nicht bewirtschafteten Bereichen richtet sich der Fokus eher auf die Bereitstellung von Parkraum für die Anwohner durch die Vermeidung von Dauerparken durch Beschäftigte und Pendler **(Zielgruppe Anwohner)**.

Ergänzend hierzu soll sich das Angebot in den Parkierungsschwerpunkten P1 – P4 primär an Kunden richten, die einen längeren Aufenthalt in der Innenstadt beabsichtigen. In der Wechselwirkung mit dem Bewirtschaftungssystem der ebenerdigen Stellplätze ist der Vorschlag, in den Parkierungsanlagen P2 und P3 ein kostenloses Parken für die Dauer von 60 Minuten anzubieten aus Sicht der Verwaltung auch mit Blick auf die privaten Tiefgaragen angemessen.
Konzeptionell ebenfalls Ziel muss es sein, Dauerparkern wie Beschäftigten, Pendlern, etc in den Parkierungsschwerpunkten ein entsprechendes Angebot zu machen, um so den öffentlichen Straßenraum zu entlasten (z.B. perspektivischer Wegfall von kostenlosen Dauerabstellplätzen im Bereich der Stammheimer Straße). Die Bereitstellung von kostenpflichtigen Dauerabstellplätzen im City Parkhaus ist hier aus Sicht der Verwaltung in Ergänzung zu den ohnehin vorhandenen Abstellmöglichkeiten in den privaten Tiefgaragen ein zusätzliches Angebot, durch das letztlich auch keine nachhaltigen Auswirkungen auf den Kundenverkehr zu erwarten sind **(Zielgruppe Kunden, Beschäftigte, Pendler)**.

Inwiefern die Vorhaltung von Parkplätzen für Park+Ride-Kunden im City-Parkhaus (derzeit 18) in das künftige Bewirtschaftungssystem umsetzbar ist muss von den Stadtwerken in der Fortfolge geprüft werden. Ganz grundsätzlich könnte dieser Zielgruppe von der Deutschen Bahn auch ein entsprechendes Angebot auf dem „Auto im Reisezug-Gelände“ gemacht werden.

Primär aus wirtschaftlicher Sicht wichtig ist es, über ein entsprechend ausgelegtes System eine möglichst hohe Auslastung insbesondere auch der Stellplätze in den zentralen Anlagen P1 – P4 zu erzielen. Eine Untersuchung des Büro modus consult im Rahmen des Mobilitätskonzept belegt, dass in den bestehenden Anlagen P1, P2 und P4 gleichermaßen Reserven zur Verfügung stehen, die aus Sicht der Verwaltung mit der Umsetzung des in der Vorlage ausgeführten Gesamtmaßnahmenpakets besser ausgenutzt werden können.

Belastbare Aussagen zu den zu erwartenden Verbesserungen der Einnahmeseite der städtischen Anlagen können an dieser Stelle aber sicher nicht gemacht werden. Hier muss die weitere Entwicklung abgewartet werden. Eine Rentierlichkeit des Betriebs der städtischen Parkierungsanlagen P2 und P3 ist aber trotz der Anpassung der Tarifstruktur auch weiter nicht zu erwarten.

Wünschenswertes Ergebnis eines funktionierenden Parkraummanagements ist aber sicher auch, möglichst viele Personen zum Umstieg auf ein Verkehrsmittel des sogenannten „Umweltverbunds“ zu bewegen. Insbesondere auch das Fahrrad scheint hier aufgrund der Kompaktheit der Stadt Kornwestheim („Stadt der kurzen Wege“) ein geeignetes Verkehrsmittel. In diesem Zusammenhang sicher wichtig ist die Bereitstellung entsprechender Infrastrukturen, die zur Nutzung des Fahrrads animieren. Hierzu gehören neben einem funktionierenden Radrouten und –wegenetz sicher auch entsprechend geeignete Fahrradabstellanlagen. Trotzdem hier im Innenstadtbereich in den vergangenen Jahren sowohl aus quantitativer als auch qualitativer Sicht deutliche Verbesserungen erzielt werden konnten bieten sich hier z.B. im Bahnhofsbereich weitere Handlungsansätze. Ganz allgemein sind entsprechende Vorschläge zur Stärkung aller Verkehrsmittel des Umweltverbunds (ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer) auch in Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts zu erwarten.

Grundsätzlich klar ist, dass das System einer Parkraumbewirtschaftung nur dann funktioniert, wenn entsprechende Kontrollen durchgeführt werden. Diese werden bereits heute durch den GVD im Rahmen der Möglichkeiten der zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen geleistet.

Das Maßnahmenpaket – Anpassung der Zonenregelungen, Neuausweisung einer Zone 4, Einführung einer Tarifstruktur in den städtischen Parkierungsanlagen - wurde mit dem BdS/Stadtmarketing besprochen und wird sehr positiv aufgenommen. Im Rahmen der Gespräche auch thematisiert wurde, inwiefern die Nutzung der Tiefgaragen nicht über die Einführung eines Vergütungssystems zusätzlich attraktiviert werden könnte (vgl. Vergütung/Zeitgutschrift bei Einkauf im Penny in P1 „Wette“ oder auch bei Einkauf im Edeka in P4 „Bahnhofsplatz“). Ein solches System existiert unter der Bezeichnung „Parkeschön“ auch bereits in Ludwigsburg. Hier werden allerdings rd. 40% der dadurch entstehenden Kosten im Sinne der Standortstärkung und Wirtschaftsförderung von der Stadt getragen. Ob ein solches System ganz grundsätzlich und wenn ja unter welchen Rahmenbedingungen auch in Kornwestheim eingeführt werden kann soll im Jahr 2016 in weiteren Gesprächen mit dem BdS/Stadtmarketingverein erörtert werden.

FINANZIERUNG UND WEITERES VORGEHEN

Für die Änderungen im Bereich der parkraumbewirtschafteten Zonen 1-3 sowie die Neuausweisung der Zone 4 im Bereich des Salamander-Areals sind für den Austausch vorhandener Schilder sowie den Aufbau neuer Schilderstandorte grob geschätzt insgesamt 17.500,-- Euro (+ 6.000,-- Euro im Falle der Umsetzung des Bereichs zwischen Jakob- und Ulrichstraße, + 2.500,-- Euro im Falle der Umsetzung des Bereichs der Stammheimer Straße) anzusetzen. Die Kosten verteilen sich wie folgt:

Zone 1:	2.500,-- Euro (+ 6.000,-- Euro im Falle der Umsetzung des Bereichs zwischen Jakob- und Ulrichstraße)
Zone 2:	2.500,-- Euro
Zone 3:	1.000,-- Euro
Zone 4:	11.500,-- Euro (+ 2.500,-- Euro im Falle der Umsetzung des Bereichs der Stammheimer Straße)

Zur Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Haushalt 2016 unter Produkt 54.10.01.00.00 - 4212100 entsprechende Mittel eingestellt.
Einen positiven Beschluss des Gemeinderats unterstellt könnte vom Fachbereich 9 die Beschilderung zonenweise im Laufe des ersten Halbjahrs 2016 entsprechend geändert bzw. ergänzende Schilderstandorte umgesetzt werden.

Den Investitionen gegenüber gestellt werden können zusätzliche Einnahmen durch die Ausstellung von Parkausweisen für Anwohner, Beschäftigte, Handwerker und Besucher, die derzeit aber nicht belastbar abgeschätzt werden können. Parkausweise für Dauerparker gibt es in Kornwestheim derzeit nicht. Die Auswertung der Statistik der Jahre 2013 und 2014 zeigt, dass über die Abgabe entsprechender Parkausweise für die Zonen 1, 2 und 3 jährlich rd. 10.000,-- Euro an Einnahmen generiert werden konnten.
Von der Verwaltung vorgesehen ist, die Möglichkeiten einer Einführung weiterer Sonderparkausweise sowie eine Anpassung der Gebühren zu prüfen und dem Gemeinderat hierzu im ersten Halbjahr 2016 einen entsprechenden Vorschlag vorzulegen.

Die „städtischen“ Anlagen P2 „Holzgrund“ und P3 „City-Parkhaus“ werden der sogenannten „Versorgungsfremden Sparte“ zugeordnet. Die Finanzierung notwendiger Maßnahmen für die Einführung einer Tarifstruktur in der erfolgt entsprechend über den Haushalt der Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim.
Für die Tiefgarage Holzgrund wurden die erforderlichen baulichen Voraussetzungen sowohl bei der Planung als auch kostenmäßig berücksichtigt. Eine Umsetzung ist von daher vorbereitet und auch kurzfristig möglich.
Für das City-Parkhaus sind zur Einführung der geänderten Tarifstruktur entsprechende planerische Untersuchungen und nachfolgend bauliche Maßnahmen (Schrankenanlage, Schleifen, Standorte Kassenautomaten, Strom, etc) erforderlich. Die genauen Kosten können erst nach Vorliegen des Ergebnisses der Untersuchungen beziffert werden. Der Haushalt der Stadtwerke enthält hier für das Jahr 2016 aber einen entsprechenden finanziellen Ansatz. Eine Zustimmung des Gemeinderats zur künftigen Bewirtschaftung im City-Parkhaus unterstellt wäre hier die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen durch die Stadtwerke noch im Jahr 2016 grundsätzlich denkbar.