

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

**Ausbau des bestehenden
Parkhinweissystems zu einem
dynamischen Parkleitsystem
- Ausführungsgenehmigung**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	09.12.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	10.12.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	18.12.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, sowie der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen folgenden Beschluss des Gemeinderates:

Der Gemeinderat genehmigt die Umsetzung des dynamischen Parkleitsystems in Heidelberg mit Gesamtkosten in Höhe von 1.720.000,00 €.

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Beschilderungsbeispiel 1
A 2	Beschilderungsbeispiel 2
A 3	Beispiel Sonderinformation
A 4	Beschilderungsbeispiel 3
A 5	Einteilung der Zielgebiete
A 6	Zielführung

I. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes:

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Das bisher bestehende Parkhinweissystem wird zu einem modernen, leistungsfähigen dynamischen Parkleitsystem ausgebaut

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine



II. Begründung:

1. Historie:

Das seit dem Jahr 1998 in Heidelberg bestehende Parkhinweissystem wird im Wesentlichen in der Altstadt und im Zentrum eingesetzt. Mit dem gegenwärtigen System wird der Parksuchverkehr im Bereich der Altstadt von einem Parkhaus zum Nächsten geführt. An wenigen Parkhäusern gibt es eine Information durch dynamische Frei/Besetzt-Anzeigen.

2. Situation:

Diese Konzeption entspricht nicht mehr den heutigen Ansprüchen an ein modernes Parkleitsystem, da

- das Stadtgebiet in seiner Gesamtheit nicht umfasst ist
- das Neuenheimer Feld mit Universität, Instituten, dem Universitätsklinikum, sowie das Umfeld des Hauptbahnhofs nicht berücksichtigt sind
- eine Anzeige der vorhandenen Reststellplätze fehlt.

3. Zielsetzung:

Das bestehende Parkhinweissystem soll zu einem dynamischen Parkleitsystem weiter entwickelt werden. Dabei sollen insbesondere folgende Eckpunkte Berücksichtigung finden:

- Das gesamte Stadtgebiet soll in das Parkleitsystem mit einbezogen werden, da der Parksuchverkehr über alle Zufahrtsstraßen nach Heidelberg erfolgt

- Die Zielgebiete sollen, soweit erforderlich, neu geordnet und ergänzt werden. Dies betrifft insbesondere
 - ⇒ das Neuenheimer Feld mit der Universität und den dazugehörigen Instituten, sowie dem Universitätsklinikum. Das Parkleitsystem der Universität/des Universitätsklinikums soll in das städtische Parkleitsystem, das auf der Berliner Straße bis zum Neuenheimer Feld führen soll, integriert werden.
 - ⇒ den Hauptbahnhof mit einer Unterteilung in Hauptbahnhof Nord und Süd
 - ⇒ die Altstadt, mit einer Unterteilung in Altstadt Nord (ehemals Kongresshaus), Süd und Schloss
 - ⇒ das Zentrum, mit einer Unterteilung in Zentrum Nord und Süd.
- Zur leichteren Zielverfolgung und Wiedererkennung werden Farben für die jeweiligen Zielgebiete eingeführt. Die Farben sind noch nicht festgelegt.
- An den Hauptzufahrten der Stadt sollen 7 Informationsdisplays Auskunft über die Parkraumsituation in der Stadt geben. Diese Anzeigen können bei Bedarf über verkehrliche Besonderheiten (Baustellen, Umleitungen etc.) informieren oder für Marketing-Zwecke verwendet werden.
- Über die Installation eines Parkleitrechners ist die dynamische Anzeige der freien Stellplätze in der Summe oder für ein einzelne Parkhäuser möglich.
- Eine Verknüpfung des Parkleitsystems zum Verkehrsrechner eröffnet die Möglichkeit, die Steuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) zu beeinflussen. Die Belegungsdaten der Parkplätze im Neuenheimer Feld sollen für die Beeinflussung der LSA auf der Berliner Straße genutzt werden. Damit wird die Verteilung des Parksuchverkehrs auf die 3 Zufahrten zum Neuenheimer Feld vorrangig im Berufsverkehr beeinflusst.
- Die Planung des Parkleitsystems sieht vor, Sondersituationen wie Hochwasser, Sperrungen oder andere Störungen zu berücksichtigen und den Parksuchverkehr entsprechend umzuleiten.
- Die Erweiterung des Gesamtsystems um weitere Zielgebiete wie die Bahnstadt, oder im Bereich der Bahnhofstraße ist sicherzustellen.

4. Planungsstand und Kostensituation

Das mit der Vorplanung beauftragte Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen hat im Rahmen der Vorplanung eine Kostenschätzung vorgelegt. Für die Erreichung der wesentlichen Ziele ist mit Gesamtkosten in Höhe von 1.720.000 € zu rechnen. Im Haushalt 2008 (TH 66) sind (Projektnummer 8.66110716) 800.000 € eingestellt. Zur Weiterführung des Projektes wurden im Haushaltsplanentwurf 2009 (TH 81) zunächst weitere 650.000 € (Projektnummer 8.81000912) vorgesehen. Nach der jetzt vorgelegten Kostenschätzung wird dieser Ansatz um 270.000 € durch das Änderungsblatt der Verwaltung erhöht. Nach Haushaltsbeschluss stehen somit die erforderlichen 1.720.000 € zur Verfügung.

Tabelle 1: Kostenschätzung

Pos.	Titel	Betrag in €
1	Zentrale	140.450,00
2	Wegweiserstandorte	796.350,00
3	Parkhäuser und Parkplätze	239.080,00
4	Sonstiges	26.000,00
5	Planungskosten (Lph. 3 bis 9)	110.001,11
	Zwischensumme	1.311.881,11
6	Unvorhergesehenes (10 %)	131.188,11
	Nettosumme	1.443.069,22
	zzgl. ges. Mehrwertsteuer 19%	274.183,15
	Bruttosumme gerundet	1.720.000,00

Vorläufig werden auf folgende Komponenten des stadtweiten Parkleitsystems verzichtet:

- I. das Zielgebiet Hauptbahnhof
- II. 7 dynamische Informationsdisplays an den Stadteingängen
- III. eine Internetpräsenz und Datenverknüpfung aus dem Parkleitreechner

Nach vorliegenden Erfahrungen können diese weiteren Module mittelfristig ergänzt werden.

Wir bitten um Zustimmung.

gez.

Bernd Stadel