

# ALBSTADT

## DRUCKSACHE

Nr. 157/2018

Stadtplanungsamt  
Kusinow, Ruslan  
21.09.2018

**Betrifft: Parkleitsystem Innenstadt Albstadt-Ebingen**

| Beratungsfolge                      | Sitzungstermin | Ö/NÖ | Zuständigkeit | Ergebnis               |
|-------------------------------------|----------------|------|---------------|------------------------|
| Technischer- und<br>Umweltausschuss | 09.10.2018     | N    | Vorberatung   | mehrheitlich empfohlen |
| Gemeinderat                         | 25.10.2018     | Ö    | Entscheidung  |                        |

### Beschlussvorschlag

1. Der vorliegenden Entwurfsplanung (LP3) der Planungsgruppe Kölz, Ludwigsburg für das Parkleitsystem Innenstadt Albstadt-Ebingen wird zugestimmt.
2. Die Ausführungsplanung (LP 5), sowie die Vorbereitung der Vergabe (LP 6) können auf dieser Grundlage erarbeitet werden.

Folgende Ziele werden zur Umsetzung der Planung angesetzt:

- Nutzung vorhandener Infrastruktur
- Anwendung allgemeiner technischer Standards
- Flexibilität und Erweiterungsmöglichkeit
- weitestgehende Unabhängigkeit von einzelnen Herstellern

3. Der Bezuschussungsantrag für das Parkleitsystem Innenstadt Albstadt-Ebingen wird beim Regierungspräsidium Tübingen eingereicht.

### Finanzielle Auswirkungen

|                                                           |                                             |
|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Produktgruppe/Produkt/Projekt:                            | 7.541099.203                                |
| Bezeichnung:                                              | Innerstädtische Wegweisung / Parkleitsystem |
| Aufwendung/Auszahlungen:                                  | 1.048.608,60 Euro                           |
| Finanzierung:                                             |                                             |
| Planansatz Haushaltsjahr:                                 | 250.000 Euro                                |
| Verpflichtungsermächtigungen<br>Haushaltsjahr:            | Euro                                        |
| über- /außerplanmäßige<br>Aufwendungen/Auszahlungen:      | Euro                                        |
| Haushaltsmittel gesamt:                                   | 250.000 Euro                                |
| davon lt. Haushaltsplan für diese<br>Maßnahme vorgesehen: | Euro                                        |

Haushaltsmittel:

☐ stehen zur Verfügung ☐ stehen nicht zur Verfügung ☒ stehen nur in Höhe von 250.000 Euro zur Verfügung

Deckungsvorschlag:

Haushalt 2019 ff

## Sachverhalt

### 1

#### Sachverhalt und Rückblick

Bereits seit einigen Jahren sind das Parken und die Entwicklung eines Parkleitsystems in Ebingen in der Verwaltung und den politischen Gremien der Stadt Albstadt ein wichtiges Thema. Albstadt trägt als Mittelzentrum wesentlich zur Versorgung des Zollernalbkreises bei. Die Ebinger Innenstadt kommt dabei als wichtiger Einkaufs- und Dienstleistungsstandort eine besondere Bedeutung zu.

Um dieser Bedeutung Genüge zu tun, bedarf es einer geeigneten Infrastruktur, die im Einklang von Verkehrs- und Stadtplanung steht. Im Stadtteil Ebingen wird daher die Errichtung eines dynamischen Parkleitsystems angestrebt, welches die vorhandenen Verkehrsströme effizienter leiten lässt und die vorhandenen Kapazitäten des Straßennetzes und der Parkieranlagen besser und gleichmäßiger zu nutzen erlaubt. Um eine Verbesserung der verkehrlichen Situation realisieren zu können, greift ein dynamisches Parkleitsystem grundlegend in den Parksuchverkehr von primär ortsfremden Fahrzeugführern ein. Alle Fahrten des Zielverkehrs, die keinen privaten Stellplatz anstreben, können mit einem Parkleitsystem angesprochen werden. Insbesondere für Fahrzeugführer ohne Streckenkenntnis stellt das Leitsystem einen der ersten Kontaktpunkte mit dem Stadtteil Ebingen dar.

Am 22.11.2012 hat der Gemeinderat einen Beschluss zur planerischen Vorgehensweise hinsichtlich der Verkehrsführungs- und Parkraumkonzeption für die Innenstadt Albstadt-Ebingens mit folgendem Wortlaut gefasst (Drucksache 115/2012):

1. *Folgende Leitlinien werden für die Verkehrsführung in der Ebinger Innenstadt beschlossen:*
  - a) *Der Durchgangs- und Parksuchverkehr soll soweit wie möglich über den Innenstadtring geführt werden (Westtangente-Tunnel, J.-Mauthe-Str., Schmiedestr., Untere Vorstadt, Poststraße).*
  - b) *Sammelparkanlagen sollen nach Möglichkeit direkt an den Innenstadtring angebunden werden.*
2. *Der folgenden Vorgehensweise zur Optimierung des Parkraumangebots und der Verkehrsführung in der Ebinger Innenstadt sowie zur Entwicklung des Parkleitsystems wird in dieser Reihenfolge zugestimmt:*
  - a) *Räumlich differenzierte Ermittlung der Parkraumnachfrage.*
  - b) *Erstellung von Stärken-Schwächen-Profilen für die potenziellen Standorte von Sammelparkanlagen.*
  - c) *Ermittlung der Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsträger (Kfz, ÖPNV, Rad, Fußgänger) hinsichtlich der Verkehrsführung.*
  - d) *Nachfragegerechte Festlegung der zukünftigen Standorte von Sammelparkanlagen.*
  - e) *Entwicklung eines auf die Bedürfnisse aller Verkehrsträger abgestimmten Verkehrsführungskonzepts.*
  - f) *Detailplanung und Umsetzung des Parkleitsystems*

Aus dem Verkehrsleitbild können folgende, auf den Kfz- und Parkverkehr bezogene Inhalte abgeleitet werden:

- Erhaltung eines leistungsfähigen Innenstadtrings um die Stadtmitte herum bei gleichzeitiger Minimierung des nutzungsfremden Kfz-Verkehrs durch die Stadtmitte
- Weitere Attraktivierung der innenstadtnahen Parkplätze mit guter fußläufiger Anbindung zur Stadtmitte

Bei der Überlagerung zu Veranstaltungsverkehr und durch Events sowie dem Parksuchverkehr zum Einkaufen, ist eine störungsfreie und veranstaltungsbezogene Erreichbarkeit der Ziele sowie eine maximale Verträglichkeit mit dem allgemeinen Verkehrsaufkommen durch eine zielgerichtete Führung der Besucherverkehrsströme und der übrigen Nutzer sicherzustellen.

Eine Erhöhung der Kapazitäten im fließenden und ruhenden Verkehr, beispielsweise durch den Neubau von Straßen, steht im Konflikt zu den Leitstrategien der Verkehrsentwicklungsplanung und scheidet somit aus. Demzufolge ist es erforderlich, den Verkehr über ein Verkehrsleitsystem mit entsprechenden Erfassungseinrichtungen, dynamischen Informationstafeln und einem Zielführungssystem, zu erfassen, zu informieren und zu lenken.

Des Weiteren wurde in der Gemeinderatssitzung vom 28.09.2017 der Beschluss für das Parkraumkonzept Innenstadt Albstadt-Ebingen gefasst (Drucksache 122/2017).

## 2

### ZIELVORGABEN

Parkleitsysteme geben Auskunft über die Lage von Parkplätzen und Parkbauten. Durch dynamische Parkleitsysteme, mit situationsvariablen Anzeigen, können angebundene, unterschiedlich stark nachgefragte Anlagen gezielt versorgt werden. Folgende Ziele können mit einem dynamischen Parkleitsystem verfolgt werden:

- Frühzeitige Information über die Belegung der Parkmöglichkeiten
- kontinuierliche und routengebündelte Führung zu freien Parkflächen
- Reduzierung unerwünschter Parksuchverkehre sowie
- gleichmäßige Auslastung und effektive Nutzung des öffentlich verfügbaren Parkraumangebots

Bei dynamischen Systemen ist es notwendig, dass Daten über die aktuelle Situation zugeleitet werden. Dafür müssen die Parkflächen bzw. -bauten mit Datenerfassungseinrichtungen versehen und mit einer Rechneinheit verbunden werden. Die Komponenten eines dynamischen Parkleitsystems umfassen die Erfassungsinstrumente in den Anlagen des ruhenden Verkehrs, die straßenseitigen Anzeigeeinrichtungen, den Parkleitrechner und die Einrichtungen zur Datenübertragung.

Ziel des neuen dynamischen Parkleitsystems ist es, die grundlegenden Ein- und Ausfahrtsrouten beizubehalten jedoch die Verkehrsteilnehmer durch die dynamischen Anzeigen gezielt und effizient auf dem kürzesten Weg in die nächste freie Parkierungsanlage zu lenken. Dies führt zur deutlichen Entlastung der Innenstadt vom Individualverkehr und zur Vermeidung von unnötigem Parksuchverkehr.

Die Ziele des geplanten Parkleitsystems lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Stärkung der Innenstadtnutzungen**
- Entlastung der Innenstadt vom Individualverkehr
- Vermeidung des Parksuchverkehrs
- Frühzeitige Erkennung von Überlastungszuständen
- verständliche, schnelle und kontinuierliche Zielführung
- Verstetigung des Verkehrsflusses, weniger Staus und Wartezeiten
- Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen
- gleichmäßige Auslastung der ausreichend vorhandenen Kapazitäten
- Zielführung in Abhängigkeit des Belegungsgrads der Parkierungsanlagen

Das Verkehrsleitsystem integriert dabei, wie bereits beschrieben, die folgenden Elemente:

- Erfassung des Belegungsgrads der Parkierungsanlagen
- Information des Verkehrsteilnehmers
- Dynamische Zielführung zu den Parkierungsanlagen

### 3

#### **NOTWENDIGKEIT DER MASSNAHME**

Die umfassende Parkraumuntersuchung der Planungsgruppe Kölz für die gesamte Innenstadt von Albstadt - Ebingen hat gezeigt, dass sowohl über den Gesamttag hinweg, als auch insbesondere in den relevanten Spitzenzeit-Intervallen ein deutlich ablesbares Ungleichgewicht hinsichtlich des Auslastungsgrads der relevanten Parkierungsanlagen besteht. Dabei ist festzustellen, dass die nachfolgenden Parkierungsanlagen insbesondere im entscheidenden Spitzenstundenbereich von 18.00 - 19.00 Uhr (annähernd analog 17.00 - 19.00 Uhr) eine weitestgehende Vollausslastung von 85,5% - 100% aufweisen:

- Langwatte / Festhalle (86,6%)
- Ziegelplatz (100,0%)
- Spitalhof (100,0%)
- Landgraben (85,5%)
- Hallenbad (100,0%)
- Bleichestraße West / Ost (97,0%)

Wohingegen die folgenden Parkierungsanlagen im relevanten Spitzenstundenbereich von 18.00 - 19.00 Uhr (annähernd analog 17.00 - 19.00 Uhr) lediglich eine Auslastung zwischen 10,7% - 51,8% verzeichnen:

- Stellestraße (31,0%)
- Festhalle (51,8%)
- Bürgerturm (32,1%)
- Am Bahnhof (20,9%)
- Bahnhof (10,7%)
- Schlossberg-Center (22,9%)
- Alb-Center (13,1%)

In tendenziell abgeschwächter Form ist dieses Auslastungsbild auch für den Gesamttag bzw. im zeitlichen Untersuchungsbereich von 08.00 - 19.00Uhr ablesbar. Vor diesem Hintergrund ist es im Sinne einer verkehrlich verträglichen räumlichen Verteilung der Parkierungsvorgänge und möglichst gleichmäßigen funktionalen Auslastung zwingend erforderlich, sämtliche oben genannten Parkierungsanlagen in das Parkleitsystem aufzunehmen. Nur unter dieser Voraussetzung bzw. der konsequenten Umsetzung dieses vorgeschlagenen Parkleitsystems, lässt sich das Fahrtenaufkommen im Zuge des Parksuchverkehrs in der Ebinger Innenstadt perspektivisch wirksam verringern.

Die Notwendigkeit der Maßnahme ergibt sich aus den nachfolgend genannten Punkten:

- unzureichendes bestehendes statischen System
- Auslastung des innerstädtischen Parkraums
- Erschließung des innerstädtischen Parkraums
- Kapazität der innerstädtischen Verkehrsanlagen
- Emissionsreduktion

### 4

#### **DARSTELLUNG DER MASSNAHME**

Der Stadtteil Ebingen verfügt in der Innenstadt 3.129 Stellplätze; davon sind rund 2.300 öffentliche Parkstände, die restlichen Parkstände sind private, aber öffentlich zugängliche Stellplätze (z. b. Tiefgargage Alb-Center). Davon befinden sich ca. 1.500 Parkplätze auf dem geplanten Innenstadtring. Das grundsätzliche Parkraumangebot kann hinsichtlich der Erreichbarkeit, Verteilung, Erschließung und Verbindung zur Innenstadt als gut bezeichnet werden.

Die wichtigsten Parkieranlagen sind:

Zeitliche unbegrenzte Parkflächen:

- Parkplatz Festhalle
- Parkplatz Festhalle Erweiterung (Mühlesteigstraße / Bogenstraße - Bau 2019)

Zeitlich begrenzte Parkflächen:

- Parkplatz Langwatte/Festhalle
- Parkplatz Hallenbad
- Parkplätze Bleichestraße
- Parkplatz Landgraben
- Parkplatz Stellestraße
- Parkplatz Ziegelplatz

Gebührenpflichtige Parkflächen:

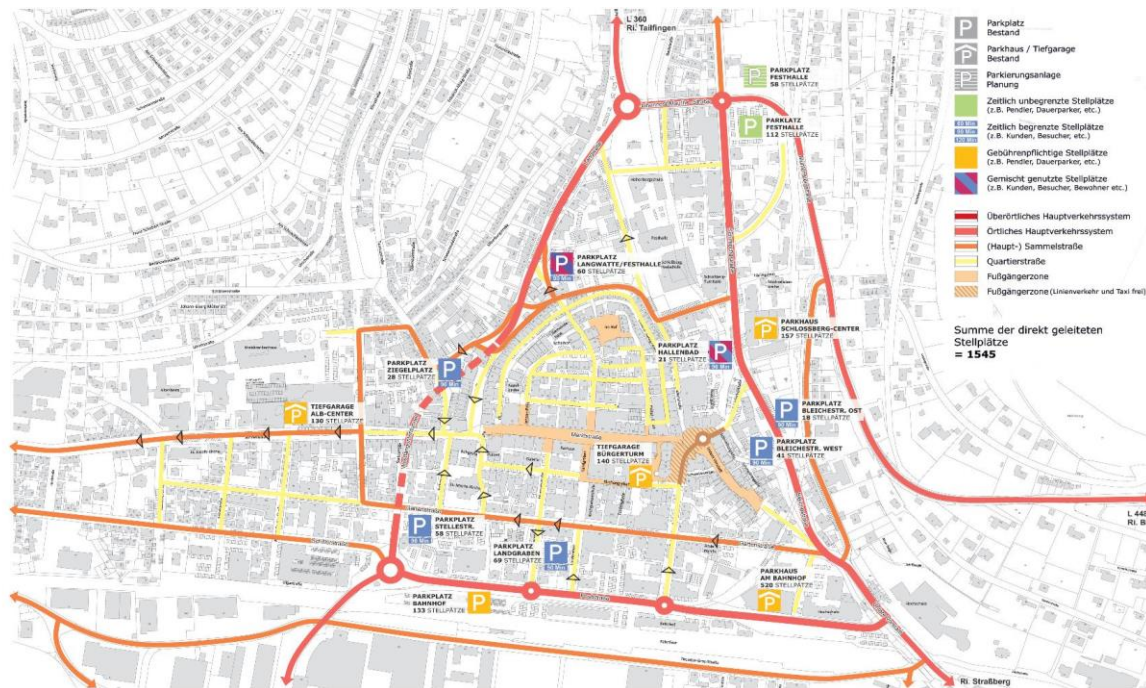
- Tiefgarage Alb-Center
- Parkhaus Schlossberg-Center
- Tiefgarage Bürgerturm
- Parkplatz Bahnhof
- Parkhaus am Bahnhof

Die Hauptzufahrtswege in die Innenstadt von Ebingen bilden sich für den Kfz-Verkehr auf vier Wegerelationen ab. Dazu gehören primär die Sigmaringer Straße und die Karlsbrücke, die den überörtlichen Verkehr von der B 463 in die Innenstadt leiten. Des Weiteren bilden die Truchtelfinger Straße von Norden (Tailfingen) und die Bitzer Steige von Osten (Bitz) kommend weitere wichtige Zufahrtswege.

Besondere Bedeutung erhält dabei die Konzentration der Verkehrsströme auf die bestehenden Hauptverkehrswege (bestehende Parkroute) und der gleichzeitigen Vermeidung von Verkehrsbelastungen im Gebiet der Innenstadt. Je nach Zufahrtsstraße erhalten die Verkehrsteilnehmer den nächstgelegenen, freien Stellplatz in einer der ausgeschilderten Parkierungsflächen angezeigt. Dadurch wird es möglich, den Verkehr dynamisch, in Abhängigkeit der Auslastung der Parkieranlagen, auf den kürzesten (schnellsten) bzw. leistungsfähigsten Routen zu seinem Ziel zu führen.

Die Information über die Anzahl der freien Stellplätze je ausgewiesener Parkfläche erfolgt auf den Zufahrtsstrecken und an den Zufahrten zu den Stellplätzen. Diese Funktionen können vom bestehenden Parkleitsystem und der amtlichen wegweisenden Beschilderung nicht erfüllt werden.

Die im folgenden Übersichtsplan ausgewiesenen Parkierungsbauten sollen auf das neue Parkleitsystem aufgeschaltet werden.



Die bestehenden Bezeichnungen der Parkflächen und Parkbauten werden aus Gründen Kontinuität und Übersichtlichkeit beibehalten.

## 5

### KONZEPTION

Die Stadt Albstadt verfügt zwar über kein weit verzweigtes, dafür aber über ein sehr kleinmaschiges und vielfältiges Straßennetz mit vielen kleinteiligen Parkbeständen. Aus diesem Grund stehen in mehreren Zufahrtsrichtungen alternative Routen zur Verfügung. Als zentrale Entscheidungspunkte für den Verkehrsteilnehmer dienen die Knotenpunkte Sigmaringer Straße / Poststraße, der Kreisverkehr nördlich der Karlsbrücke und der Kreisverkehr Truchtefinger Straße / Langwatte / Johannes-Mauthe-Straße. An diesen Punkten werden die Verkehrsteilnehmer über die Parkmöglichkeiten und die besten Routen informiert. Das geplante Parkleitsystem koordiniert das Zusammenspiel der zur Verfügung stehenden Strecken, Entscheidungspunkte und der vorhandenen Ressourcen an Stellplätzen. Kernthemen des Parkleitsystems sind u. a. die Entflechtung der Verkehrsströme entsprechend ihrer Ziele unter zeitabhängiger Berücksichtigung des vorhandenen Verkehrsaufkommens und der vorhandenen Kapazitäten.

Das Verkehrsleitsystem besteht aus den Elementen:

- Verkehrserfassung (Detektion) mit
  - Stellplatzbelegungserfassung in den Parkierungsanlagen
- Verkehrsinformation (Information) mit
  - Verkehrsschilder (statisch und dynamisch) an maßgebenden Entscheidungspunkten
- Verkehrslenkung (Reaktion) mit
  - belegungs- und zeitabhängige Schaltung der dynamischen Anzeigen

Die Leitstrategie, die dem dynamischen Parkleitsystem zu Grunde liegt, berücksichtigt quantitativ die Auslastung der Parkanlagen sowie zeitabhängig die Spitzenstunden im Straßennetz.

Durch die Detektion der Parkbauten und -flächen können Kapazitätsengpässe frühzeitig erfasst und automatisch geeignete Steuerungsmaßnahmen ergriffen werden (Siehe Kapitel 6 „Steuerungsstrategie“).

Die Information der Verkehrsteilnehmer wird auf einfache und verständliche Art an den Anzeigen entlang der ausgewiesenen Routen ermöglicht. Ziel ist, den Verkehr durch Umlenkung von der Normalroute auf die Alternativroute zielbezogen zu trennen und mithin die hoch belasteten Routen zeitabhängig entsprechend zu entlasten. Bei Überlastung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten wird dem Verkehrsteilnehmer eine Alternativparkierungsanlage angegeben.

## 6

### STEUERUNGSSTRATEGIE

Das vorhandene statische Parkleitsystem kann als unzureichend und nicht mehr zeitgemäß bezeichnet werden. Das zur Umsetzung geplante System ersetzt und ergänzt die heutigen Schilderanzeigen durch die Visualisierung der Anzahl der freien Parkplätze, ausführlichen Wegweisungen und einer stellenweise optimierten Verkehrsführung. Aufgrund der hohen Anzahl an Parkzielen basiert die Steuerungsstrategie auf einem Parkring („Innenstadt-Ring“), welcher an den, in Kapitel 4 genannten, Hauptentscheidungspunkten die entscheidenden Richtungen für den Parksuchverkehr vorgegeben wird. Das Parkleitsystem wird dafür die vorhandenen Parkierungsanlagen, entsprechend der vorab definierten Situationen, ansteuern. Das heißt, dass ab einer definierten Kapazitätsgrenze (Schwellenwert) eines Parkhauses keine weiteren Fahrzeuge mehr in diese Parkierungsfläche gewiesen werden, sondern in Richtung eines vordefinierten, nächstgelegenen bzw. optimalen Parkhauses. Der Schwellenwert zur Schließung einer Parkierungseinrichtung bezeichnet die Anzahl der belegten Stellplätze, bei welchem eine neue Zielspinne geschaltet werden muss, damit der bereits auf dem Weg in die jeweilige Parkierungseinrichtung befindliche Verkehrsteilnehmer noch einen Stellplatz in dieser Parkierungseinrichtung erhält (Regelfall 95%). Der Schwellenwert zur Öffnung einer Parkierungsanlage bezeichnet die Anzahl der belegten Stellplätze, bei denen die Anlage wieder in die Zielführung aufgenommen wird (Regelfall 80%). Für jede Betriebssituation können an allen Parkierungseinrichtungen unterschiedliche Schwellenwerte verteilt werden. So kann eine gezielte Lenkung der Verkehrsteilnehmer erreicht werden.

## 7

### TECHNISCHE UMSETZUNG

Das Parkleitsystem enthält folgende Komponenten:

- Parkleitrechner mit Bedienungseinrichtung
- Parkflächenrechner und Erfassungseinrichtungen in den angeschlossenen Parkierungsanlagen
- Anzeigeeinrichtungen
- Einrichtungen zur Datenübertragung

#### 7.1 Parkleitrechner

Der Parkleitrechner erhält die Daten der angeschlossenen Parkflächenrechner bzw. Belegungserkennungsgerät und verarbeitet diese unter zeitlicher Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens im Bereich des Parkrings zur Schaltung der einzelnen Anzeigeeinrichtungen im Hinblick auf die beste Zielführung.

Auf dem Verkehrsrechner wird unterschieden zwischen Betrieb, Steuerung und Archivierung / Verwaltung. Das Steuerungskonzept basiert auf einem Rechnersystem, welches die Informationen der Parkflächenrechner über den Belegungsgrad der Parkierungseinrichtungen erhält und auswertet. Dieses Rechnersystem steuert die Anzeigen des Zielführungssystems auf Basis der hinterlegten Zielspinnen.

Grundsätzliches Ziel für die technische Umsetzung ist ein flexibles und erweiterungsfähiges Konzept mit möglichst geringen Betriebskosten.

Folgende Ziele werden zur Umsetzung der Planung angesetzt:

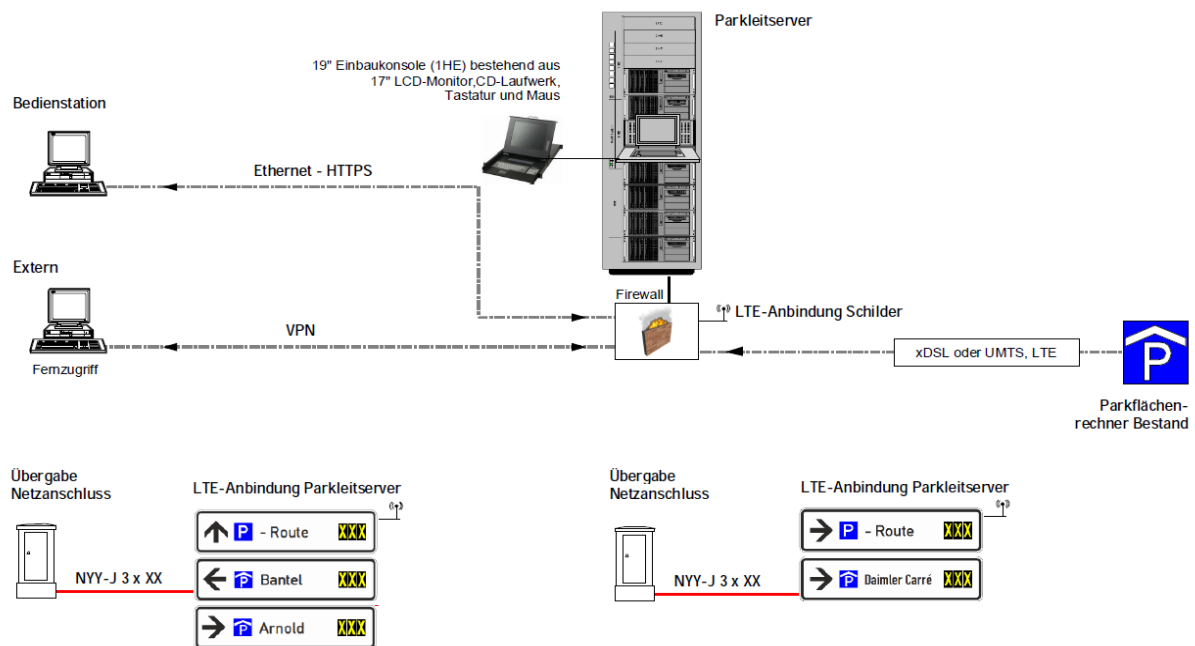
- Nutzung vorhandener Infrastruktur
- Anwendung allgemeiner technischer Standards
- Flexibilität und Erweiterungsmöglichkeit
- weitestgehende Unabhängigkeit von einzelnen Herstellern

## 7.2 Parkflächenrechner und Erfassungseinrichtung

Der Parkflächenrechner hat die Aufgabe, die Daten der angeschlossenen Parkfläche zu sammeln, zu verarbeiten und an den Verkehrsrechner weiterzugeben. Er überwacht auch die angeschlossenen Erfassungseinrichtungen. Über die Bedienungseinrichtungen des Parkflächenrechners kann der Parkflächenbetreiber gegebenenfalls das Zielführungssystem beeinflussen, indem er die Parameter seiner Parkflächen manuell ändert. Die Parkflächenrechner werden vom Parkflächenbetreiber bzw. Belegungssystemgerät zur Verfügung gestellt. Die Parkflächenrechner erfassen über Ticketgeber, Ticketleser und Schranken mit Detektoren den aktuellen Belegungszustand. Diese Daten werden von den Betreibern zur Weiterverarbeitung durch das System bereitgestellt. Die Verknüpfung der Parkplätze bzw. Parkhäuser mit dem Zielführungssystem erfolgt über den Parkleitrechner. Bei einem definierten Besetzungsgrad (Schwellenwert) und zeitabhängig weist das geplante Zielführungssystem eine Alternativroute in die zu füllende Parkierungsanlage bzw. zu der nächsten freien Parkierungsanlage.

## 7.3 Einrichtungen zur Datenübertragung

Die Kommunikation der einzelnen an das System angeschlossenen Parkflächenrechner mit dem Parkleitrechner erfolgt entweder kabelgebunden über DSL oder funkbasiert auf UMTS oder LTE Basis. Die Kommunikation des Parkleitsystemrechners mit den einzelnen dynamischen Anzeigen erfolgt auf UMTS oder LTE Basis.



## 8

### KOSTEN

#### 8.1 Kostenübersichten

Die Kosten werden in der Anlage 4 „Kostenberechnung“ vom Ingenieurbüro Thomas und Partner detailliert aufgelistet.

| Kostenzusammenstellung |                                                                  |                   |
|------------------------|------------------------------------------------------------------|-------------------|
| 1.000                  | RECHNERSYSTEM                                                    | 72.500,00         |
| 2.000                  | ANZEIGEN                                                         | 250.940,00        |
| 3.000                  | ERFASSUNGSEINRICHTUNGEN                                          | 129.000,00        |
| 4.000                  | AUFSTELLVORRICHTUNGEN                                            | 138.000,00        |
| 5.000                  | TIEFBAU                                                          | 148.200,00        |
| 6.000                  | VERKABELUNG                                                      | 2.640,00          |
|                        | Nettosumme                                                       | 741.280,00        |
|                        | 7% für Kleinleistungen, Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung | 51.889,60         |
|                        | Nettosumme gerundet                                              | 794.000,00        |
|                        | 19% MwSt.                                                        | 150.860,00        |
|                        | <b>Bruttosumme</b>                                               | <b>944.860,00</b> |

Grundlage / Annahmen:

Anzahl Anzeigen und Standorte gemäß Gesamtkonzept, Planungsgruppe Kölz GmbH (Juli 2018)

Ohne Verlegung von best. Versorgungsleitungen (Strom, Gas, Wasser, Abwasser etc.)

Leerrohranbindung für Anschluss Stromverkabelung je dyn. Standort 20 m

Länge Stromverkabelung wie Leerrohranbindung

Datenkommunikation Rechner - Anzeigestandort über LTE

- wird zurzeit mit den Stadtwerken und der Telekom abgestimmt – kann zu Mehrkosten führen

#### 8.2 Mögliche Beteiligungskosten der privaten Parkieranlagen

##### Alb-Center:

|                                 |                                                              |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Rechnersystemkostenbeteiligung  | → 4.833 € (Rechnersystemkosten 72.500 € / 15 Parkieranlagen) |
| 5 statische Anzeigen (x2500 €)  | → 12.500 €                                                   |
| 3 dynamische Anzeigen (x3250 €) | → 9.750 €                                                    |
| Tiefbau & Aufstellvorrichtung   | → 4.500 €                                                    |

##### Nettosumme

→ 31.153 €

7 % für Kleinleistungen, Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung

→ 2180.71 €

→ 33.333,71 €

19 % MwSt.

→ 6.333,40 €

##### Bruttosumme

→ **39.667,12 € (Beteiligungsvorschlag)**

##### Schlossberg-Center:

|                                |                                                              |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Rechnersystemkostenbeteiligung | → 4.833 € (Rechnersystemkosten 72.500 € / 15 Parkieranlagen) |
| 2 dynamische Anzeigen          | → 6.500 €                                                    |
| Tiefbau & Aufstellvorrichtung  | → 4.500 €                                                    |

##### Nettosumme

→ 15.833 €

7 % für Kleinleistungen, Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung

→ 1.108,31 €

→ 16.941,31 €

19 % MwSt.

→ 3.218,85 €

##### Bruttosumme

→ **20.160,16 € (Beteiligungsvorschlag)**

### 8.3 Förderung

Am 11.09.2018 wurde das Konzept des Parkleitsystem Albstadt-Ebingen beim Regierungspräsidium Tübingen vorgestellt:

- Bis zum 31.10.2018 muss der Bezuschussungsantrag beim RP Tübingen eingehen.
- Das Konzept des Parkleitsystems ist schlüssig und nachvollziehbar und man steht der Planung positiv gegenüber (50 % Förderung).
- Zwei Punkte konnten nicht abschließend geklärt werden:
  - Inwiefern die Erfassungseinrichtungen, also die „Kabellosen Magnetfeld-Sensoren“ gefördert werden können (ca. 129.000 €)?
    - Bei der Bearbeitung des Bezuschussungsantrag durch das RP Tübingen wird das Anliegen geklärt
  - Sämtliche oben genannten Parkierungsanlagen sollten wie in den vorherigen Kapiteln in das Parkleitsystem aufgenommen werden.
    - Aufgrund der hohen Kosten (Vergleich mit anderen Städten) und der vielen kleinteiligen Parkierungsanlagen im Parkleitsystem könnten kleinere Parkierungsanlagen die nicht im „Innenstadt-Ring“ liegen aus der Förderung ausgeschlossen werden (z. B. Stellestraße; Ziegelplatz; Landgraben).
    - Bei der Bearbeitung des Bezuschussungsantrags durch das RP Tübingen wird das Anliegen geklärt.

### 8.4 Zusammenfassung Kosten

|                                                                                              |                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Gesamtkosten                                                                                 | 944.860 €                 |
| <i>Ohne Verlegung von best. Versorgungsleitungen (Strom, Gas, Wasser, Abwasser, etc.)</i>    |                           |
| <i>Ohne Anpassung Tiefbauarbeiten (Stromanschluss)</i>                                       |                           |
| Verlegung von best. Versorgungsleitungen (Strom, Gas, ...)                                   | ?                         |
| - Abstimmung Stadtwerke / Telekom                                                            |                           |
| Tiefbauarbeiten                                                                              | 148.200 €                 |
| + Anschluss ans Stromnetz                                                                    | ca. 60.000 €              |
| max. mögliche Förderung:                                                                     | 502.430 €                 |
| Eigenbeteiligung <u>ohne</u> Beteiligung der privaten Parkierungsanlagen bei max. Förderung: | 502.430 €                 |
| Eigenbeteiligung <u>mit</u> Beteiligung der privaten Parkierungsanlagen bei max. Förderung:  | 442.602,72 €              |
| <b>Gesamtkosten</b>                                                                          | <b><u>1.004.860 €</u></b> |
| <i>Ohne Verlegung von best. Versorgungsleitungen (Strom, Gas, Wasser, Abwasser, etc.)</i>    |                           |

## **9**

### **Anlagen**

Anlage 1\_Verkehrssystem Bestand mit Parkierungsschwerpunkten

Anlage 2\_Parkierungsschwerpunkte in der Ebinger Innenstadt

Anlage 3\_Parkleitsystem Ebinger Innenstadt - Bestand

Anlage 4\_Parkleitsystem – Gesamtkonzept Übersicht (Stand Juli 2018)

Anlage 5\_Kostenberechnung

Anlage 6\_Konzept Parkleitsystem Innenstadt Albstadt-Ebingen

Anlage 7\_Folgekostenberechnung wird nachgereicht