

Stadt Heidelberg

Drucksache:

0 2 2 8 / 2 0 2 1 / I V

Datum:

08.10.2021

Federführung:

Dezernat VI, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen

Beteiligung:

Betreff:

**Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen
Sport Utility Vehicles (SUV) in der Innenstadt**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Haupt- und Finanzausschuss	27.10.2021	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	10.11.2021	Ö	() ja () nein () ohne	

Drucksache:

0 2 2 8 / 2 0 2 1 / I V

00329222.doc

...

Zusammenfassung der Information:

Die Information wird zu Kenntnis genommen.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• keine	
Einnahmen:	
• keine	
Finanzierung:	
• keine	
Folgekosten:	
• keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Stellungnahme zum Antrag der Bunten Linke aus der Gemeinderatssitzung vom 22.07.2021 über eine Zugangsbeschränkung für bestimmte Fahrzeuge zu den Park-häusern der Stadt.

Begründung:

In der Gemeinderatssitzung vom 22.07.2021 wurde der Sachantrag der Bunten Linke über eine Zugangsbeschränkung von Fahrzeugen zu den Parkhäusern der Stadt auf Fahrzeuge zu beschränken, die bestimmte Maße einhalten und ein Gesamtgewicht von 1,8 t nicht überschreiten, zur Beratung im Haupt- und Finanzausschuss sowie im Gemeinderat verwiesen.

Nach Prüfung durch die Stadtwerke Heidelberg Garagen GmbH kann einer Zugangsbeschränkung für bestimmte Fahrzeuge aus mehreren Aspekten nicht zugestimmt werden. Die wesentlichen Punkte sollen in der Folge kurz erläutert werden:

Bautechnische Aspekte

Die Einfahrt von Fahrzeugen, die ein Gewicht von 1,8 t überschreiten, führt nach aktuellem Kenntnisstand zu keinen negativen Auswirkungen auf die Bausubstanz der öffentlichen Garagen P6 Kraus, P10 Friedrich-Ebert-Platz, P12 Kornmarkt und P16 Nordbrückenkopf. Für eine verbindliche Aussage je Objekt wäre im Detail allerdings ein Prüfauftrag mit statischer Berechnung und Kontrolle erforderlich. Der SWH-G liegt allerdings auf Anfrage folgende Aussage eines renommierten Prüfstatikers vor:

„[...] Gerne kann ich Ihnen bestätigen, dass die Parkhäuser, die in den vergangenen 25 Jahren gebaut worden sind und keinerlei Schäden aufweisen sowie unter Zugrundelegung der zum Zeitpunkt der Planung und Errichtung gültigen Normen geplant worden sind, mit den heute üblichen Fahrzeuggewichten keine Belastungs-Probleme haben. [...]“

Zu dieser pauschalen Aussage ist anzumerken, dass sich die Garagen der SWH-G alle in einem guten Zustand befinden (P10 eröffnet in 2009 / P6 und P12 in den letzten Jahren umfassend generalsaniert / P16 soll in den nächsten Jahren saniert werden). Hinzu kommt der Aspekt, dass ein Parkhaus nie ausschließlich von Fahrzeugen >1,8 t genutzt wird.

Weiter stellt sich die Frage, welche Fahrzeuge „die Maße einhalten, für die sie ursprünglich gebaut wurden“. Diese Maße können nicht einheitlich definiert werden. Alleine zwischen den Jahren 1999/2000 und 2010 ist die durchschnittliche Fahrzeugbreite ohne Spiegel um +15 cm und die durchschnittliche Länge um +19 cm gewachsen. Diese Fahrzeuge können nicht pauschal ausgeschlossen werden. Der Golf wurde zwischen 1974 und 2012 um + 18 cm breiter, kann aber selbst engere Stellplätze noch überwiegend problemfrei nutzen. Die gesetzlich festgeschriebene Mindeststellplatzbreite liegt bei 2,30 m; die Empfehlung des ADAC bei 2,50 m. Neben der Stellplatzbreite erhöhen insbesondere eine Schrägaufstellung der Stellplätze sowie möglichst wenige Stützen den Parkkomfort. Für größere Fahrzeuge gestaltet sich die Einhaltung von sehr schmalen Stellplatzbreiten in älteren Garagen natürlich problematischer. In neueren Garagen mit Schrägaufstellung (Parkhaus hip: 2,60 m, P10: 2,40 – 2,50 m) reicht die Stellplatzbreite problemlos aus, in älteren Objekten (P12: 2,30 m) kann die Problematik der geringen Stellplatzbreite durch umliegende Stützwände noch verschärft werden.

Allerdings stellt auch das „Überparken“ auf einen Teil des nebenliegenden Parkplatzes in der Regel kein großes Problem dar (nur bei Vollbelegung) und die Verteilung der Fahrzeuge innerhalb der Garagen reguliert sich entsprechend. „Überparken“ stellt dabei das kleinere Übel als fehlende Kundschaft dar.

Benachteiligung verschiedener Gruppen

Ein möglicher Ausschluss von Fahrzeugen über 1,8 t Gewicht und mit bestimmten Maßen schließt verschiedene Benutzergruppen aus. Beginnend mit verschiedenen Fahrzeugen aus der Familienklasse wie Vans oder Kleinbussen (z.B. Ford Galaxy oder S-Max, Citroen Space-tourer, etc., Leergewicht: ca. 1,8 – 2,0t) wäre der Zugang von Familien mit mehreren Kindern in vielen Fällen nicht mehr möglich. Auch im Bereich der Limousinen liegt das Leergewicht in vielen Fällen über 1,8 t (z.B. ab Audi A6, Mercedes E-Klasse und darüber). Weiter wäre auch der Zugang von einer Reihe von klimafreundlichen Elektro-Fahrzeugen in vielen Fällen nicht mehr möglich, da E-Autos und Plug-in-Hybride in der Regel schwerer als vergleichbare Benziner oder Diesel sind. Im Schnitt liegt der Unterschied bei etwa 300 Kilogramm (z.B. Tesla Model S, Leergewicht: ca. 2,1t). Fahrzeugabmessungen und -gewicht sagen zudem nicht zwingend etwas über die ökologischen Merkmale aus.

Diese Fahrzeuge müssten auf andere Parkmöglichkeiten ausweichen, was u.a. umweltschädlichen Parksuchverkehr verursacht. Hinzu kommen mögliche Imageschäden für den Betreiber, der u.a. gängige Familienfahrzeuge und damit Großfamilien aus seinen Garagen ausschließen würde.

Eingeschränkte Kontrollmöglichkeiten

Selbst wenn eine derartige Zugangskontrolle umgesetzt werden sollte, wäre eine Kontrolle in der Praxis nicht möglich. Weder können Fahrzeuge bei der Einfahrt gewogen werden, noch sind Scan-Systeme zur Bestimmung von Fahrzeugmaßen mit Anbindung an das Parkmanagementsystem bekannt. Eine manuelle Kontrolle von Größe und Gewicht ist praktisch ebenfalls nicht durchführbar.

Wirtschaftliche Aspekte

SUVs stellten im ersten Halbjahr mit einem Marktanteil von 35 % an den Neuzulassungen aktuell die beliebteste Karosserieform dar. Gemäß Schätzung des CAR-Instituts Duisburg wird dieser Anteil in den nächsten Jahren bis 2026 auf ca. 45 % ansteigen. Hinzu kommen die Fahrzeuge aus den Bereichen der Familien-Vans, Kleinbusse, Limousinen ab der oberen Mittelklasse und eine Reihe verschiedener Elektro-Fahrzeuge, die künftig nicht mehr in den Garagen der SWH-G parken könnten.

Konservativ geschätzt könnten die ausgeschlossenen Gruppen künftig bei mindestens einem Drittel bis zur Hälfte der Kunden der SWH-G liegen. Die SWH-G verzeichnet im Bereich der Kurz- und Dauerparker jährlich Umsatzerlöse in Höhe von ca. 2,8 Mio. EUR mit wachsender Tendenz. Bei einem Kundenverlust von einem Drittel würden dem Unternehmen pro Jahr mindestens 900 TEUR an Umsätzen verloren gehen; bei einem Kundenverlust von 50% wären es 1,4 Mio. EUR p.a.

Bewertung der SWH-G

Die SWH-G als Betreiber der Garagen lehnt einen Ausschluss bestimmter Fahrzeuggruppen ausdrücklich ab. Die daraus resultierende Benachteiligung u.a. von Großfamilien und Elektro-Fahrzeugen liegt nicht im Sinne einer Gleichbehandlung aller Kunden, zumal keine Hinweise bekannt sind, dass durch die Nutzung größerer Fahrzeuge (auch SUVs) in den Bestandsgaragen Bauwerksschäden entstehen würden. Fahrzeugabmessungen und -gewicht sagen zudem nicht zwingend etwas über die ökologischen Merkmale aus. Auch die in der Praxis nicht vorhandenen Kontrollmöglichkeiten sowie die enormen wirtschaftlichen Auswirkungen auf das Unternehmen unterstreichen diese Position.

Die Erteilung einer Weisung ist möglich.

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Keine.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
Hans-Jürgen Heiß