



BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:

FB Nachhaltige Mobilität

VORL.NR. 298/21

Sachbearbeitung:

Beil, Christoph

Datum:

15.10.2021

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt

Sitzungsdatum

09.12.2021

Sitzungsart

ÖFFENTLICH

Betreff:

Weiteres Vorgehen Mobilitätsdrehscheibe Waldäcker

Bezug SEK:

Masterplan 08 (Mobilität) SZ03 OZ 01

Bezug:

Antrag 062/20 der FDP-Fraktion vom 04.02.2020 ("Stadtrand Parkhaus im Westen der Stadt")

Anlagen:

Beschlussvorschlag:

Die Umsetzung der Mobilitätsdrehscheibe Waldäcker wird zunächst nicht weiterverfolgt

Sachverhalt/Begründung:

Für den eiligen Leser:

Die vertiefte Bearbeitung hat ergeben, dass die Mobilitätsdrehscheibe Waldäcker nicht ohne hohe einmalige und dauerhafte finanzielle Belastungen umgesetzt werden kann. Deshalb wird die Umsetzung zunächst nicht weiterverfolgt.

Nutzerpotentiale

Für die Mobilitätsdrehscheibe Waldäcker besteht grundsätzlich folgendes Nutzerpotential:

Gruppe 1: Reisende (MIV) mit Ziel Ludwigsburg (Zentrum), und mit Quelle westlich von Ludwigsburg (Umstieg auf ÖPNV)

Im Rahmen einer Berechnung wurde eine potenzielle Zahl von rund 200 Nutzern pro Tag ermittelt. Nur diese Parkplätze, bei denen ein Umstieg auf den ÖPNV erfolgt, werden gefördert.

Gruppe 2: Reisende (MIV) mit Ziel Stuttgart und Quelle nördlich der Mobilitätsdrehscheibe, zur Bildung von Fahrgemeinschaften (kein Umstieg auf ÖPNV, sondern Weiterfahrt im KFZ in Fahrgemeinschaften)

In der Nähe der Autobahnausfahrt gibt es Wohngebiete nahe der Mörikestraße, in welchen tagsüber zahlreiche Pkws abgestellt werden und Fahrgemeinschaften gebildet werden. Es handelt sich um Personen, die nach Stuttgart pendeln. Im Rahmen einer Berechnung wurde eine potenzielle Zahl

von rund 120 Nutzern ermittelt. Allerdings erfolgt für diesen Personenkreis keine Förderung.

Förderbedingungen

In den Gesprächen mit den Fördermittelgebern haben diese mehrfach und nachdrücklich betont, dass die geförderten Stellplätze zu 70% ausgelastet sein müssen. Dies werde auch kontrolliert und es muss eine optisch oder baulich wahrnehmbare Trennung zwischen den „geförderten“ und den „normalen“ Parkplätzen eingerichtet sein. Sollte die Auslastung nicht gegeben sein, müssten entsprechende Fördermittel zurückgezahlt werden.

Über das Potential von 200 geförderten Parkplätzen sollte daher in keinem Fall hinaus gegangen werden. Hierfür erfolgt durch die Region Stuttgart und das Land Baden-Württemberg eine Gesamtförderung von 9.000 Euro pro Stellplatz. Insgesamt könnte sich somit eine Förderung in Höhe von 1,8 Millionen Euro ergeben. Die Verwaltung schlägt allerdings vor, angesichts der benötigten Auslastung von 70% in der förderfähigen Nutzergruppe 1 von nur 150 Stellplätzen auszugehen, um mögliche Rückzahlungen zu vermeiden und auch den neuen durch die Coronapandemie entstandenen Entwicklungen in Sachen Homeoffice und dem Umstieg auf umweltfreundliche Mobilitätsformen Rechnung zu tragen. Somit kann sich eine Gesamtförderung in Höhe von 1,35 Millionen Euro ergeben.

Bedingung für die Förderung ist, dass der Umstieg auf den ÖPNV erfolgt. Ein Umstieg auf ein Fahrrad oder einen E-Roller wird seitens des Fördermittelgebers nicht als ein Umstieg auf den ÖPNV verstanden. Eine weitere Bedingung für eine Förderung ist, dass ein attraktives ÖPNV Angebot besteht. Dies ist ohne eine Reaktivierung der Bahnstrecke nicht gegeben.

Eine weitere Förderbedingung ist, dass für die geförderten Parkplätze für die Dauer von 10 Jahre eine maximale Parkgebühr in Höhe von 15 Euro pro Monat erhoben werden darf.

Weiter möchte die Verwaltung nochmals verdeutlichen, dass für die 120 Stellplätze für Fahrgemeinschaften keine Förderung erfolgt. Auch wenn die Stellplätze nicht gefördert werden, scheint für Umsteiger auf Fahrgemeinschaften ein grundsätzlicher Bedarf zu bestehen. Die Verwaltung hält eine Zahl von 100 Stellplätzen für angemessen.

Gruppe 3: „Normale“ Parkplätze zur Deckung des Parkplatzbedarfes im Quartier

Ziel der Mobilitätsdrehseibe sollte es auch sein, das bestehende Straßenparken weitestgehend in ein zentrales Parkhaus verlagern und für neu anzusiedelnde Gewerbebetriebe den baurechtlich notwendige Stellplatzbedarf zum größten Teil in einer zentralen Parkierungsanlage zu bündeln. Ohne Mobilitätsdrehseibe muss der Bedarf auf andere Weise gedeckt werden. Die Quartiersgarage in WÄ III deckt den Stellplatzbedarf der Firmen Hahn und Goetze und damit den Bedarf von 2 der 4 Baufelder. Die beiden anderen Baufelder müssen ihre Stellplatzbedarfe daher auf den jeweiligen eigenen Grundstücken mittels eigenem Parkierungsbauwerk (Parkdeck oder Tiefgarage) abdecken.

Gruppe 4: „Ersatz BorgWarner“

Für die auf dem Grundstück von BorgWarner wegfallenden Stellplätze muss Ersatz geschaffen werden. Hierbei handelt es sich um gut 200 Stellplätze. Ob diese Stellplatzanzahl in dieser Zahl auch zukünftig benötigt wird, muss in Gesprächen mit BorgWarner geklärt werden. Als Annahme wird eine Zahl von 150 Stellplätzen zugrunde gelegt.

Gesamtzahl benötigte Stellplätze

Insgesamt ergibt sich folgender Gesamtbedarf an Stellplätzen:

150	Geförderte Stellplätze Umstieg auf ÖPNV
100	Stellplätze für Umsteiger auf Fahrgemeinschaften
150	Stellplätze BorgWarner Ersatz
400	Gesamtzahl Stellplätze

Kosten

Bezüglich der Kosten ist zu unterscheiden, welche Kosten für den Bau, das Grundstück, Erschließung und Verkehrsinfrastruktur – also einmalig – entstehen und welche als dauerhafte Kosten für den Betrieb entstehen.

Für die Umsetzung der Mobilitätsdrehscheibe (Baukosten, Erschließung und Grundstückserwerb) ist nach einer ersten groben Kalkulation mit Kosten von ca. 13,2 Millionen zu rechnen.

Laut einer groben Einschätzung ist von jährlichen Betriebskosten in Höhe von 240.000 Euro auszugehen. Dieser Betrag setzt sich aus jährlichen Betriebskosten (inklusive Personal) von 600 Euro pro Stellplatz (400 Parkplätze insgesamt) zusammen.

Einnahmen

Für das Parkhaus stehen sowohl einmalige Einnahmen (Fördermittel) als auch laufende Einnahmen durch Parkgebühren zu Verfügung.

Wie dargestellt erhält die Stadt Ludwigsburg eine Förderung von 9.000 Euro pro Stellplatz. Somit ergibt sich bei 150 Stellplätzen eine Gesamtförderung von 1,35 Millionen Euro. Weitere Finanzierungsmittel stehen nicht zu Verfügung.

Als dauerhafte Einnahmen stehen die Parkgebühren zu Verfügung. Für die geförderten Stellplätze kann für die Dauer von 10 Jahren aufgrund der Förderung nur ein maximaler Betrag von 15 Euro monatlich verlangt werden. Bei 150 geförderten Stellplätzen und einer Auslastung von 70% kann somit eine jährliche Einnahme von 18.900 Euro erzielt werden. Für die weiteren Stellplätze für Umsteiger und für die Stellplätze der Mitarbeiter von BorgWarner kann ein Betrag in Höhe von 50 Euro pro Monat verlangt werden. Bei 250 Stellplätzen und einer Auslastung von 70 Prozent kann somit eine jährliche Einnahme von 105.000 Euro erzielt werden. Somit ergibt sich ein Gesamtbetrag an jährlichen Einnahmen in Höhe von 123.900.

Vergleich Kosten und Einnahmen

Insgesamt zeigt sich, dass die Kosten die Einnahmen dauerhaft übersteigen. Dies gilt sowohl für die einmaligen als auch für die dauerhaften Kosten. So besteht bei den Baukosten inklusive Grundstückserwerb plus Erschließung ein Finanzierungsbedarf von ca. 11,85 Millionen Euro.

Bei den Betriebskosten (ohne Verzinsung des Kapitals) besteht ein jährliches Delta von 116.100 Euro, somit ein Finanzierungsbedarf über die Förderung notwendige Mindestbetriebszeit (10 Jahre) von ca. 1.161.000 Euro.

Auch wenn die Zahlen nur einen groben Orientierungswert darstellen – dies möchte die Verwaltung an dieser Stelle nochmals betonen – kann festgehalten werden, dass in jedem Fall ein hoher einmaliger bzw. auch dauerhafter Finanzierungsbedarf besteht.

Fazit und Entscheidungsvorschlag

Wie dargestellt, ist für die Umsetzung des Projektes ein immenser finanzieller Bedarf notwendig, und muss über die gesamte Laufzeit subventioniert werden. Die genaue Höhe kann zu diesem Zeitpunkt der Planung nachvollziehbarerweise nur grob abgeschätzt werden. An der Gesamtsituation wird sich jedoch nichts ändern, nur die Höhe des Finanzierungsbedarf kann sich noch verändern. Die Stadt wird das Projekt jedoch stets finanziell subventionieren müssen. Finanzielle Mittel für das Projekt wurden bisher in der mittelfristigen Finanzplanung noch nicht eingeplant.

Darüber besteht die Unwägbarkeit, ob die geförderten Parkplätze tatsächlich die benötigte Auslastung von 70% aufweisen können. Sollte dies dauerhaft nicht der Fall sein, würde der Fördermittelgeber eine (anteilige) Rückzahlung der Fördermittel fordern. Weiter besteht die Reaktivierung der Bahnstrecke als Voraussetzung für die Umsetzbarkeit, bzw. Bereitstellung der Fördermittel durch den Fördermittelgeber. Mit dieser kann jedoch aus derzeitiger Sicht nicht vor dem Zeitraum 2028 bis 2030 gerechnet werden.

Die Verwaltung sieht zwar weiterhin die nachhaltigen Vorteile einer solchen Mobilitätsdrehscheibe, geht aber auch davon aus, dass sich angesichts der Corona Pandemie und der angestrebten Verkehrswende das Mobilitätsverhalten verändern wird. Darüber hinaus verbessert sich auch grundsätzlich das ÖPNV Angebot und die Radinfrastruktur. Weiter wird die Mobilitätsdrehscheibe nicht zwangsläufig zur Deckung des Parkplatzbedarfs im Quartier und als zwingende Voraussetzung zur Erschließung bzw. Vermarktung der Gewerbeflächen benötigt, da der Parkplatzbedarf auch durch entsprechende Parkierungsbauwerke auf den Grundstücken abgedeckt werden kann. Und auch der hohe Finanzierungsbedarf ist angesichts der sehr angespannten finanziellen Situation der Stadt derzeit sehr kritisch zu sehen.

Daher empfiehlt die Verwaltung - angesichts der Abwägung von Kosten und Nutzen und insbesondere unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Stadt -, das Projekt Mobilitätsdrehscheibe zunächst nicht weiter zu verfolgen.

Unterschriften:

Matthias Knobloch

Finanzielle Auswirkungen?				
	Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: Maßnahme wird nicht umgesetzt		
			0	EUR
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

Verteiler: DI, DII, DIII, DIV, Wifö, 20, 61, 67, 60/STEP



LUDWIGSBURG

NOTIZEN