

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0008/2019/IV**

Datum:  
25.01.2019

Federführung:  
Dezernat I, Amt für Wirtschaftsförderung und Wissenschaft

Beteiligung:

Betreff:

**Parkplatzkapazität Bahnstadt und vernetzte  
Lösungsmodelle (Antrag 0061/2018/AN)**

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt	20.02.2019	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	27.02.2019	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	28.03.2019	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Bezirksbeirat Bahnstadt, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nimmt die Information zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
<b>Einnahmen:</b>	
Keine	
<b>Finanzierung:</b>	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Der Parkraummangel in der Bahnstadt für Unternehmen, deren Beschäftigte und Kunden ist groß und bleibt es auch. Zu dessen Lösung wird bereits stadtintern und auch mit Dritten gearbeitet, um sowohl stadtteilübergreifend als auch innerhalb des Stadtteils zusätzliche Angebote zu schaffen. Zeitgleich werden Maßnahmen und Instrumente zur Minderung der hohen Nachfrage erarbeitet.

## **Begründung:**

*Die SPD-Fraktion stellt folgenden TOP-Antrag:*

*Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen einer Informationsvorlage darzustellen, wie der wachsende Parkraumbedarf für gewerbliche Nutzung in der Bahnstadt stadtteilübergreifend gedeckt werden kann.*

*Explizit darzustellen ist, ob das neu zu planende Parkhaus auf den Gewerbeflächen in Patton Barracks den jetzigen und zukünftigen (mit Erschließung neuer Gewerbeflächen) Bedarf in der Bahnstadt durch eine Kapazitätserhöhung decken kann.*

### **1. Ausgangssituation**

Die städtebauliche Rahmenplanung der Bahnstadt wurde 2007 vom Gemeinderat verabschiedet. Sie legt ein Parkraumkonzept fest, das „die Anzahl der herzustellenden Stellplätze [...] minimiert und so [anordnet], dass der Verkehr zu den Garagenbauwerken möglichst verträglich abgewickelt werden kann“ (Rahmenplan Bahnstadt 2007, Seite 31). Das Ziel, die Bahnstadt zu einem nachhaltigen und verkehrsberuhigten Stadtteil zu formen, fließt damit auch direkt in das Parkraumkonzept ein.

Über zehn Jahre nach dem Aufstellen der Rahmenplanung ist erkennbar, dass sich die damals gesetzten Rahmenbedingungen in Teilen nicht mit der tatsächlichen Entwicklung der Bahnstadt decken – die Nachfrage nach PKW-Stellplätzen in der Bahnstadt ist höher als angenommen.

Aspekte des ursprünglichen Parkraumkonzeptes befinden sich derzeit noch in der Umsetzung, wie beispielsweise Garagen, die tagsüber von Beschäftigten und nachts von Anwohnern der Bahnstadt genutzt werden (z.B. Westarkaden und Europaplatz). Zudem haben Investoren, die Gewerbeflächen vermieten, meist nur die gemäß Landesbauordnung erforderliche Mindestanzahl an Parkplätzen hergestellt. Diese reicht jedoch nicht aus, um den bestehenden Bedarf der Mieter zu decken.

Viele Betriebe, deren Beschäftigte sowie Bürgerinnen und Bürger im Stadtteil Bahnstadt haben sich im Kontext einer angespannten Parkraumsituation an die Stadt Heidelberg gewandt. Das an verschiedener Stelle hinsichtlich der bestehenden Parkräume durchaus Gesprächs- und gegebenenfalls auch Handlungsbedarf besteht, wurde dabei deutlich kommuniziert.

Vor diesem Hintergrund hat das Amt für Wirtschaftsförderung und Wissenschaft das Thema aufgegriffen und im Frühsommer 2018 sämtliche Unternehmen der Bahnstadt, die zwischen der Speyerer Straße und der Pfaffengrunder Terrasse angesiedelt sind, zu ihrem Bedarf an Dauer- und Kurzzeitparkplätzen befragt. Ziel war es, den aktuellen und zukünftigen Bedarf von Seiten der Unternehmen, deren Kunden (zum Beispiel Halle 02) und insbesondere Beschäftigten, zu ermitteln und eine entsprechend belastbare Arbeitsgrundlage zum weiteren Umgang mit der Thematik Parkraumangel im Stadtteil zu schaffen. Da sich das Einzugsgebiet der Beschäftigten in der Bahnstadt bis in (ländliche) Bereiche erstreckt, die auch heute noch nicht ausreichend mit dem ÖPNV angeschlossen sind, wird der motorisierte Individualverkehr absehbar eine zentrale Bedeutung behalten.

Die hohe Rücklaufquote im Rahmen der Umfrage unterstreicht den Handlungsbedarf deutlich. Die Mehrheit der befragten Unternehmen sprachen sich dabei für zusätzliche Parkräume in direkter Nähe zu den jeweiligen Firmensitzen aus. Insgesamt wurde ein Bedarf an ca. 650 zusätzlichen Dauerparkplätzen formuliert. Durch absehbare Firmenansiedlungen und Expansionen wird dieser Bedarf weiterwachsen. Zudem wurde ein Bedarf von ca. 200 Kurzzeitparkplätzen ausgedrückt.

Inwieweit die bessere Erschließung der Bahnstadt durch die neue Straßenbahnlinie und die attraktivere fußläufige Anbindung des Bahnhofs die Nachfrage nach zusätzlichen Stellplätzen seit der Umfrage senken konnte und wird, wurde noch nicht näher untersucht.

Dem Amt für Wirtschaftsförderung und Wissenschaft sind bereits Fälle gefährdeter beziehungsweise ausgebliebener Ansiedlungen und möglicher Abwanderungen von Betrieben angetragen worden, die in direktem Zusammenhang mit der Parkraumsituation stehen. Lösungsorientierte Maßnahmen sind daher zum Erhalt und Ausbau des Wirtschaftsstandortes notwendig.

## **2. Ziele und Maßnahmen bezüglich des Parkraumbedarfs in der Bahnstadt**

Auf Grundlage dieser Ergebnisse wurden in den vergangenen Monaten sowohl verwaltungsintern als auch gemeinsam mit der städtischen Garagengesellschaft, Projektentwicklern, Investoren und Bauträgern verschiedene Lösungsansätze diskutiert, die sich qualitativ wie quantitativ an dem erhobenen Bedarf orientieren. Neben Konzepten zur Regulierung der Nachfrage (z.B. durch betriebliche Mobilitätskonzepte) sind dabei ebenfalls Maßnahmen zur Angebotserweiterung Teil der gesamtheitlichen Lösungsstrategie. Letztere beinhalten unter anderem Überlegungen und Planungen zur Schaffung von zusätzlichem Parkraum in Form von Hoch- bzw. Tiefgaragen. Grundsätzlich werden alle Maßnahmen vor dem Hintergrund des Ziels der nachhaltigen Stadtentwicklung abgewogen.

### **2.1. Stadtteilübergreifende Lösungsansätze**

Der bestehende Parkraumangel in der Bahnstadt kann aller Voraussicht nach kurzfristig nicht innerhalb der Bahnstadt selbst behoben werden. Gründe dafür sind die fehlende Verfügbarkeit geeigneter Flächen bzw. die daran gekoppelten baulichen, finanziellen oder zeitlichen Rahmenbedingungen und Entwicklungen. Deswegen werden ergänzend auch stadtteilübergreifende Lösungsansätze für die angespannte Parkraumsituation in der Bahnstadt durch die Verwaltung geprüft und teilweise erfolgreich umgesetzt.

So konnten im Gewerbegebiet Weststadt interimsmäßig über 100 Stellplätze auf der ehemaligen NATO-Fläche in der Rudolf-Diesel-Straße geschaffen werden. Allerdings stellen diese gewonnenen Stellplätze lediglich eine zeitlich begrenzte Übergangslösung für wegfallende Stellplätze im Rahmen der Entwicklung des Kongresszentrums dar.

In der Gesamtheit weisen auch die Nachbarstadtteile der Bahnstadt nur begrenzt geeignete oder gar keine Flächen zur Bereitstellung zusätzlichen Parkraums auf. Mit wachsender Entfernung (sowohl geographisch als auch hinsichtlich der Zahl nötiger zusätzlicher Verkehrsträger) zum Arbeits- bzw. Wohnort Bahnstadt verlieren Parkmöglichkeiten erfahrungsgemäß zudem sehr schnell an Praktikabilität. Gründe dafür sind beispielsweise auch die Notwendigkeit höherer Flexibilität von Beschäftigten mit familiären Aufgaben, körperliche Einschränkungen oder geringerer zeitlicher Aufwand, die mit ortsnahen Parkmöglichkeiten einhergehen.

### **2.2. Parkhaus auf dem Heidelberger Innovation Park**

In relativ geringer Entfernung (ca. 600 m) zur den Gebieten mit dem höchsten Parkdruck durch Beschäftigte von Bahnstädter Unternehmen (östliche Bahnstadt) liegt die im Kontext des Heidelberger Innovation Parks (hip) geplante Quartiersgarage<sup>1</sup>. Diese wird im Jahr 2020 fertiggestellt und von der Garagengesellschaft der Heidelberger Stadtwerke betrieben. Die Quartiersgarage soll neben dem notwendigen Stellplatzbedarf der südlich angrenzenden

Großsporthalle auch ein Teil des Bedarfs an öffentlichen Parkplätzen sowie ein Teil der notwendigen Stellplätze der angrenzenden Gewerbetriebe mit einem Angebot von ca. 600 Stellplätzen decken. Den bestehenden Planungen nach werden alle Kapazitäten der Quartiersgarage zur Abdeckung des Parkraumbedarfs der auf dem hip angesiedelten Unternehmen benötigt.

Eine Erhöhung der Kapazität der Quartiersgarage ist aus Gründen bestehenden Baurechts und Wirtschaftlichkeit nicht möglich. Eine Erweiterung in die Horizontale ist nicht mit den in der Umgebung geplanten Gebäuden vereinbar. Eine Erweiterung in die Vertikale ist ebenfalls nicht möglich, da die städtebaulich verträgliche Bauhöhe bereits ausgereizt ist und die Schaffung zusätzlicher unterirdischer Stellplätze nicht finanzierbar ist.

Die finale Auslastung der Sammelgarage setzt jedoch nicht zeitgleich mit deren Eröffnung ein. Die temporäre Nutzung als weitere Interimsmaßnahme zur Bereitstellung zusätzlicher Stellplätze für die Beschäftigten und Bewohner der Bahnstadt wird deswegen bereits von der Verwaltung angedacht. In diesem Zusammenhang ist jedoch auf den Vorrang der Bedarfe von Beschäftigten und Unternehmen des Heidelberg Innovation Park (hip) gegenüber den Bedürfnissen der Bahnstadt hinzuweisen.

Die zeitweise Etablierung eines Shuttle-Verkehrs jeglicher Art ist aller Voraussicht nach weder wirtschaftlich realisierbar noch praktikabel. Die Fußläufigkeit, die mit der geringen Entfernung einhergeht, hat eine geringe Zeitersparnis durch den Shuttle-Verkehr zur Folge. Dadurch machen bereits geringe „Wartezeiten“ von nur wenigen Minuten dessen Einrichtung obsolet, wenn man von widrigen Witterungsverhältnissen absieht und von vorhandener Mobilität zu Fuß ausgeht. Zudem sind 600 Fahrradparkplätze in der Sammelgarage vorgesehen, die eine Überbrückung der Strecke mit dem eigenen Fahrrad sehr attraktiv machen.

### **3. Weiteres Vorgehen**

#### **3.1. (Über-)betriebliches Mobilitätsmanagement**

Mittlerweile haben sowohl die Straßenbahnlinien 22 und 26 ihren regulären Betrieb aufgenommen als auch der Bahnhof eine bessere fußläufige Erreichbarkeit über den Max-Planck-Ring erhalten. Die noch bessere Anbindung der Bahnstadt an den ÖPNV und das regionale Schienennetz soll zusammen mit diesbezüglichen Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements mehr Beschäftigte und Bürgerinnen zu dessen Nutzung anregen (z.B. Job-Ticket, Job-Rad, Mitfahrgelegenheits-Apps, Parkplatz-Sharing).

Neben Maßnahmen, die einen Wechsel auf Verkehrsträger des Umweltverbundes fördern, eignen sich auch Instrumente zur Erhöhung der Anzahl der beförderten Personen pro PKW, um den Parkraumangel nachfrageseitig zu mindern. Überbetriebliche Plattformen zur Bildung von Fahrgemeinschaften und Mechanismen, die beispielsweise bei Erkrankung des Fahrers für seine Mitfahrer greifen, stellen solche Instrumente dar. Die Stadtverwaltung unterstützt Betriebe ämterübergreifend bei entsprechenden Fragestellungen – ein Baustein dieses Tätigkeitsbereichs ist die Implementierung eines Wirtschaftsverkehrsbeauftragten.

#### **3.2. Prüfung Interimslösung „hip Quartiersgarage“**

Angebotsseitig können und sollen auch weiterhin temporäre Lösungen zur Entlastung der angespannten Parkraumsituation geprüft und umgesetzt werden. Eine Nutzung der „hip Quartiersgarage“ durch in der Bahnstadt beschäftigte PKW-Fahrer bis die Kapazitäten durch Beschäftigte des hip benötigt werden ist eine solche prüfungswerte Interimslösung.

Die Stadtverwaltung befindet sich diesbezüglich im Austausch mit der städtischen Garagengesellschaft und den Unternehmen.

### **3.3. Schaffung zusätzlicher Stellplätze innerhalb der Bahnstadt**

Wie dargelegt ist der Parkraummangel in der Bahnstadt erheblich und ein maßgeblicher Faktor dafür, dass bereits heute Ansiedlungen größerer Unternehmen in der Bahnstadt in diesem Kontext kritisch gesehen und teilweise verworfen werden. Zukünftig wird die Fertigstellung weiterer Büroflächen und die sich ansiedelnden Unternehmen und Beschäftigte den absoluten Parkraumbedarf weiter steigen lassen, selbst wenn die Maßnahmen zur Senkung des relativen Stellplatzbedarfs pro 100 Beschäftigten erfolgreich implementiert werden können. Zudem werden kurz- und mittelfristig die momentan bestehenden bzw. geplanten Interimslösungen wegfallen und den Parkdruck deutlich steigen lassen.

Die Schaffung zusätzlicher Stellplätze in direkter räumlicher Umgebung und funktionalem Zusammenhang zu den unterversorgten Betrieben und Bereichen der Bahnstadt ist elementar. Sie ist im Rahmen einer integrierten Lösungsstrategie durch keine anderen Maßnahmen ersetzbar. Vor diesem Hintergrund werden weitere Möglichkeiten zur nachhaltigen Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen in der Bahnstadt, die gegebenenfalls umnutz- oder rückbaubar sein können, von der Stadtverwaltung fortlaufend geprüft und in sämtlichen städtebaulichen Abwägungsprozesse berücksichtigt.

Grundsätzlich wird geprüft, inwieweit bei noch nicht entwickelten Baufeldern ausreichend Garagenstellplätze integriert werden können.

### **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Nicht erforderlich.

### **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:
SL5		Bauland sparsam verwenden / Innen- vor Außenentwicklung
SL6		Flächenverbrauch senken, Flächen effektiv nutzen
AB1		Vollbeschäftigung anstreben, Standort sichern, stabile wirtschaftliche Entwicklung fördern
MO4		Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur

#### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet  
Jürgen Odszuck