



Protokollauszug

aus der
42. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität
vom 14.12.2023

öffentlich

Top 5.7 BE zum Prüfergebnis "Quartiersgaragenkonzept für die Innenstadt und angrenzenden Vorstädte" gemäß Beschluss 23/SVV/0191

zur Kenntnis genommen

Die Berichterstattung wurde den Ausschussmitgliedern am 13.12.2023 übermittelt und wird dem TOP im Ratsinformationssystem als Anlage beigefügt.

Nachfragen gibt es keine.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

KUM am 14.12.2023

DS-Nr.: 23/SVV/0191
Titel: Quartiersgaragenkonzept für die Innenstadt und angrenzenden Vorstädte

(1) Gemäß dem o.g. Beschluss wurde die Verwaltung gebeten zu prüfen, inwiefern für den Innenstadtring und die angrenzenden Vorstädte die Kapazitäten der vorhandenen und geplanten Parkbauten ausreichen, um den Bewohnenden Parkraum in Quartiersgaragen anzubieten.

Die Anzahl der angemeldeten Pkw liegen der Verwaltung nach Statistischen Bezirken und Stadtteilen vor (Datenstand 31.12.2021). Diesen werden die Stellplätze in Parkbauten der jeweiligen Statistischen Bezirke oder Stadtteilen gegenübergestellt (siehe Tabelle). Ein Stadtteil besteht in der Regel aus mehreren Statistischen Bezirken.

Der Stadtteil Historische Innenstadt ist etwas weitergefasst als der Innenstadtring, dies sollte aber keinen Einfluss auf die generellen Aussagen des Vergleichs haben.

Stadtteil <i>Stat. Bezirk</i>	Gemeldete Pkw		Parkbauten	
	Privat	Firmen	Kapazität	davon vermietet
Historische Innenstadt	4.429	1.058	1.300	686
<i>Barocke Stadterweiterung</i>	1.252	230	859	470
<i>Stadthausviertel</i>	1.190	192	0*	0
<i>Neuer Markt</i>	965	173	285	105
<i>Alter Markt</i>	1.022	463	156	111
SUMME Historische Innenstadt (Innenstadtring)	4.429	1.058	1.300	686
Berliner Vorstadt	1.505	222	344	?
Nauener Vorstadt	2.367	371	0	0
Jägervorstadt	1.360	128	0	0
Brandenburger Vorstadt	3.751	189	213	65
<i>Zimmerplatz</i>	2.321	37	213	65
Zentrum Ost und Nuthepark	1.852	104	1.041	355
<i>Nuthepark</i>	206	92	1.041	355
Hauptbahnhof und Brauhausberg Nord	935	80	351	126
<i>Hauptbahnhof</i>	173	0	351	126
SUMME Vorstädte	11.770	1.094	1.949	546

*Die Parkhäuser Hegelallee (z.B. Karstadt) sind hier der Barocken Stadterweiterung zugeordnet, liegen aber auf dem Gebiet des Stadthausviertels.

Lesebeispiel: In der Historischen Innenstadt stehen rund 5.500 gemeldeten Pkw rund 1.300 Stellplätze in Parkbauten gegenüber. Ein Großteil dieser Stellplätze (686) ist allerdings bereits vermietet und zwar nur zu einem geringen Teil an Bewohnende.

Zu beachten ist, dass in der Tabelle keine privaten Stellplatzanlagen verzeichnet sind. Die Kapazitäten von privaten Stellplatzanlagen können nur über Bauanträge abgeschätzt werden. Aus Kapazitätsgründen konnte eine Abschätzung nur beispielhaft für das Projektgebiet "Innenstadt – Straßenräume neu denken!" durchgeführt werden. In dem Gebiet

– in etwa gleichzusetzen mit dem Statistischen Bezirk der Barocken Stadterweiterung – stehen ca. 400 Stellplätze auf privatem Grund zur Verfügung. Davon stehen nach eigener Abschätzung mindestens 150 Stellplätze nicht Bewohnenden zur Verfügung, sondern sind beispielsweise für Kunden und Mitarbeitende reserviert.

Bei den gemeldeten Pkw ist zu beachten, dass diese nicht dauerhaft im Gebiet abgestellt sein müssen. Insbesondere bei Firmenfahrzeugen ist der Standort oftmals ein anderer. Gleichzeitig ist es möglich für Pkw einen Bewohnerparkausweis zu erhalten, wenn das Fahrzeug nicht in Potsdam gemeldet ist, aber dauerhaft dem Bewohner zur Verfügung steht. Somit taucht es nicht in der Statistik auf, wird aber im betreffenden Gebiet abgestellt.

Die in der Tabelle gelisteten Parkbauten sind ebenfalls privat, wenn auch öffentlich zugänglich. Dies bedeutet, dass hier keine Gestaltungsspielräume der Stadt bestehen.

Bei den an Langparkern fest vermieteten Stellplätzen in den Parkbauten ist zu beachten, dass diese von Firmen, Pendlern oder Bewohnenden angemietet sein können. Eine Differenzierung ist nicht immer möglich.

Zusammengefasst ist eine exakte Berechnung der notwendigen Kapazitäten auch mit hohem Aufwand nicht möglich und wenig sinnvoll. Entsprechend können im Rahmen dieser Berichterstattung nur grobe aber für die Fragestellung ausreichende Abschätzungen gegeben werden.

Zurzeit gibt es in dem untersuchten Gebiet keine konkret geplanten Parkbauten. Im Bereich des ehemaligen Staudenhofs soll es gemäß des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans gegebenenfalls die Möglichkeit geben, eine größere Tiefgarage zu bauen (siehe zu (2) weiter unten). Allein um den Bedarf des Baufelds zu entsprechen, sind hier zwei Tiefgaragenebenen notwendig.

Bei neuer Wohnbebauung ist der jeweilige Bauherr für eine ausreichende Bereitstellung von Stellplätzen verantwortlich. Daher werden weder die zu erwartenden zusätzlichen Pkw noch eventuelle zusätzliche Parkplatzkapazitäten in die Betrachtung aufgenommen.

Ergebnis der Prüfung:

Grundsätzlich haben die meisten der bestehenden Parkbauten keine freien Kapazitäten. Auf fest vermietete Stellplätze gibt es lange Wartelisten. Die übrigen Stellplätze sind Kurzparkern vorbehalten. Dies dürfte dem im Prüfauftrag formulierten Mindestbedarf für Mischnutzung annähernd entsprechen. Einzig in den Tiefgaragen des Hauptbahnhofs gibt es noch freie Kapazitäten.

Um allen Pkw-Besitzenden der betroffenen Stadtgebiete einen Stellplatz anzubieten, sind alleine für den Bereich der Barocken Stadterweiterung ca. 800 Stellplätze zusätzlich bereit zu stellen. Dies ist das Äquivalent der dort zurzeit den Inhabern von Bewohnerparkausweisen zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand.

Für die übrigen im Prüfauftrag genannten Gebiete geht der Bedarf im Sinne des Prüfauftrags in die Tausende.

Daher ist es notwendig, dass bei neuen Bauvorhaben, zumindest die nach Stellplatzsatzung notwendigen Stellplätze hergestellt werden.

(2) Freie Flächen sind insbesondere innerhalb des Innenstadtrings kaum vorhanden. Denkbar wären Tiefgaragen unter dem Bassinplatz oder dem ehemaligen Staudenhof (siehe Karte). Inwieweit dort in die Tiefe gegangen werden kann und ob der Untergrund tragbar ist, wäre zunächst zu prüfen. Weitere Möglichkeiten wie unter Verkehrsflächen müssten ebenfalls zunächst geprüft werden.

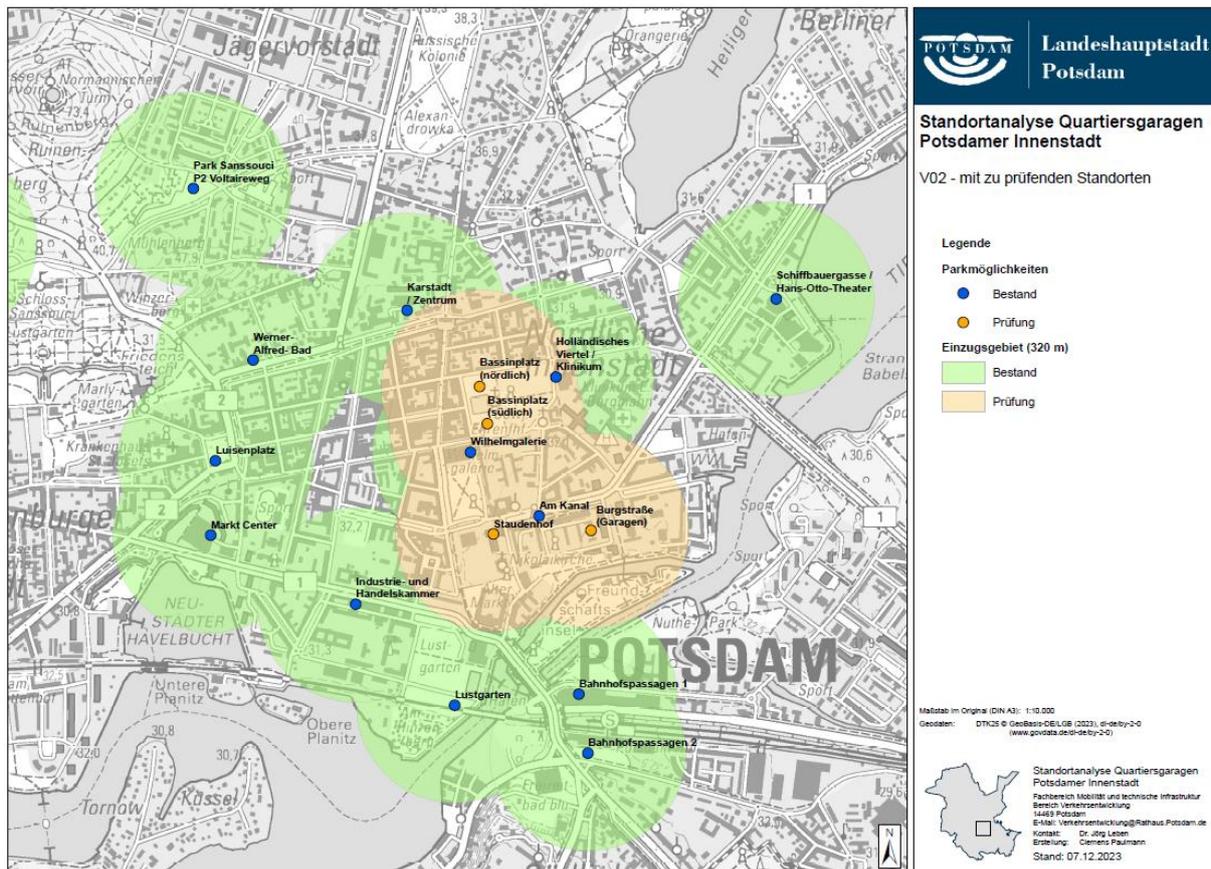
Die akzeptierte Entfernung von der Wohnung zur Quartiersgarage beträgt rund 300 m Luftlinie (siehe Karte, dort 320 m, da vom Mittelpunkt des jeweiligen Parkbaus gerechnet).

Damit braucht es in der Regel mehrere Quartiersgaragen pro Gebiet. Beispiel Barocke Stadterweiterung: Da die Entfernung vom Bassinplatz zur Dortustraße bereits mehr als 350 m beträgt, reicht eine Quartiersgarage Bassinplatz alleine nicht aus, um jeden Bewohnenden der Barocken Stadterweiterung einen Stellplatz anzubieten.

Kosten für Tiefgaragen werden über die durchschnittlichen Kosten pro Stellplatz abgeschätzt. Diese betragen 2018 – also ohne die Baukostensteigerungen der letzten Jahre – zwischen 17.000 und 35.000 € pro Stellplatz. Bei 800 Stellplätzen alleine für den Bereich der Barocken Stadterweiterung ergeben sich folglich Kosten zwischen 13,6 und 28,0 Mio. € (ohne Baukostensteigerungen der letzten Jahre). Die in den Folgejahren anfallenden Betriebskosten, könnten über die Einnahmen bei der Vermietung der Stellplätze – bei marktüblichen Preisen – gedeckt werden.

Ergebnis der Prüfung:

Für eine umfängliche Versorgung der Bevölkerung mit Stellplätzen in Quartiersgaragen in akzeptierter Entfernung fehlen die innerstädtischen Flächen. Darüber hinaus wäre die Herstellung dieses Angebots mit erheblichen Kosten verbunden.



gez. Thomas Schenke