
KURZINFORMATION

BAU UND TECHNIK

HIS



HOCHSCHUL-INFORMATION-SYSTEM, GOSERIEDE 9, 30159 HANNOVER

Mai 2005

B 3 / 2005

**Parkraumbewirtschaftung an
Hochschulen und Hochschulklinika**

Vorwort

Workshops haben bei HIS im Themenfeld Hochschulplanung unterschiedliche Funktionen:

- Sie geben Gelegenheit, gewonnene Untersuchungsergebnisse und Projekterfahrungen zur Diskussion zu stellen und einem größeren Kreis an Interessenten und Anwendern zur Kenntnis zu bringen;*
- sie bieten die Chance, Themen aufzugreifen und behandelbar zu machen, deren Erörterung wichtig ist, deren Bearbeitung in einem eigenen gezielten Projektvorhaben sich HIS jedoch aus Kapazitäts- und Aufwandsgründen verbietet;*
- sie können schließlich einen Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen Personen ermöglichen, die vergleichbare Aufgaben haben, aber nicht ohne weiteres zueinander finden.*

Der im Dezember letzten Jahres durchgeführte HIS-Workshop zur Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen und Hochschulklinika hat sich vor allem die beiden letztgenannten Ziele gesetzt.

Es bestand das Interesse, die Informationen zum Thema Parkraumbewirtschaftung, die in einer zeitlich und aufwandsmäßig sehr begrenzten Recherche (eine Projektdurchführung schien zu diesem Zeitpunkt ausgeschlossen!) zusammengetragen werden konnten, zu ergänzen, abzusichern und durch einschlägige Fachkompetenz und Praxiserfahrung zu einer soliden aktuellen Problemübersicht auszubauen.

Gleichzeitig galt es, Personen zusammenzubringen, die für die Parkraumbewirtschaftung in Hochschulen und Hochschulklinika zuständig sind, in ihren Einrichtungen jedoch zumeist divergierende Aufgabenbereiche abdecken und organisatorisch unterschiedlich eingebunden sind.

Das Interesse an dem Workshopangebot, die Ergiebigkeit der stattgefundenen Diskussionen und die in der Folgezeit bereits weitergeführten fachlichen Austausche einschließlich Inspektionen vor Ort dürfen als Hinweis gewertet werden, dass den gesteckten Zielen Rechnung getragen werden konnte.

Mit der nun vorgelegten HIS-Kurzinformation ist beabsichtigt, die Referate und Diskussionsbeiträge des Workshops einem noch größeren Adressatenkreis zugänglich zu machen.

Es ist bekannt, dass an zahlreichen Hochschulstandorten über eine veränderte Praxis in der Stellplatzvergabe und -bewirtschaftung nachgedacht wird. Dass bei derartigen Überlegungen auf die Hochschulkliniken zugegangen wird, da diese – als Einrichtungen, für die rasche Erreichbarkeit und explizite Dienstleistungsqualität seit langem ein zentrales Anliegen und Wettbewerbskriterium sind – bereits über ein größeres Maß praktischer Erfahrungen verfügen, ist nahe liegend.

HIS würde sich freuen, wenn mit der Dokumentation des Workshops die Diskussion um den ruhenden Verkehr und das Stellplatzmanagement im Hochschulbereich vorangebracht und der Austausch übertragbarer Erfahrungen erleichtert werden.

Den Gastreferenten, die ihre Erkenntnisse aus der Parkraumbewirtschaftung ihrer Einrichtungen engagiert vermittelten, wie auch den Workshop-Teilnehmern, die sich lebhaft, mit vielen Fragen und eigenen Erfahrungen, in die Diskussion einbrachten, soll auch an dieser Stelle von HIS herzlich gedankt werden.

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeines

1.1	Programm	1
1.2	Teilnehmerverzeichnis	2 - 4
1.3	Begrüßung und Einleitung (<i>Brigitte Weidner-Russell, HIS</i>)	5 - 7
1.4	Veröffentlichungen einschlägiger HIS-Arbeiten zum Thema	7

2 Modelle der Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen und Hochschulklinika:

	Einführung in das Thema und Ergebnisse der HIS-Recherche (<i>Dr. Lisa Strübel, HIS</i>)	9 - 26
--	---	--------

3 Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen

3.1	Fallbeispiel 1: FH Erfurt (<i>Rudolf Tilly</i>)	27 -34
3.2	Fallbeispiel 2: TU Darmstadt (<i>Bernhard Metzner</i>)	35 - 42
3.3	Fallbeispiel 3: U Freiburg (<i>Bernhard Arnhold</i>)	43 - 48

4 Parkraumbewirtschaftung an Hochschulklinika

4.1	Fallbeispiel 1: Universitätsklinik Frankfurt am Main (<i>Jens Relke</i>)	49 - 62
4.2	Fallbeispiel 2: Universitätsklinik Tübingen (<i>Petra Lindner</i>)	63 - 76
4.3.	Fallbeispiel 3: Universitätsklinik Göttingen (<i>Otto-Wilhelm Holzigel</i>)	77 - 88

5	Zusammenfassung/Schlussfolgerungen (<i>Brigitte Weidner-Russell, HIS</i>)	89 - 90
---	--	---------

1.1 Programm des Workshops Parkraumbewirtschaftung

Die Bewirtschaftung des Parkraums an Hochschulen und Hochschulklinika ist insbesondere durch die Erhebung von Gebühren für Stellplätze nach wie vor ein Thema, welches die Gemüter erhitzt. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ist i. d. R. mit Schwierigkeiten und Unsicherheiten verbunden.

Im Rahmen des Workshops sollen zum einen die Ergebnisse einer HIS-Recherche vermittelt werden; zum anderen werden Gastreferenten die Bewirtschaftungsmodelle ihrer Einrichtungen vorstellen. Hierdurch soll den Teilnehmern ein Informations- und Erfahrungsaustausch über die Formen und Auswirkungen unterschiedlicher Modelle, über die mit der Einführung verbundenen Probleme sowie neue Lösungsansätze ermöglicht werden.

10.00 – 10.15 Uhr	Begrüßung und Einleitung <i>(Weidner-Russell, HIS Hannover)</i>
10:15-11:00 Uhr	HIS-Recherche zur Parkraumbewirtschaftung Modelle der Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen und Hochschulklinika: Einführung in das Thema und Ergebnisse der HIS-Recherche <i>(Strübel, HIS Hannover)</i>
11:00-12:45 Uhr	Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen Fallbeispiel 1: FH Erfurt <i>(Tilly, FH Erfurt)</i> Fallbeispiel 2: TU Darmstadt <i>(Metzner, TU Darmstadt)</i> Fallbeispiel 3: U Freiburg <i>(Arnhold, U Freiburg)</i>
12.45-13.45 Uhr	<i>Mittagspause</i>
13:45-15:30 Uhr	Parkraumbewirtschaftung an Hochschulklinika Fallbeispiel 1: Uniklinik Frankfurt am Main <i>(Relke, HOST-UK Frankfurt)</i> Fallbeispiel 2: Uniklinik Tübingen <i>(Lindner, UK Tübingen)</i> Fallbeispiel 3: Uniklinik Göttingen <i>(Holzigel, UK Göttingen)</i>
15:30-16.00 Uhr	Zusammenfassung/Schlussfolgerungen <i>(Weidner-Russell, HIS Hannover)</i>

Veranstaltungstermin: 02. Dezember 2004

Tagungsort: Hannover / Senatssitzungssaal der Universität

Leitung: Brigitte Weidner-Russell

1.2 Teilnehmerverzeichnis

Name	Institution	Tätigkeit / E-Mail	Telefon
1 Hadersbrunner, Bernd	Ansbach FH	Technischer Leiter <i>b.hadersbrunner@fh-ansbach.de</i>	0981/4877-120
2 Schneider, Ulrich	Berlin FHTW	Referatsleiter <i>u.schneider@fhtw-berlin.de</i>	030/5019-2318
3 Wenzel, Karsten	Berlin Humboldt Uni	Angestellter <i>wolf-karsten.wenzel@uv.hu-berlin.de</i>	030/2093-1226
4 Raschke, Katharina	Berlin TFH	Leitung Ref. IIIB <i>raschke@tfh-berlin.de</i>	030/4504-2951
5 Raguse, Roberto	Berlin TU	030/314-28028 <i>roberto.raguse@tu-berlin.de</i>	
6 Surek, Wolfgang	Bonn UK	Projektleiter <i>wolfgang.surek@ukb.uni-bonn.de</i>	0228/287-5054
7 Richter, Peter	Brandenburg FH	Abteilungsleiter <i>richter@fh-brandenburg.de</i>	03381/355-130
8 Marsch, Gudrun	Bremen HS	Sachgebietsleiterin <i>marsch@verw.hs-bremen.de</i>	0421/5905-2299
9 Schönheit, Olaf	Coburg FH	Leiter Zentrale Dienste <i>schoenheit@fh-coburg.de</i>	09561/317228
10 Pfuhl, Hans-Jürgen	Cottbus Brandenb.TU	Dezernent <i>pfuhl@zv.tu-cottbus.de</i>	0355/69-3565
11 Metzner, Bernhard	Darmstadt TU	Sachgebietsleiter <i>dezernat4_sgd@pvw.tu-darmstadt.de</i>	06151/16-4905
12 Schulz, Martina	Darmstadt TU	Sachbearbeiterin	06151/16-2829
13 Brömmer, Kathrin	Dresden TU	Leiterin Umweltschutz <i>kathrin.broemmer@mailbox.tu-dresden.de</i>	0351/463-39493
14 Borkmann, Frank	Dresden UK	Objektmanager <i>frank.borkmann@uniklinikum-dresden.de</i>	0351/458-4734
15 Händel, Ronald	Erfurt FH	Dezernatsleiter <i>haendel@fh-erfurt.de</i>	0361/6700-720
16 Tilly, Rudolf	Erfurt FH	Kanzler <i>tilly@hsv.ffh-erfurt.de</i>	0361/6700-120
17 Bahr, Dr., Thomas	Erfurt TKM	Referatsleiter <i>tbahr@tkm.thueringen.de</i>	0361/37-94590
18 Stark, Robert	Erlangen-Nbg. UK	Dezernatsleiter <i>robert.stark@kv.imed.uni-erlangen.de</i>	09131/85-33005
19 Hollmann, Markus	Essen UK	Abteilungsleiter <i>markus.hollmann@medizin.uni-essen.de</i>	0201/723-3404
20 Lätsch, Karin	Flensburg FH	Gebäudemanagement <i>laetsch@verw.fh-flensburg.de</i>	0461/805-1312
21 Relke, Jens	Frankfurt HOST - UK	Projektleiter HOST <i>jens.relke@kgu.de</i>	069/6301-7309
22 Bräuer, Fredy	Frankfurt Uni	Sachbearbeiter Parkraumb. <i>braeuer@em.uni-frankfurt.de</i>	069/798-22781
23 Lorz, Dr., Udo	Freiberg TU Bergakad	Dezernent <i>udo.lorz@zuv.tu-freiberg.de</i>	03731/39-3000
24 Arnhold, Bernhard	Freiburg Uni	Abteilungsleiter <i>arnhold@verwaltung.uni-freiburg.de</i>	0761/203-4386
25 Maaß, Ulrich	Gießen UK	Leiter Verkehrs-u.Sicherh. <i>ulrich.mass@verwaltung.med.uni-giessen.de</i>	0641/99-43176
26 Hannemann, Katharina	Gießen Uni	<i>katharina.hannemann@admin.uni-giessen.de</i>	0641/99-12500
27 Holzigel, Otto-Wilhelm	Göttingen UK	Abteilungsleiter Logistik <i>ow.holzigel@med.uni-goettingen.de</i>	0551/39-14263
28 Schwandt, Günter	Göttingen Uni	Angestellter <i>guenter.schwandt@zvw.uni-goettingen.de</i>	0551/39-2084

29	Solinski, Herbert	Greifswald UK	Dezernent für Technik <i>solinski@uni-greifswald.de</i>	03834/86-7449
30	Woidig, Susanne	Greifswald Uni	Sachgebietsleiterin <i>woidig@uni-greifswald.de</i>	03834/86-1214
31	Weidner, Detlef	Halle HSf.K.u.Design	Sachgebietsleiter In.Dienste <i>d.halle@burghalle.de</i>	0345/7751-518
32	Dede, Carsten	Halle Uni	Abteilungsleiter Liegensch.	0345/5521-473
33	Redzinski, Jirka	Hamburg UdBw	<i>jirka.redzinski@hsu-hh.de</i>	040/6541-2372
34	Albrecht, Julia	Hannover HIS	Wiss. Mitarbeiter <i>albrecht@his.de</i>	0511/1220-202
35	Strübel, Dr., Lisa	Hannover HIS	Wiss. Mitarbeiterin <i>struebel@his.de</i>	0511/1220-206
36	Weidner-Russell, Brigitte	Hannover HIS	Abteilungsleiterin <i>weidner@his.de</i>	0511/1220-295
37	Blank, Birgit	Hannover MH	Leiterin Kompetenzzentrum <i>blank.birgit@mh-hannover.de</i>	0511/532-3077
38	Fiedler, Dipl.-Ing., Johanne	Hannover OFD LBA	Bedarfsberatung <i>johanne.fiedler@ofd.lba-niedersachsen.de</i>	0511/101-2053
39	Stahl, Rudolf	Hannover Uni	Sachgebietsleiter <i>rudolf.stahl@verwaltung.uni-hannover.de</i>	0511/762-2544
40	Platt, Monika	Heidelberg UK	Sachbearbeiterin <i>monika_platt@med.uni-heidelberg.de</i>	06221/56-7590
41	Fabian, Daniela	Heidelberg Uni	Sachbearbeiterin <i>daniela.fabian@zuv.uni-heidelberg.de</i>	06221/543189
42	Schmalenberger, Petra	Homburg UK	Justitiar	06841/16-22370
43	Hofmann, Gerold	Karlsruhe Uni	Leiter <i>gerold.hofmann@verwaltung.uni-karlsruhe.de</i>	0721/608-3004
44	Schimanke, Gerd	Köln DSHS	Gebäude/Sicherheitswesen <i>schimanke@dshs-koeln.de</i>	0221/4982-2070
45	Potthast, Lutz	Köln Uni	Abteilungsleiter <i>potthast@verw.uni-koeln.de</i>	0221/470-5880
46	Fölsener, Rolf	Köthen HS Anhalt	Techn. Angestellter <i>foelsener@dez-4.verw.hs-anhalt.de</i>	03496/67-4157
47	Naumann, Britta	Leipzig UK	Abteilungsleiterin <i>naumann@medizin.uni-leipzig.de</i>	0341/97-14044
48	Jesse, Norbert	Lübeck FH	Sachgebietsleiter <i>jesse@fh-luebeck.de</i>	0451/300-5054
49	Niemüller, Jörg	Lübeck UK	Gruppenleiter <i>joerg.niemueller@ukl.uni-luebeck.de</i>	0451/500-6764
50	Wagner, Jürgen	Magdeburg UK	Abteilungsleiter <i>juergen.wagner@vmed.uni-magdeburg.de</i>	0391/67-15116
51	Köhler, Dr., J.	Magdeburg Uni	Dezernent <i>joachim.koehler@verwaltung.uni-magdeburg.de</i>	0391/67-18689
52	Lüsing, Lydia	Mannheim Uni	Sachbearbeiterin <i>luesing@verwaltung.uni-mannheim.de</i>	0621/181-1036
53	Möller, Hans-Dieter	Marburg UK	Abteilungsleiter <i>hmoeller@med.uni-marburg.de</i>	06421/28-62100
54	Eberle, Dr., Johannes	München Bay.Staatsm.	<i>johannes.eberle@stmwk.bayern.de</i>	089/2186-2798
55	Kaysser, Michael	München UK	Leiter Abt. Bau u. Technik <i>michael.kaysser@med.uni-muenchen.de</i>	089/5160-8060
56	Ruß, Claus	München UK	Leiter Liegenschaften <i>claus.ruß@med.uni-muenchen.de</i>	089/5160-8600
57	Lachmann, Siegfried	Münster FH	Hausverwaltung	0251/83-64321
58	Schoon, Gerd	Münster UK	Abteilungsleiter <i>schoon@klinikum.uni-muenster.de</i>	0251/83-55860

59	Hergert, Reiner	Neubrandenburg FH	Dezernent <i>reiner.hergert@fh-nb.de</i>	0395/5693-150
60	Winzeler, Iris	Oldenburg Uni	Abteilungsleiterin <i>iris.winzeler@uni-oldenburg.de</i>	0441/798-5410
61	Eisold, Siegfried	Rostock UK	Referatsleiter <i>siegfried.eisold@med.uni-rostock.de</i>	0381/494-5520
62	Kitschke, Manfred	Rostock Uni	<i>manfred.kitschke@uni-rostock.de</i>	0381/498-1416
63	Heldmann, Dr., Philipp	Saarbrücken Uni	Planung/Bauplanung <i>p.heldmann@univw.uni-saarland.de</i>	0681/302-2020
64	Lindig, Kerstin	Schwerin FM	Sachbearbeiterin <i>kerstin.lindig@fm.mv-regierung.de</i>	0385/588-4412
65	Bonke, Thomas	Stralsund FH	Dezernent <i>thomas.bonke@fh-stralsund.de</i>	03831/45-6586
66	Lindner, Petra	Tübingen UK	Abteilungsleiterin <i>petra.lindner@med.uni-tuebingen.de</i>	07071/29-80077
67	Eckerth, Thomas	Ulm UK	Bereichsleiter <i>thomas.eckerth@medizin.uni-ulm.de</i>	0731/500-50500
68	Schmitt, Dorothea	Ulm Uni	Sachbearbeiterin <i>dorothea.schmitt@verwaltung.uni-ulm.de</i>	0731/50-25072
69	Fürtig, Holger	Weimar Bauhaus-Uni	Leiter HZL <i>holger.fuertig@technik.uni-weimar.de</i>	03643/582250
70	Krüger, Detlef	Wildau TFH	Sachgebietsleiter <i>dkrueger@hh.tfh-wildau.de</i>	03375/508-152
71	Ringelmann, Roland	Würzburg UK	Leiter Abteilung F <i>weber@zv.uni-wuerzburg.de</i>	0931/201-55502

Brigitte Weidner-Russell, HIS Hannover

1.3 Begrüßung und Einleitung

Sehr geehrte Damen und Herren, ich darf Sie herzlich begrüßen zu unserem Workshop "Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen und Hochschulkliniken".

Die große Resonanz auf dieses Veranstaltungsangebot zeigt uns, dass das Thema weiterhin aktuell ist. Es handelt sich i. Ü. um eines, das Sie als Hochschulbeschäftigte alle in irgendeiner Weise betrifft – ganz unabhängig davon, ob Sie qua Zuständigkeit hiermit befasst sind.

Aber vorweg zunächst die Frage:

Wie haben Sie heute Morgen den Sitzungsort erreicht? Wer ist zu Fuß, wer mit dem Fahrrad, wer mit dem PKW und wer mit dem öffentlichen Verkehr hier angelangt?

(Abfrage per Handzeichen).

Ich sehe eine einzige Meldung zur Kategorie "zu Fuß", mit dem Fahrrad hat niemand den Sitzungsort angefahren; dies haben wir erwarten können. Etwa ein Viertel oder ein Fünftel, sind, so wie es aussieht, mit dem PKW ange-reist; drei Viertel mindestens haben ein öffentliches Verkehrsmittel genutzt; dieses Ergebnis würde vermutlich jede Hochschule freuen, erst recht jede Hochschulstadt.

Der Verkehrsmittelwahl gilt eine Frage, die HIS im Kontext der Sozialerhebung, die für das Deutsche Studentenwerk in regelmäßigen Abständen durchgeführt wird, an die Studierenden jeweils stellt: "Welches Verkehrsmittel benutzen Sie überwiegend für den Weg zur Hochschule?"

Die letzten Ergebnisse stammen aus der Sozialerhebung 2000: Danach erreichen rd. 11 % der Studierenden ihre Hochschule überwiegend zu Fuß, 36 % mit dem Fahrrad, 22 % reisen mit dem PKW bzw. motorisiert an und 32 % nutzen ein öffentliches Verkehrsmittel für den Weg zur Hochschule. Es gibt übrigens nach wie vor deutliche Unterschiede zwischen alten und neuen Ländern. In den neuen Ländern kommen angesichts der besseren und hochschulnahen Wohnraumversorgung sowie der z. T. innerstädtischen Hochschulstandorte deutlich mehr Studierende (+ 7 % ca.) zu Fuß zur Hochschulen als in den alten Ländern; dementsprechend geringer fällt die Wahl auf das öffentliche Verkehrsmittel und den PKW.

Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen und Hochschulkliniken – der ruhende Verkehr scheint ein Thema zu sein, dem sich HIS im "10-Jahres-Abstand" widmet!

1985 haben wir die erste größere Arbeit "**Untersuchung zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs an Hochschulen**" durchgeführt.

Die damalige Analyse wurde vor allem von der Bauverwaltung initiiert, die eine zunehmend schwieriger werdende Umsetzung der Stellplatzpflicht zu erkennen meinte. Gleichzeitig war erstmals die Diskussion um die Förderungswürdigkeit von Stellplatzmaßnahmen in der Gemeinschaftsaufgabe Hochschulbau aufgekommen und der Beschluss gefasst worden, dass Vorhaben, die Hoch- und Tiefgaragen betreffen, besonders zu begründen sind und i.d.R. eine Behandlung im Ausschuss Baukostenprüfung erfordern (1991 sind dann alle Stellplatzvorhaben aus der HBFG-Finanzierung ausgegrenzt worden).

Der Wissenschaftsrat hat damals unsere Untersuchung begrüßt und mit Nachdruck gefordert, dass HIS sich nicht nur mit der Stellplatzpflicht, sondern auch den Nutzungsbedingungen von Stellplätzen an Hochschulen befasst. Wir haben in dem Vorhaben also nicht nur die Rechtsgrundlagen zur Stellplatzpflicht vergleichend untersucht und analysiert, welche Richtzahlen die Länderbauordnungen vorschreiben, sondern darüber hinaus auch differenziert betrachtet, welche hochschul- und standortspezifischen Ausstattungssituationen und Nutzungsverhältnisse vorfindbar sind. Letzteres erfolgte anhand von zehn Fallstudien mit sehr unterschiedlichen hochschulischen Strukturen, Größenordnungen, Lagebedingungen etc.

1995 folgte ein weiteres HIS-Projekt zum ruhenden Verkehr "**Stellplatzerrichtung an Hochschulen – Bauordnungsrechtliche Grundlagen und deren Handhabung**".

Die Situation hatte sich mittlerweile verändert. Der Auftrag ging nun von den Hochschulbaureferenten in der KMK aus, die sich an HIS wandten mit der Bitte, sich aktuell mit der Stellplatzerrichtung und –nutzung auseinander zu setzen. Dies schien erforderlich vor allem vor dem Hintergrund, dass in den neuen Ländern an zahlreichen dortigen innerstädtischen Standorten für Hochschulen neue Stellplatzplanungen auf den Weg gebracht wurden. Man sah die Gefahr, dass die Fehler, die in west-

deutschen Hochschulstädten in den 70er und frühen 80er Jahren gemacht wurden, sich wiederholen würden, und formulierte nachdrücklich das Interesse, Regelungsspielräume herauszufinden und Alternativkonzepte zur PKW-Erschließung kennen zu lernen.

HIS hat in der daraufhin durchgeführten Untersuchung zum einen die Rechtsgrundlagen aktualisiert und die Erkenntnis gewonnen, dass es in den starren Regelungen Öffnung gibt: Teilweise wurden die Richtzahlen in den Ländern reduziert (z. B. Niedersachsen). Zumeist wurde die Ausfüllung der bauordnungsrechtlichen Stellplatzpflicht stärker an die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten gekoppelt, teilweise sogar (z. B. Hessische Bauordnung) gänzlich in die Zuständigkeit der Kommunen verlagert. Im HIS-Projekt wurden zudem Fragen der Finanzierung und Bewirtschaftung von Stellplatzanlagen aufgegriffen; dies vor dem Hintergrund neuer Entwicklungen, die durch die Stichworte "Betreibermodelle durch Private", "Semesterticket" und "Jobticket" gekennzeichnet werden konnten.

2004, nahezu zehn weitere Jahre später, sind wir erneut gebeten worden, uns mit der Unterbringung des ruhenden Verkehrs und dessen Rahmenbedingungen zu befassen. **"Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen und Universitätskliniken"** haben wir das Vorhaben genannt.

Die Motivation derer, die nun uns um ein entsprechendes Projekt gebeten haben, richtet sich darauf, mehr über die Bewirtschaftung von Stellplätzen zu erfahren: In Zeiten, wo keine neuen Kapazitäten zu erwarten sind, steigen die Anforderungen an eine effizientere Nutzung der vorhandenen Anlagen. Wo die öffentlichen Kassen leer sind, entstehen Auflagen von Finanzministern (z. B. Richtlinien in Thüringen), den Parkraum auf Landesgrundstücken nicht mehr kostenlos zur Verfügung zu stellen. Ohnehin sind die Hochschulen inzwischen daran gewöhnt, für Leistungen Gebühren zu erheben; da liegt der Bereich der PKW-Stellplätze besonders nah.

Im Übrigen sieht es so aus, dass frühere Initiativen und Ansätze (z. B. die privaten Betreibergesellschaften, das Jobticket etc.) in zahlreichen Fällen nicht die hohen Erwartungen bzw. Hoffnungen erfüllen konnten, die in sie gesetzt wurden.

Als uns die Bitte unseres Arbeitskreises "Nutzung und Bedarf", der sich i. W. aus Länder-

vertretern zusammensetzt, erreichte, uns erneut dem Thema "Parkraumbewirtschaftung" zuzuwenden, mussten wir signalisieren, dass wir bei HIS zur Durchführung einer regelrechten Untersuchung in absehbarer Zeit keine Kapazität haben. Wir haben jedoch eine begrenzte Befassung mit den Fragestellungen, deren Aktualität wir anerkennen, zugesagt.

Ich muss also festhalten: Wir haben **kein Projekt** durchgeführt, sondern nur eine **Recherche**, wir haben keine detaillierten Länderanalysen vornehmen können oder Vor-Ort-Erkundungen, sondern Ergebnisse erzielt durch Materialauswertungen, Telefongespräche und eine Erhebung; wir haben die Fragestellung ausschließlich auf die Bewirtschaftungsproblematik fokussiert.

Ich möchte dieses ausdrücklich zu Beginn der Veranstaltung herausstellen. Dies ist auch ein Anliegen von **Frau Dr. Strübel**, die den meisten von Ihnen bekannt sein dürfte. Sie hat die Recherche bearbeitet, sie hat die heutige Veranstaltung vorbereitet.

Der **Workshop**, das werden Sie nach dieser Vorbemerkung verstehen, dient insofern nicht nur der Ergebnisvermittlung durch uns, sondern soll maßgeblich auch zur Erkenntnismehrung bei uns durch Sie beitragen.

Ich darf Sie deshalb heute mit besonderem Nachdruck bitten, sich an den Diskussionen, die in der Tagesordnung an mehreren Stellen vorgesehen sind, intensiv zu beteiligen, Ihre Einschätzungen mitzuteilen, Ihre Erfahrungen einzubringen, auch Ihre u. U. beabsichtigten Vorhaben.

Für eine lebhaftige Diskussion scheint mir die gute Mischung, die ich im **Teilnehmerkreis** konstatiere, bestens geeignet:

Alle Bereiche der Hochschulen und Hochschulkliniken sind gut vertreten. Wenn ich es richtig sehe, gibt es in etwa eine Drittelung der Teilnehmerzahl.

Ein Drittel sind Universitätsvertreter; knapp ein Drittel Vertreter von Hochschulkliniken; ein Viertel der Teilnehmer kommen von Fachhochschulen; der Rest sind Vertreter von Ministerien, Oberfinanzdirektionen etc.

Ausdrücklichen **Dank** möchte ich bereits an dieser Stelle an die **Hochschul- und Klinikvertreter** richten, die heute hier referieren. Von den Hochschulen begrüßen wir Referenten aus Erfurt, Darmstadt und Freiburg; für die Kliniken haben wir Vertreter aus Frankfurt,

Tübingen und Göttingen gewinnen können. Wir werden Sie vor Ihren jeweiligen Beiträgen noch einzeln vorstellen.

Wir sind sehr froh, dass Sie uns unterstützen und es übernommen haben, Erfahrungsberichte aus der Praxis einzubringen, die wir bei solchen Veranstaltungen stets einzubeziehen suchen. Das erscheint gerade bei diesem Thema besonders wichtig, in dem es ja weniger um die Umsetzung von perfekten Modell-

konzepten geht, als vielmehr – wie sich hier zeigen wird – um die Verfolgung realisierbarer pragmatischer Lösungen und die Berücksichtigung von Spezifika vor Ort.

Wir jedenfalls sind gespannt auf den heutigen Tag und hoffen, dass er uns interessante Erkenntnisse und neue Anstöße für die Arbeit bringt. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und uns viel Erfolg!

1.4 Veröffentlichungen einschlägiger HIS-Arbeiten zum Thema

- (1) *Weidner-Russell, B.; Müller, D.:*
Untersuchung zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs an Hochschulen.
HIS-Hochschulplanung Band 56, Hannover 1985
- (2) *Weidner-Russell, B.; Haase, K.:*
Wie fahren Studenten zur Hochschule? In HIS-Kurzinformation B4/1986, Hannover 1986
- (3) *Weidner-Russell, B.; Haase, K.:*
Verkehr; Kapitel 8 in "**Nachfrage an Infrastruktureinrichtungen an Hochschulen – Materialien zu den Bereichen Bibliotheken, sonstige Arbeitsplätze der Hochschulen, Fortbildung und studienbegleitende Freizeit, Erwerbstätigkeit, Verpflegungseinrichtungen, Wohnen, Verkehr**". HIS-Hochschulplanung Band 68, Hannover 1988
- (4) *Schreiber, J.:*
Semesterticket für Studierende, studentische Verkehrsmittelwahl in den Hochschulstädten. Grunddaten für Überlegungen zur Einführung des Semestertickets. In HIS-Kurzinformation A5/1993, Hannover 1993
- (5) *Schreiber, J.:*
Studentische Verkehrsmittelwahl in den Hochschulstädten. Ergebnisse der 14. Sozialerhebung des Deutschen Studentenwerkes. In HIS-Kurzinformation A5/1996, Hannover 1996
- (6) *Sand, T.; Weidner-Russell, B.:*
Stellplatzerrichtung an Hochschulen – Bauordnungsrechtliche Grundlagen und deren Handhabung. HIS-Hochschulplanung Band 117, Hannover 1996
- (7) *Schnitzer, K.; Isserstedt, W.; Müßig-Trapp, P.; Schreiber, J.:*
Soziale Infrastruktur – Verkehr; Kapitel 19 in "**Das soziale Bild der Studentenschaft in der Bundesrepublik Deutschland**". Hrsg. v. Bundesministerium für Bildung und Forschung, Bonn 1998 (15. Sozialerhebung des DSW).
- (8) *Schnitzer, K.; Isserstedt, W.; Middendorf, E.:*
Der Weg zur Hochschule – Verkehrsmittelnutzung; Kapitel 12 in "**Die wirtschaftliche und soziale Lage der Studierenden in der Bundesrepublik Deutschland 2000**". Hrsg. v. Bundesministerium für Bildung und Forschung, Bonn 2001 (16. Sozialerhebung des DSW).

2 Modelle der Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen und Hochschulklinika

Dr. Lisa Strübel, HIS Hannover

Einführung in das Thema und Ergebnisse der HIS-Recherche

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Resonanz auf die heutige Veranstaltung sowie meine Gespräche mit einigen von Ihnen im Vorfeld haben deutlich gemacht, dass das Thema Parkraumbewirtschaftung zum einen aktuell, zum anderen aber mit viel Unsicherheit verbunden ist. Von daher freue ich mich besonders, Ihnen heute die Ergebnisse der HIS-Recherche vorstellen zu dürfen.

Die Themen, die ich im Rahmen meines Eingangreferates ansprechen möchte, sehen Sie auf der Folie (vgl. Folie 2). Ich werde mich vorwiegend auf Anmerkungen systematischer und übergreifender Art beschränken. Dazu möchte ich einige Fragen aufwerfen, die im Rahmen der Einzelbeiträge der Gastreferenten sowie in der Diskussion konkretisiert werden können.

Zielsetzungen der Parkraumbewirtschaftung

Mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung können je nach Ausgangssituation, Rahmenbedingungen und Initiator unterschiedliche Zielsetzungen verbunden sein (vgl. Folie 3). Die Zielsetzungen beeinflussen die Ausgestaltung und Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung.

Neben Überlegungen wirtschaftlicher Art können auch verkehrspolitische, planerische, betriebliche, soziale und umweltpolitische Zielsetzungen von Bedeutung sein:

Wirtschaftliche Zielsetzungen stehen häufig im Vordergrund bei von Landesseite initiierten Vorgaben zur Bewirtschaftung der Stellplätze an Landeseinrichtungen einschließlich Hochschulen. Zum Teil wird eine Reduktion des Gesamtbedarfs angestrebt. Für Hochschulen ist eine entgeltliche Parkraumbewirtschaftung dann interessant, wenn sie die Einnahmen

nach eigenem Ermessen einsetzen können bzw. wenn es viel Fremdnutzung gibt; letzteres trifft vor allem auf die Universitätskliniken zu. Neben einem Kostenbeitrag zum Erhalt der vorhandenen Stellplätze kann es darum gehen, aus den erzielten Einnahmen weitere Stellplätze zu errichten bzw. anzumieten.

Verkehrspolitische Zielsetzungen sind oft entscheidend bei Parkraumbewirtschaftungskonzepten, die auf Initiative von Hochschulen entstehen. Es geht um die Herstellung geordneter Parkierungsverhältnisse und die Kontrolle der Fremdnutzung, um eine effektivere Nutzung des zur Verfügung stehenden Parkraums und ggf. die Steuerung oder Reduzierung des Parksuchverkehrs. Verkehrspolitische Zielsetzungen hängen oft eng mit anderen Überlegungen, z.B. planerischer oder betrieblicher Art, zusammen.

Planerische Überlegungen können eine effektive Nutzung der Grundstücke erfordern, die durch die Parkraumbewirtschaftung gesteuert werden soll. An vielen Orten steht die Grundstücksnutzung für Parkplätze in Konkurrenz zu anderen Nutzungen. Im Zuge von Planungen besteht häufig das Interesse, Parkierungsflächen zu bebauen.

Betriebliche Zielsetzungen – auf der Folie habe ich die Gewährleistung eines reibungslosen Betriebs (Ver-/Entsorgung) als Beispiel genannt – können sehr vielfältig sein und sind oft mit Überlegungen anderer Art eng verflochten.

Soziale Zielsetzungen lassen sich bei Bemühungen zur gerechten Verteilung des vorhandenen Parkplatzangebots sowie zu einer verursachergerechten Verteilung von Kosten erkennen.

In vielen Fällen spielen *umweltpolitische Überlegungen* zwar eine bedeutende Rolle, sie sind aber selten als Anlass zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung zu sehen und nehmen sekundäre Stellung ein. Ökologische Faktoren werden insbesondere von Studierenden ins Spiel gebracht. An einigen Standorten werden Semester- oder Jobtickets aus Parkgebühren subventioniert.

Bei der Entscheidung, Parkierungsflächen zu bewirtschaften, handelt es sich in der Regel um ein Zusammenspiel verschiedener Faktoren. Die Parkraumbewirtschaftung kann von

mehreren Interessenträgern mit unterschiedlicher Zielsetzung unterstützt werden. Aus einer primären Zielsetzung ergeben sich oft mehr oder weniger erwünschte Nebeneffekte.

Vergabemodalitäten

Auf der Folie (vgl. Folie 3) sehen Sie vier Grundmodelle der restriktiven Vergabe von Stellplätzen, wie sie an Hochschulen und Universitätskliniken zu finden sind:

- *Vergabe von Parkberechtigungen*
Die Vergabe von Parkberechtigungen wird an zahlreichen Hochschulen, zum Teil seit vielen Jahren, zur restriktiven Lenkung der Nachfrage und einer bedarfsgerechten Verteilung einer begrenzten Zahl von Parkplätzen praktiziert. Die Vergabe erfolgt nach verschiedenen, von den Einrichtungen definierten Kriterien sozialer, verkehrlicher, betrieblicher, umweltpolitischer und sonstiger Art. Je nach Ausgangssituation kann die räumliche und zeitliche Gültigkeit von Parkberechtigungen ggf. begrenzt werden. Die Parkplätze werden überbucht, um eine bessere Auslastung zu erzielen, reservierte personengebundene Plätze gibt es nur in Ausnahmefällen.
- *Erhebung eines Nutzungsentgeltes*
Die Bewirtschaftung des Parkraums über die Erhebung eines Nutzungsentgeltes gewinnt seit einigen Jahren an Bedeutung und bildet den Schwerpunkt der nachfolgenden Ausführungen.
- *Kombination von Gebühren mit Parkberechtigungen*
An einigen Standorten, wo die Nachfrage nach Parkplätzen die Ausstattung stark übersteigt, erfolgt eine Bewirtschaftung des Parkraums über die Erhebung von Gebühren in Verbindung mit der Vergabe von Parkberechtigungen.
- *Sondermodell JobTicket als Parkberechtigung*
Zu erwähnen ist noch das Sondermodell „Job-Ticket als Parkberechtigung“. In diesem Modell, welches nach vorliegenden Kenntnissen im Hochschulbereich lediglich an der Universität Kassel praktiziert wird, ist die Parkberechtigung an den Erwerb eines JobTickets gebunden. Ein ähnliches Bewirtschaftungsmodell wurde lange in Nordrhein-Westfalen angestrebt, ist an verschiedenen niedersächsischen

Hochschulstandorten Ende der 1990er erprobt, dann aber aufgegeben worden.

Entgeltliche Vergabemodalitäten (Hochschulangehörige)

Ich komme damit auf entgeltliche Vergabemodalitäten und die Parkraumbewirtschaftung durch die Erhebung von Gebühren zu sprechen.

Ich möchte zum einen zwei Grundmodelle der Gebührenart unter Hochschulangehörigen vorstellen, zum anderen Staffelmöglichkeiten innerhalb dieser Modelle aufzeigen und deren Vorteile und Nachteile sowie Beispiele für den Einsatz dieser Modelle nennen (vgl. Folien 4-6).

- *Nutzungsabhängige Entgelte*
Dem ersten Modell, der Entrichtung eines nutzungsabhängigen Entgeltes, die je nach System von halbstündiger Abbuchung bis hin zu täglicher Parkgebühr reicht, ist aus ökologischer Sicht den Vorzug zu geben. Durch die Entrichtung täglicher Gebühren entsteht eine dauerhafte Erinnerung an die Kosten; eine neue Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl wird täglich erfordert und u. U. mit einem Anreiz verbunden, statt mit dem Auto mit anderen, oft kostengünstigeren Verkehrsmöglichkeiten, zur Arbeit zu fahren. Dazu kommt, dass das Modell den Nutzern (und ggf. auch Gästen) mehr Flexibilität anbietet. Soziale Vorteile sind in dem Sinne gegeben, dass unterschiedliche Nutzungsgrade beispielsweise von Teilzeitbeschäftigten automatisch berücksichtigt werden.

An vielen Standorten überwiegen jedoch die Nachteile nutzungsabhängiger Gebühren, die in der Ein- und Durchführung tendenziell aufwändig und teuer sind und oft einen externen Betrieb erfordern.

An Hochschulen wird nach vorliegenden Kenntnissen lediglich an der Universität Bremen ein rein nutzungsabhängiges System betrieben. An einigen anderen Hochschulen gibt es Mischformen, wo beispielsweise nutzungsabhängige Gebühren nur von Studierenden erhoben werden (zum Beispiel an den Universitäten Göttingen, Kassel und Konstanz).

Bei der kostenpflichtigen Bewirtschaftung der Parkplätze für Patienten und Besucher an Universitätskliniken werden grundsätzlich nut-

zungsabhängige Gebühren erhoben. In den Fällen, wo Bedienstete auch nutzungsabhängige Gebühren bezahlen, erhalten sie Sonderkonditionen.

- *Pauschale Entgelte*

Das zweite Modell, die Vergabe kostenpflichtiger Parkplaketten zu einem pauschalen Preis, ist viel verbreiteter an Hochschulen und findet auch an Universitätskliniken häufig Anwendung auf den Parkplätzen für Bedienstete.

Der Hauptvorteil von pauschalen Gebühren liegt nicht zuletzt darin, dass die Umsetzung in der Regel weniger aufwendig ist. Vielerorts sind die baulichen Voraussetzungen (Abschränkung) ohnehin gegeben, um hierdurch die Fremdnutzung zu kontrollieren. Die Bewirtschaftung des Parkraums mittels Vergabe von Parkberechtigungen lässt sich in ein entgeltliches System einfach erweitern. Bei Bediensteten können die Gebühren mit überschaubarem Aufwand mit der Gehaltsabrechnung abgebucht werden, häufig auf Semester oder gar Jahresbasis.

Nachteil der Vergabe kostenpflichtiger Parkplaketten zu einem pauschalen Preis ist, dass bei längerfristigen und schon im Voraus bezahlten Parkberechtigungen viele Autofahrer versuchen, die Parkberechtigung optimal zu nutzen. Folglich besteht kein Anreiz, mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu fahren.

Pauschale Gebühren bieten ferner weniger Flexibilität für die Nutzer an, weitere Parkmöglichkeiten werden für Gelegenheitsfahrer, Fremdnutzer etc. benötigt.

Mit Ausnahme des Universitätsklinikums Göttingen handelt es sich bei den von den Hochschulangehörigen erhobenen Entgelten, die im Rahmen der Fallbeispiele heute vorgestellt werden, jeweils um pauschale Entgelte.

Zur Höhe der erhobenen Entgelte insgesamt: Die bisher an Hochschulen erhobenen Entgelte sind insgesamt eher moderat und liegen in den meisten Fällen zwischen 5 € bis 25 € pro Monat (ggf. umgerechnet) für nicht persönlich zugewiesene Stellplätze; die Gebühren für reservierte Stellplätze liegen häufig höher (*siehe unten*). Auch bei überdachten Plätzen, vor allem bei Parkplätzen in zentralen Lagen und in Großstädten, wo das Parkraumangebot sehr beschränkt ist, werden zum Teil deutlich höhere Gebühren verlangt, die in der Regel unab-

hängig von der Nutzergruppe festgelegt werden.

Staffelungsmöglichkeiten

Die Differenzierung zwischen nutzungsabhängigen und pauschalen Entgelten stellt zunächst eine grobe Unterscheidung zwischen zwei Grundmodellen der Gebührenart dar. In der Praxis gibt es natürlich Mischformen bzw. innerhalb beider Modelle verschiedene Möglichkeiten zur Staffelung der Gebühren unter Hochschulanhörigen.

- *Nach Nutzerkategorien*

Zum Teil finden beide Gebührenarten Anwendung: Je nach Nutzerkreis können die Gebühren entweder pauschaler oder nutzungsabhängiger Art und hierbei auch unterschiedlich teuer sein. Häufig wird zwischen Studierenden und Bediensteten unterschieden.

Weiterhin besteht die Möglichkeit, je nach Wohnort, Funktion oder Schicht unterschiedliche Sätze zu verlangen.

An Universitätskliniken wird grundsätzlich zwischen (parkberechtigten) Bediensteten und Fremdnutzern unterschieden. Zum Teil parken Studierende zu den gleichen Konditionen wie Bedienstete, zum Teil bestehen für sie lediglich auf den Besucherparkplätzen zu den dortigen Konditionen Parkmöglichkeiten.

Der Mehraufwand an Verwaltung und Kosten stellt den Hauptnachteil aller Staffelungen dar.

- *Nach Art des Stellplatzes*

An einigen Hochschulen bzw. im Rahmen einiger Ländermodelle werden unterschiedliche Gebühren je nach Art des Stellplatzes erhoben.

Durch die Erhebung höherer Entgelte für die Nutzung überdachter Parkplätze sollen deren höhere Bau- und Instandhaltungskosten berücksichtigt werden. Die Gewinnung von Akzeptanz kann sich jedoch als schwierig darstellen, insbesondere wenn die Nutzer keine Wahl der Stellplatzart haben bzw. sich bei der Wahl überwiegend für die günstigen Möglichkeiten mit einer entsprechenden Unterauslastung der teuren überdachten Möglichkeiten entscheiden.

Mit einer solchen Differenzierung sind unterschiedliche Erfahrungen gemacht worden. Während sie sich beispielsweise an der TU

Darmstadt bewährt hat, ist man an der FH Jena von einer solchen Differenzierung zugunsten Gebühren wieder abgerückt.

- *Nach Lage / Arbeitsort*

Durch ein je nach Lage unterschiedlich gestaffeltes Preissystem kann eine gezielte Lenkung der Nachfrage auf bestimmte Parkbereiche angestrebt werden. Hiervon wird am Beispiel des Universitätsklinikums Frankfurt am Main heute Nachmittag vielleicht die Rede sein.

Ferner besteht die Möglichkeit, durch unterschiedliche Gebühren unterschiedliche Erschließungsgrade einzelner Standorte an einer Hochschule zu berücksichtigen. Zum Teil werden Gebühren nur an innenstädtischen Standorten erhoben. An Rand- oder Außenlagen dagegen, wo man auf das Auto angewiesen ist bzw. die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel wenig günstig ist, werden keine bzw. geringere Gebühren verlangt.

Eine solche Vorgehensweise tangiert jedoch rechtliche Fragen nach der Gleichbehandlung von Bediensteten durch den Arbeitgeber und kann ggf. zu Protesten innerhalb der Hochschule führen.

- *Nach Art der Parkberechtigung*

Bei pauschalen Entgelten handelt es sich in der Regel um den Erhalt einer Suchberechtigung für einen freien Parkplatz. Bei einem fest zugewiesenen persönlichen Parkplatz, der zum Teil auf Wunsch beantragt werden kann und zum Teil nur bestimmten Nutzerkategorien angeboten wird (Leitern von Einrichtungen, Oberärzten etc.), wird häufig eine höhere Gebühr erhoben.

Die Höhe von Gebühren für reservierte Plätze schwanken erheblich: an der Universität Freiburg kostet ein persönlich zugewiesener Parkplatz 25 €, an den Universitätskliniken Frankfurt am Main und Mainz dagegen um die 100 €.

- *Nach Beschäftigungsumfang*

Durch reduzierte Sätze für Teilzeitbeschäftigte, wie an einzelnen Orten praktiziert, wird die unterschiedliche zeitliche Inanspruchnahme eines Parkplatzes im Rahmen pauschaler Preismodelle berücksichtigt. Eine solche Staffelung ist vorwiegend an Universitätskliniken zu finden und ist in dem Sinne sozial gerecht,

dass geringere Nutzungszeiten bei Teilzeitpersonal berücksichtigt werden.

Während eine solche Staffelung bei Pflege- oder Verwaltungspersonal in Teilzeit der in der Tat geringeren zeitlichen Inanspruchnahme von Parkplätzen Rechnung tragen kann, widerspiegeln sie die tatsächliche Nutzung bei wissenschaftlichen Mitarbeitern auf Zeitstellen an Hochschulen in der Regel unzureichend.

- *Nach Gehalt*

Durch die gehaltsabhängige Festsetzung der Gebühren wird an einzelnen Standorten versucht, eine soziale Verträglichkeit der Gebühren sowohl für Teilzeitbeschäftigte als auch für Geringverdienende zu gewährleisten. Befürworter einer solchen Staffelung weisen zum Teil darauf hin, dass sich Geringverdienende häufiger Wohnmöglichkeiten in zentralen gut angebundenen Lagen aus finanziellen Gründen nicht leisten können und von daher zum Teil keine Ausweichmöglichkeiten auf andere Verkehrsmittel haben.

Allerdings wird auch eine Reihe von Argumenten gegen gehaltsabhängige Gebühren gebracht; hierzu gehört der Einwand, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bzw. öffentlicher Parkplätze nicht gehaltsabhängig erfolgt und dass die mit der Nutzung von Stellplätzen verbundenen Kosten nutzerunabhängig sind. Dazu werden gehaltsabhängige Gebühren zum Teil als zusätzliche Steuer wahrgenommen.

Während gehaltsabhängige Gebühren in Deutschland noch eher die Ausnahme sind, sind sie im britischen Hochschulsektor viel verbreiteter. Sowohl die Ausgestaltung als auch die Höhe solcher Gebühren an britischen Hochschulen stellen sich unterschiedlich dar. Eine gehaltsabhängige Festsetzung von Gebühren lässt sich sowohl im Rahmen pauschaler Entgelte für Parkberechtigungen über einen längeren Zeitraum (Universität Oxford Brookes) als auch im Rahmen nutzungsbezogener Gebühren (Universität Bristol) finden.

Die im Rahmen der HIS-Recherche befragten Einrichtungen haben zu den unter den Betroffenen favorisierten Gestaltungsmöglichkeiten der Gebühren unterschiedliche und zum Teil widersprüchliche Aussagen gemacht, die stark von örtlichen Gegebenheiten abhängen. Zum Teil sind Präferenzen durch Umfragen ermittelt

worden, um hierdurch die Akzeptanz von Gebühren unter den Nutzern zu fördern.

Besonderheiten: Universitätskliniken

An Universitätskliniken liegen andere Rahmenbedingungen und damit andere Möglichkeiten zur Parkraumbewirtschaftung als an anderen Hochschulen vor, die im Folgenden kurz aufgegriffen werden sollen (*vgl. Folie 7*).

Universitätskliniken unterscheiden sich in erster Linie von sonstigen Hochschulen durch den Umfang der Fremdnutzung und insbesondere durch die erheblichen Verkehrsströme durch Patienten und Besucher. Hierdurch bestehen andere Möglichkeiten für einen wirtschaftlichen Betrieb von Parkplätzen. Durch Änderungen im rechtlichen Status der Kliniken in vielen Ländern sind weitergehende Handlungsspielräume bzw. Kompetenzerweiterungen eingeräumt worden, die eine wirtschaftliche Vorgehensweise fördern. Im Wettbewerb um Kunden kann die Erreichbarkeit des Klinikums sowie die Bereitstellung adäquater Parkmöglichkeiten als eine wichtige Standortfrage angesehen werden.

In den letzten Jahren lässt sich ein verstärkter Einsatz von Instrumenten des Parkraummanagements einschließlich der Parkraumbewirtschaftung verzeichnen. Um Anhaltspunkte über den Umfang der Parkraumbewirtschaftung an Universitätskliniken sowie deren Formen zu erhalten, wurde von HIS eine kurze schriftliche Umfrage bei allen Universitätskliniken zu den entsprechenden Vergabemodalitäten, Gebühren und Betriebsformen durchgeführt. Von 35 angeschriebenen Einrichtungen haben 27 beantwortet, was einem Rücklauf von 77 % entspricht.

Die Ergebnisse dieser Umfrage, die an alle teilnehmenden Einrichtungen verschickt wurden, möchte ich Ihnen in aller Kürze vorstellen (*vgl. Folie 8*):

- Mehr als die Hälfte (15 / 27) der Einrichtungen, die an der Umfrage teilgenommen haben, erheben Gebühren von Bediensteten; damit ist eine entgeltliche Parkraumbewirtschaftung unter Hochschulangehörigen prozentual gesehen viel verbreiteter als an sonstigen Hochschulen.

- Fast alle erheben Gebühren von Fremdnutzern bzw. planen deren Einführung (23/27). Bei den Gebühren für Patienten und Besucher handelt es sich um marktübliche Gebühren mit unterschiedlichen Detailregelungen (Holer und Bringer, Parksuchzeiten, Langzeitpatienten etc.).
- Der Betrieb erfolgt zum Teil durch die Klinikverwaltung (z.B. Göttingen, Lübeck, Tübingen) und zum Teil durch externe Betreiberfirmen bzw. in Mischformen.
- Im Vergleich zu Hochschulen werden an den Kliniken viel höhere Einnahmen erzielt, wodurch die Möglichkeit zur Finanzierung des Baus neuer Parkplätze gegeben wird. An einigen Standorten sind diesbezügliche Vorhaben wichtige Zielsetzungen der Einführung einer entgeltlichen Bewirtschaftung gewesen.
- Während sich Investorenmodelle an Hochschulen nicht realisieren lassen, gibt es im Bereich der Universitätskliniken verschiedene Fallbeispiele für den Bau von Parkhäusern durch private Investoren. Private Investorenmodelle gibt es in Frankfurt am Main und Kiel (Firma APCOA) sowie in Mainz (Fa. Parken in Mainz).

Betriebsmodelle

Interne Lösungen

Am häufigsten werden Stellplätze durch die Hochschulen selbst bewirtschaftet (*vgl. Folie 9*). Zur Verwaltung und Durchführung wird meist vorhandenes Personal eingesetzt, externe Unterstützung zur Wahrnehmung einzelner Aufgaben wird in unterschiedlichem Umfang herangezogen. Durch den internen Betrieb entstehen i. d. R. geringere Kosten, die Hochschule verfügt in diesem Fall nach Vereinbarung mit dem Land über die erzielten Einnahmen, die zur Deckung laufender Kosten eingesetzt werden können. Dazu kommt, dass durch eine interne Verwaltung die Höhe der Gebühren durch die Hochschule selbst gesetzt wird und insgesamt größere Gestaltungsfreiräume gegeben sind.

An den meisten Universitäten und Fachhochschulen lohnt sich die Einbeziehung eines externen Betreibers aufgrund der oft ver-

gleichsweise geringen Höhe der Einnahmen nicht.

Als Nachteile der Bewirtschaftung durch die Hochschule bzw. das Klinikum selbst weisen einige Einrichtungen auf den Aufwand der Durchführung sowie die geringere Professionalität hin. Als besonders schwierig erweist sich häufig die Sicherung einer angemessenen Kontrolle, die jedoch an vielen Standorten durch Kooperation mit den Kommunen gelöst wird.

Bei den heute vorgestellten Fallbeispielen gibt es einen internen Betrieb an der FH Erfurt, der TU Darmstadt sowie an den Universitätskliniken Göttingen und Tübingen. An der Universität Freiburg werden die freien Plätze durch die Hochschule bewirtschaftet.

Externe Lösungen

Externe Betriebsmodelle reichen von der Parkraumbewirtschaftung durch kommunale oder staatliche Betreiberfirmen bis zum Betrieb durch private Betreiber, ggf. im Rahmen von Investorenmodellen (vgl. Folie 10).

An einigen Hochschulen werden die Stellplätze durch *kommunale Betreibergesellschaften* bewirtschaftet bzw. ist die Bewirtschaftung des Hochschulparkraums in kommunale Parkraumkonzepte integriert worden.

In einigen Ländern, wo es Vorgaben zur Bewirtschaftung landeseigener Stellplätze gibt, sind *staatliche Betreiberfirmen* gegründet worden. In Baden-Württemberg werden beispielsweise alle überdachten Stellplätze durch die (landeseigene) Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg auf gewerblicher Basis verwaltet. Dies ist auch bei den überdachten Parkplätzen an der Universität Freiburg der Fall.

Private Betreiber sind je nach Ertragslage eines Objektes bereit, gegen Bezahlung entweder einer aufwandsorientierten Entschädigung durch die Hochschule (zumeist Pauschale und zusätzliche Abrechnung von Arbeitsstunden und Serviceleistungen) oder/und gegen die prozentuale Beteiligung an den Einnahmen die Bewirtschaftung der Stellplätze zu übernehmen. Zum Teil entrichten die Betreiber eine Pacht- und Mietzahlung an das Land bzw. die Hochschuleinrichtung.

Die Bewirtschaftung des Parkraums durch private Betreiber ist vor allem an Universitätskliniken von Bedeutung, geht aber ggf. mit einem Einnahmeverlust für die Hochschuleinrichtungen einher, da privaten Firmen ein Gewinn eingeräumt werden muss. In jedem Fall sind Fragen der Gestaltung der Bewirtschaftung sowie der Nutzungskonditionen für Hochschulangehörige der Kliniken zu klären.

An Hochschulen ist eine private Bewirtschaftung wegen der geringen Einnahmen wirtschaftlich meist schwer durchführbar.

Investorenmodelle sind entsprechend den unterschiedlichen Ertragsmöglichkeiten auf den Klinikumsbereich beschränkt und werden am Fallbeispiel Frankfurt am Main diskutiert.

Auswirkungen

Wie wirkt sich die Einführung einer entgeltlichen Parkraumbewirtschaftung aus? Inwieweit verbuchen Einrichtungen Erfolg bei der Realisierung der mit der Einführung von Nutzungsentgelten verbundenen Zielsetzungen?

Während der Einführung einer entgeltlichen Parkraumbewirtschaftung in der Regel umfangreiche Planungen vorausgehen, gibt es meist keine detaillierten, ggf. quantitativen Untersuchungen zu den Auswirkungen.

Die Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung lassen sich hierbei schwer pauschalisieren und werden grundsätzlich in erheblichem Maße durch ortsspezifische Besonderheiten beeinflusst. Zu den Einflussfaktoren gehören die Rahmenbedingungen und Zielsetzungen, die Ausgestaltung der Bewirtschaftung, das Parkraumangebot, die Höhe der Gebühren, die Intensität der Kontrolle, andere Mobilitätsangebote, das Gesamtverkehrskonzept sowie verschiedene „weiche“ Faktoren.

Die verschiedenen Einflussfaktoren möchte ich im Einzelnen nicht erläutern, sondern gezielt die Frage nach den Auswirkungen einer Parkraumbewirtschaftung zum einen hinsichtlich der Regulierung der Nachfrage, zum anderen in Hinblick auf die Kosten und Einnahmen aufgreifen.

Auswirkungen: Regulierung der Nachfrage

Es handelt sich bei der Parkraumbewirtschaftung häufig um eine restriktive Maßnahme, die zu einem Rückgang der Nachfrage an Stellplätzen führen soll. Dieser Rückgang kann aus verschiedenen eingangs angesprochenen Gründen interessant sein.

Viele Hochschulen und Universitätskliniken, die eine entgeltliche Parkraumbewirtschaftung eingeführt haben, berichten von einem solchem Rückgang der Nachfrage bzw. von einer Entspannung der Parkraumsituation, zum Teil trotz des weiteren Wegfalls von Parkplätzen. Als positive Auswirkung wird auf die Herstellung geordneter Parkierungsverhältnisse hingewiesen; es wird verschiedentlich von einem Rückgang von vorher notwendigen Abschleppmaßnahmen oder einem neuen Erscheinungsbild („keine Blechlawinen mehr“) berichtet.

Ein vorrangiges Ziel der Parkraumbewirtschaftung kann die gezielte Steuerung der Nachfrage auf den vorhandenen Parkierungsflächen sein; von dem Erfolg diesbezüglicher Bemühungen in Frankfurt am Main wird Herr Relke heute Nachmittag berichten.

An anderen Standorten ist die Parkraumbewirtschaftung als bedarfsmindernder Faktor bei der Stellplatzbemessung anerkannt worden. Dies ist beispielsweise in Hamburg und Hannover der Fall.

Auch wenn ein Rückgang des Parksuchverkehrs nach Einführung von Nutzungsentgelten verzeichnet wird, lässt sich dieser nicht unbedingt auf einen Rückgang der Parkraumnachfrage als solcher zurückführen. Eine gängige Auswirkung der Einführung von Nutzungsentgelten an Hochschulen und Universitätskliniken ist die Verlagerung des Parksuchverkehrs in die nahe Umgebung. Um einer solchen Auswirkung Einhalt zu gebieten, ist Anwohnerparken notwendig. Falls die Stadt dies aus rechtlichen oder sonstigen Gründen verweigert, gibt es für die Hochschule die Möglichkeit, Parkplätze an Anwohner zu vermieten, wie an der FH Erfurt der Fall ist.

Während sich die Parkraumbewirtschaftung zwar meist als restriktive Maßnahme versteht, wird eine verkehrspolitische Steuerung bzw. die Regulierung der Nachfrage jedoch nicht immer angestrebt.

Insoweit wie regulative Auswirkungen erzielt werden, hängen sie in der Regel auch von den positiven Maßnahmen zur Förderung anderer Verkehrsmittel ab.

Auswirkungen: Umstieg auf ÖPNV

Die Regulierung der Nachfrage ist eng verbunden mit der Frage nach einem Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel, der häufig durch die Einführung von Entgelten angestrebt wird.

Stärkeren Erfolg verbuchen nach Aussage vieler Hochschulen und Kliniken Verkehrskonzepte, die sowohl Push- als auch Pull-Maßnahmen beinhalten. Hier stellt sich die Frage, welche Änderung sich durch die restriktive Parkraumbewirtschaftung, welche durch positive Anreize zur Steigerung der Attraktivität anderer Verkehrsmittel ergibt?

Zu den Maßnahmen, die am deutlichsten zu einem Rückgang der PKW-Nutzung und damit der Stellplatznachfrage geführt haben, gehört das Semesterticket, das nachweislich zu erheblichen Veränderungen im Verkehrsverhalten von Studierenden geführt hat. Hiervon wird Herr Metzner am Beispiel der TU Darmstadt berichten.

Mit JobTickets dagegen hat man unterschiedliche Erfahrungen gesammelt. Während beispielsweise das Universitätsklinikum Bonn von einer erheblichen Verlagerung der Nachfrage berichtet, hat die Einführung von JobTickets am Universitätsklinikum Tübingen zu keiner nennenswerten Verlagerung geführt; auf die Erfahrungen in Tübingen wird vielleicht Frau Lindner eingehen. Entscheidend sind zum einen die Einzugsgebiete von Nutzern, zum anderen die Verkehrsalternativen.

Die regulativen Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung sowie der Erfolg von Umstiegsbemühungen hängen nicht zuletzt auch von der Standortkultur ab: Was in Bremen möglich ist, ist dadurch nicht in Braunschweig möglich.

Auswirkungen: Kosten / Einnahmen

In Hinblick auf die Kosten und Einnahmen, die mit der Parkraumbewirtschaftung verbunden sind, können keine pauschalen Aussagen gemacht werden. Die finanziellen Auswirkungen hängen zum einen von der Höhe der Gebüh-

ren sowie der Nutzungsintensität der Parkplätze ab, zum anderen von den investiven und laufenden Kosten zur Einführung und Durchführung der Parkraumbewirtschaftung.

Die Wirtschaftlichkeit scheint jedoch eine Grundvoraussetzung für die Einführung der Parkraumbewirtschaftung zu sein. An denjenigen Einrichtungen, wo eine entgeltliche Parkraumbewirtschaftung eingeführt worden ist, werden *zumindest* die laufenden Bewirtschaftungskosten sowie ein Beitrag zur Deckung der Unterhaltskosten bzw. zur Subventionierung des JobTickets o.ä. erzielt. Bei externen Betreibermodellen fließen den Einrichtungen Einnahmen in Form von Pachtgeldern zu. Zum Teil sind die Einnahmen aus den Nutzerentgelten bzw. aus Pachtgeldern erheblich. Es gibt jedoch kein Beispiel für den (voll-)kostendeckenden Betrieb von Parkplätzen an Hochschulen.

An eine Reihe von Hochschulen, wo aufgrund der Verteilung und Struktur der Parkplätze eine wirtschaftliche Einführung und Aufrechterhaltung der Parkraumbewirtschaftung nicht möglich erschien bzw. die Bewirtschaftung gar als „Zuschussgeschäft“ angesehen wurde, hat man von Überlegungen zur Einführung von Gebühren wieder Abstand genommen.

Im Klinikbereich gibt es verschiedene Beispiele für den Bau neuer Parkplätze bzw. die Amortisierung von Investitionskosten für Umbauten durch die erhobenen Gebühren, zum Teil durch die Kliniken, zum Teil durch Investoren. Im Rahmen der bestehenden Investorenmodelle sind die Grundstücke durch das Land bzw. das Klinikum zur Verfügung gestellt worden.

Akzeptanz

Die Einführung einer entgeltlichen Parkraumbewirtschaftung steht nicht selten vor zum Teil erheblichen Schwierigkeiten; angesichts dieser Schwierigkeiten sind Ansätze zur Einführung von Nutzungsentgelten an vielen Hochschulstandorten wieder aufgegeben worden. Die Probleme, die Ihnen sicherlich geläufig sind, möchte ich nur cursorisch nennen. Zu den gängigsten gehören zum einen hochschulinterne Widerstände, zum anderen die notwendige Abstimmung auch mit hochschulexternen Instanzen. Dass jedoch hinter den offiziell ge-

nannten Gründen häufig andere Überlegungen stehen, braucht kaum erwähnt zu werden.

Die Erfahrungen vieler Hochschulen und Universitätskliniken legen den Schluss nahe, dass es Lösungsansätze übertragbarer Art gibt, die der Gewinnung der Akzeptanz für die Erhebung von Gebühren fördern können, wenn die äußeren Rahmenbedingungen günstig sind:

- Große Bedeutung sind Umgangs- und Kommunikationsformen beizumessen.
- Der Rückhalt der Leitung lässt viele Probleme im Keim ersticken.
- Die Einbindung interner Kompetenzen hat sich an vielen Standorten als sehr vorteilhaft erwiesen.
- Ohne eine gut funktionierende technische Umsetzung entsteht kaum Akzeptanz.
- Die Verbindung von positiven Pull-Maßnahmen unterschiedlicher Art und einer erkennbaren Leistung mit der restriktiven Maßnahme Parkraumbewirtschaftung gewährleistet am ehesten die Akzeptanz einer Maßnahme, die von den Betroffenen selten auf Anhieb begrüßt wird.

Fazit

Zum Schluss möchte ich noch einige zentrale Ergebnisse der Recherche zusammenfassen. Zu Beginn der Recherche bestand die Überlegung, „best practice cases“ ausfindig zu machen. Die Ergebnisse der Recherche legen es jedoch nahe, anstatt von „best practice cases“ schlichtweg von „Fallbeispielen“ zu reden:

- Es gibt keine Hochschulen, deren Bewirtschaftungsmodelle im exemplarischen Sinne als „best practice cases“ angesehen werden können.
- Es handelt sich bei den bestehenden Modellen eher um pragmatisch angelegte Kompromisslösungen.
- Es gibt zwar übertragbare Erfahrungen, die Ausgestaltung und die Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung an einzelnen Einrichtungen hängen aber letztlich von ortsspezifischen Besonderheiten ab.

Diskussion

Eine Teilnehmerin fragt nach dem Sondermodell „JobTicket“ als Parkerlaubnis (Beispiel Kassel).

Frau Strübel skizziert das Modell, in dem die Parkberechtigung für durch die Hochschule bewirtschaftete Stellplätze mit dem Erwerb eines JobTickets gekoppelt ist. Sie geht auf die Zielsetzung in Kassel ein, wo die Hochschule die Bewirtschaftung der Stellplätze mit einem Preisbonus für diejenigen Mitarbeiter, die mit dem Öffentlichen Nahverkehr fahren, verbinden wollte. Durch die Koppelung der Parkberechtigung mit dem Erwerb eines JobTickets habe man deutlich mehr Abnehmer für die Karten gewinnen können, weswegen die Hochschule einen attraktiven Großkundenrabatt mit der Verkehrsgesellschaft vereinbaren konnte.

Sie führt weiterhin aus, dass Mitte bis Ende der 90er Jahre ein ähnliches Modell an mehreren niedersächsischen Hochschulstandorten erprobt, allerdings wieder aufgegeben wurde. An verschiedenen Standorten habe man die Erfahrung gemacht, dass die Nachfrage an Parkplätzen nicht zurückgegangen ist, weil man die mit dem Erwerb eines JobTickets erworbene Parkberechtigung ausnutzen wollte. In Nordrhein-Westfalen habe man ebenfalls ein solches Modell für die Landeseinrichtungen einschließlich Hochschulen angestrebt, an den Hochschulen aber nicht durchsetzen können. Hierfür sind mehrere Gründe zu nennen: Neben Schwierigkeiten bei der Schaffung der für die Parkraumbewirtschaftung notwendigen Voraussetzungen an einigen Orten stieß der Vorstoß auf erheblichen Widerstand beim Personal. Es wurde u.a. bemängelt, dass der ÖPNV nicht überall eine attraktive Alternative darstelle.

Ein Teilnehmer stellt fest, dass bei Hochschulen in peripherer Lage eine Parkraumbewirtschaftung nur dann erfolgreich eingeführt werden kann, wenn es zugleich ein Anwohnerparkrecht in den umliegenden Gegenden gibt. Andernfalls verlagere man den Parksuchverkehr in die angrenzenden Wohngebiete.

Die Referentin kann diese Erfahrung bestätigen: In denjenigen Hochschulstandorten, wo man eine entgeltliche Parkraumbewirtschaftung ohne gleichzeitige Einführung eines Anwohnerparkens eingeführt hat, hat sich dies i. d. R. als erforderlich erwiesen. Es gibt allerdings auch ein Beispiel, wo die Hochschule Stellplätze auf hochschuleigenen Parkierungsflächen an Anwohner vermietet hat, nachdem die Stadt die Einführung des Anwohnerparkens verweigert hat.

Diskutiert wird über die Erfahrungen an der FH Jena. Dort wurden zunächst – je nach Art der Stellplätze – gestaffelte Gebühren verlangt. Für eine Parkberechtigung im Parkhaus wurden höhere Gebühren als für eine Parkberechtigung im Freien verlangt. Von dieser Differenzierung ist man allerdings wieder abgerückt. Ein Vertreter aus Thüringen gibt weiterführende Informationen zum Fall. Der Stellplatzpflicht für ein fertig gestelltes Bauvorhaben sei man durch den Kauf eines Parkhauses nachgekommen. Um einen Beitrag zu diesen Kosten zu gewinnen, habe man höhere Gebühren verlangt. Der Betrieb habe jedoch gezeigt, dass die erhobenen Gebühren für die Nutzung der Parkflächen zu hoch angesetzt wurden; das Parkhaus stand ein halbes Jahr lang leer. Auf Initiative des Personalrats wurden die Stellplatzentgelte gesenkt und an die erhobenen Entgelte für Stellplätze im Freien angepasst. Heute sei das Parkhaus gut angenommen.

Dr. Lisa Strübel

**Parkraumbewirtschaftung an
Hochschulen und Universitätskliniken:
Einführung in das Thema und
Ergebnisse der HIS-Recherche**

Hannover, 2. Dezember 2004

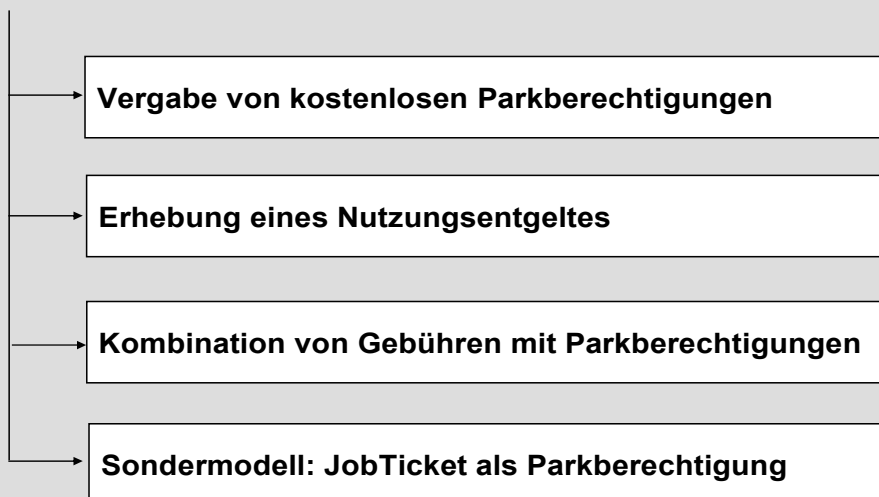
- 1** Zielsetzungen
- 2** Vergabemodalitäten
- 3** Besonderheiten: Universitätskliniken
- 4** Betriebsmodelle
- 5** Auswirkungen
- 6** Akzeptanz
- 7** Fazit

Zielsetzungen der Parkraumbewirtschaftung



Zielsetzung	Beispiele
Wirtschaftlich	Stärkung der Wirtschaftlichkeit Finanzierung neuer bzw. angemieteter Stellplätze Reduzierung des Gesamtbedarfs an Stellplätzen
Verkehrspolitisch	Effektivere Nutzung des zur Verfügung stehenden Parkraums Herstellung geordneter Parkzustände, Kontrolle der Fremdnutzung Reduzierung und / oder Steuerung des Parksuchverkehrs
Planerisch	Flächensicherung, Bauplanung
Betrieblich	Gewährleistung eines reibungslosen Betriebs
Sozial	Gerechte Verteilung des vorhandenen Parkplatzangebots Verursachergerechte Verteilung von Kosten
Umweltpolitisch	Veränderung des Modal-Splits ggf. Quersubventionierung von Semester- und Jobtickets

Vergabemodalitäten



Entgeltliche Vergabemodalitäten (HS-Angehörige)



Nutzungs- abhängige Entgelte	+ ökologisch zu bevorzugen + Flexibilität für Nutzer, ggf. für Gäste + Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzungsgrade
	- Aufwändig und teuer in der Ein- und Durchführung - Ggf. Notwendigkeit des externen Betriebs
	z.B. U Bremen; UK Freiburg, Göttingen, Kiel, Würzburg
Pauschale Entgelte	+ Geringer Verwaltungs- und Durchführungsaufwand + einfache Ausweitung von Modellen mit Parkberechtigungen
	- umweltpolitische Steuerung begrenzt - geringe Flexibilität für Nutzer
	z.B. FH Erfurt, TU Darmstadt, U Freiburg ...

Dr. Lisa Strübel

Workshop Parkraumbewirtschaftung 2. Dezember 2004

4

Staffelungsmöglichkeiten (HS-Angehörige)



Nach Nutzerkategorie	+ Bevorzugung bestimmter Nachfragegruppen
	- Mehraufwand an Kosten und Verwaltung - je nach Gestaltung Akzeptanzprobleme
	z.B. FH Jena, U Freiburg
Nach Art des Stellplatzes	+ Berücksichtigung höherer Bau- und Unterhaltungskosten f. überdachte Stellplätze
	- Akzeptanzprobleme - ggf. Unterauslastung teurer Parkplätze
	z.B. Ländermodelle HH und BW; U Bremen; aufgegeben: Thüringen (Bsp. FH Jena)
Nach Lage des Stellplatzes / Arbeitsort	+ Steuerung der Nachfrage / Belegungsdichte + ggf. Berücksichtigung unterschiedlicher Erschließungsgrade
	- Frage nach der Gleichbehandlung - Ggf. Unterauslastung teurer Parkbereiche
	z.B. Ländermodell HH; UK FFM; U Stuttgart (Innenstadt)

Dr. Lisa Strübel

Workshop Parkraumbewirtschaftung 2. Dezember 2004

5

Staffelungsmöglichkeiten (HS-Angehörige) Forts.



Nach Art der Parkberechtigung	+ Höhere Gebühren für reservierte Plätze
	- Bedarf an reservierten Plätzen?
	- Ausnahmeregelungen ggf. notwendig
	z.B. U Freiburg, UK FFM, UK Mainz
Nach Beschäftigungs-Umfang	+ Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzungsnachfrage bei Teilzeitbeschäftigten
	- kann beim wiss. Personal (TZ) zu Verzerrungen führen
	z.B. UK Bonn, UK Tübingen
Nach Gehalt	+ soziale Verträglichkeit
	+ Schutz von Geringverdienenden
	- Kosten ÖPNV für alle gleich
	- als zusätzliche Abgabe wahrgenommen
	z.B. UK Bonn; zahlreiche britische Universitäten

Besonderheiten: Universitätskliniken



- Umfang der Fremdnutzung (Patienten und Besucher)
- Handlungsspielräume durch Änderungen in rechtlichem Status
- Erreichbarkeit als Standortfrage
- Verstärkter Einsatz von Instrumenten des Parkraummanagements einschließlich Parkraumbewirtschaftung
- Schriftliche Umfrage an allen Universitätskliniken zur Parkraumbewirtschaftung unter Bediensteten, Studierenden und Patienten / Besuchern (Vergabemodalitäten, Gebühren, Betrieb)
- Rücklauf: 27 / 35 Einrichtungen (77%)

Besonderheiten: Universitätskliniken



Ergebnisse der Umfrage:

- Mehr als die Hälfte (15 / 27) erheben Gebühren von Bediensteten (vgl. Hochschulen!)
- Fast alle erheben Gebühren von Fremdnutzern bzw. planen deren Einführung (23 / 27).
- Bei den Gebühren für Patienten und Besucher handelt es sich um marktübliche Gebühren mit unterschiedlichen Detailregelungen (Holer und Bringer, Parksuchzeiten, Langzeitpatienten etc.).
- Der Betrieb erfolgt zum Teil durch die Klinikverwaltung (z.B. Göttingen, Lübeck, Tübingen) und zum Teil durch externe Betreiberfirmen bzw. in Mischformen.
- An einigen Standorten ist eine entgeltliche Bewirtschaftung im Zusammenhang mit dem Bau weiterer Parkplätze eingeführt worden.
- Hierbei gibt es in Frankfurt am Main und Kiel (Firma APCOA) sowie in Mainz (Fa. Parken in Mainz) private Investorenmodelle.

Betriebsmodelle: Interne Lösungen



Organisation des Betriebs durch HS / UK

Vorteile:

- Gestaltungsfreiräume
- Kostenfaktor
- Ggf. höhere Einnahmen

Nachteile:

- Aufwand der Durchführung?
- Professionalität?
- Sicherung einer angemessenen Standortkontrolle?

Fallbeispiele:

- FH Erfurt, TU Darmstadt, U Freiburg (nur freie Plätze)...
- UK Göttingen, UK Tübingen

Betriebsmodelle: Externe Lösungen



Kommunale / Staatliche Betreibermodelle:

- Zum Teil mit, zum Teil ohne Pacht- oder Mietzahlung
- Ggf. Integration in kommunales Parkraumkonzept (u. a.: U Kassel)
- Landesmodelle: Landeseigene Betreibergesellschaft
Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg (Fallbsp. U Freiburg: überdacht); BREPARK GmbH (Bremen), Sprinkenhof AG (Hamburg).

Private Betreiber:

- Bezahlung aufwandsorientierter Entschädigungen / prozentuale Beteiligung an den Einnahmen / Pachtzahlung durch die Firma an Hochschule / Land

Gestaltungsfreiräume der Hochschule? Einnahmeverlust?

Investorenmodelle:

- Auf den Klinikumsbereich beschränkt (Bsp. UK Frankfurt am Main)

Auswirkungen



- **Fehlen quantitativer Untersuchungen**
- **Auswirkungen in erheblichem Maße ortsspezifisch**
- **Verschiedene Einflussfaktoren:**
 - Rahmenbedingungen
 - Zielsetzungen
 - Ausgestaltung des Modells
 - Parkraumangebot
 - Sonstige Mobilitätsangebote
 - Einbindung der PRB in Verkehrskonzepte
 - „weiche“ Faktoren wie Standortkultur, Umgangsformen

Auswirkungen: Regulierung der Nachfrage



- Entspannung der Parkraumsituation und Rückgang des Parksuchverkehrs (u.a. TU Darmstadt...)
- Herstellung geordneter Verhältnisse (u.a. UK Lübeck, UK FFM)
- ggf. gezielte Steuerung des Parksuchverkehrs auf bestimmte Parkierungsbereiche (u.a. UK FFM)
- ggf. Anerkennung als bedarfsmindernder Faktor bei der Stellplatzbemessung (Hannover, Hamburg)
- hierbei z. T. Verzicht auf verkehrspolitische Steuerung / Regulierung des Parksuchverkehrs (u.a. U Weimar, FH Jena)
- Regulative Auswirkungen hängen in der Regel auch von positiven Maßnahmen zur Förderung anderer Verkehrsmittel ab

Probleme:

- Verlagerung des Parksuchverkehrs in die nahe Umgebung (Lösung: Anwohnerparken – oder Vermietung von Parkplätzen an Anwohner!!!)

Auswirkungen: Umstieg auf ÖPNV



- Zuwachs vor allem, wenn Kombination von restriktiven Maßnahmen der PRB mit positiven Pull-Maßnahmen (U Bremen, TU Darmstadt, UK Freiburg)
- Auswirkungen von Semestertickets auf Nachfrage nachgewiesen (Sozialerhebung, Einzelauswertungen)
- Unterschiedliche Erfahrungen in Hinblick auf Auswirkungen von JobTickets (UK Bonn: erhebliche Verlagerung; UK Tübingen: keine Verlagerung)
- Frage nach dem Einzugsgebiet von Nutzern sowie Verkehrsalternativen
- „Standortkultur“

Auswirkungen: Kosten / Einnahmen



- ortsspezifisch, u.a. abhängig von notwendigen investiven Maßnahmen sowie laufenden Kosten, z.B. zur standortangemessenen Kontrolle
- Wirtschaftlichkeit als Grundvoraussetzung für die Einführung und Aufrechterhaltung; viele Ansätze scheitern an mangelnder Wirtschaftlichkeit („Bewirtschaftung als Zuschussgeschäft“)
- an Hochschulen **zumindest** die laufenden Bewirtschaftungskosten sowie Beitrag zur Deckung der Unterhaltskosten bzw. Subventionierung des JobTickets o.ä. (durch Erlöse der Parkgebühren / Pachtgebühren)
- kein Beispiel für (voll-) kostendeckenden Betrieb von Parkplätzen an Hochschulen, Scheitern von angedachten Investorenmodellen
- an Universitätskliniken: Parkraumbewirtschaftung in Verbindung mit dem Bau neuer Parkplätze an zahlreichen Standorten bzw. Amortisierung von Investitionskosten für Umbauten etc.

Akzeptanz



Probleme:

- Hochschulinterne Widerstände
- Notwendige Abstimmung auch mit hochschulexternen Instanzen
- „Offizielle“ und „inoffizielle“ Gründe

Lösungsansätze bei günstigen Rahmenbedingungen:

- Umgangs- und Kommunikationsformen
- Leitungsunterstützung
- Einbindung interner Kompetenzen
- Technische Umsetzung
- Verbindung mit „Pull-Maßnahmen“

Fazit



Es gibt keine Einrichtungen, deren Bewirtschaftungsmodelle im exemplarischen Sinne als „best practice cases“ angesehen werden können.



Es handelt sich bei den bestehenden Modellen eher um pragmatisch angelegte Kompromisslösungen.



Es gibt zwar übertragbare Erfahrungen, die Ausgestaltung und die Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung an einzelnen Einrichtungen hängen aber letztlich von ortspezifischen Besonderheiten ab.

3 Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen

Rudolf Tilly, Fachhochschule Erfurt

3.1 Fallbeispiel FH Erfurt

Bei der FH Erfurt sind zurzeit ca. 4.200 Studierende eingeschrieben in den Studiengängen

- Architektur
- Bauingenieurwesen
- Gartenbau
- Landschaftsarchitektur
- Konservierung und Restaurierung
- Transportwesen
- Sozialwesen
- Versorgungstechnik
- Angewandte Informatik
- Betriebswirtschaft

Die Lehrveranstaltungen finden statt in sieben über das ganze Stadtgebiet von Erfurt verteilten Gebäuden, die teils landeseigen und teils angemietet sind.

An den drei landeseigenen Standorten Altonaer Straße, Schlüterstraße und Leipziger Straße waren umfangreiche Gebäudesanierungen, Neubauten und Umfeldsanierungen geplant, die die vorhandenen Parkplätze mit einbezogen. Auf dem Hauptcampus Altonaer Straße sollten in erheblichem Umfang neue Gebäude errichtet werden.

An den drei Standorten gab es auch Parkflächen, die in die Sanierung mit einbezogen werden mussten. Die Parkierungssituation vor der Sanierung war chaotisch, die Zufahrt für Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge war nicht sichergestellt, die Fahrzeuge blockierten sich gegenseitig.

Für die Neubaumaßnahmen in der Altonaer Straße verlangte die Stadt Erfurt einen Stellplatznachweis aufgrund der Ortsatzung mit der Forderung, für je vier Studenten/Bedienstete einen Parkplatz nachzuweisen. Dies bedeutete, dass für den Campus Altonaer Straße ca. 700 Parkplätze nachzuweisen waren. Dieser Nachweis war nicht zu erbringen, da entschieden worden war, die Flächen des Innenhofes weitgehend als Park zu gestalten und von ruhendem Verkehr freizuhalten. Es wäre somit notwendig geworden, für die nicht nachzuwei-

senden Parkierungsflächen Ablösezahlungen vorzunehmen.

In unmittelbarer Nähe des Campusstandortes plante die Stadt Erfurt den Bau einer Tiefgarage für die Anwohner. In Verhandlungen mit der Stadt konnte erreicht werden, dass die Tiefgarage um eine Ebene erweitert wurde und die Fachhochschule Erfurt mit der sowieso zu zahlenden Ablösesumme das Recht erhielt, eine Ebene der Tiefgarage mietzinsfrei zu nutzen. Für die Nutzung sollten nur die Bewirtschaftungskosten gezahlt werden, die auf 20 €/Platz und Monat geschätzt wurden. Es wäre dann jedoch die Situation entstanden, dass die Parkplätze auf dem Hochschulgelände kostenfrei gewesen wären, während für diejenigen in der Tiefgarage 20 € hätten gezahlt werden müssen. Deshalb wurde entschieden, alle Parkierungsflächen an allen landeseigenen Standorten der Fachhochschule zu bewirtschaften und mit den für die dortigen Plätze erzielten Mieten die Plätze in der Tiefgarage zu subventionieren.

Zeitlich parallel zu diesen Überlegungen wurde von der Landesregierung festgelegt, in Zukunft alle landeseigenen Flächen von Hochschulen und Behörden zu bewirtschaften und die Parkierungsflächen nicht mehr kostenlos zur Verfügung zu stellen. Es wurde deshalb unter Beteiligung der Hochschulgremien und des örtlichen Personalrats die Regelung getroffen, die landeseigenen Parkplätze an den Standorten Schlüterstraße, Altonaer Straße und Leipziger Straße zu bewirtschaften. Es wurden Schrankenanlagen installiert, die mit Magnetkarten zu öffnen sind.

Um die Verwaltungskosten in Grenzen zu halten, erfolgt die Parkberechtigung für jeweils ein Semester zum Preis von 10 €/Monat. Der Betrag ist durch einmalige Zahlung je Semester in Höhe von 60 € zu entrichten. Der Betrag ist von allen Benutzern zu zahlen; die Plätze stehen für Bedienstete und Studierende gleichermaßen zur Verfügung. Der Mieter hat das Recht, einen Parkplatz zu nutzen, die Plätze sind jedoch nicht speziell für einen bestimmten Nutzer reserviert. Die Kontingentierung stellt sicher, dass ausreichend Parkraum zur Verfügung steht. Da nicht alle Berechtigten zur gleichen Zeit Parkplätze in Anspruch nehmen, werden 10% mehr Parkkarten herausgegeben als Parkplätze vorhanden sind. Schwierigkeiten haben sich hierdurch nicht ergeben. Für den Fall, dass die Nachfrage nach Plätzen

größer ist als die zur Verfügung stehende Zahl, erfolgt eine Vergabe nach sozialen Kriterien:

- Schwerbehinderung
- dienstliche Gründe (z. B. Notwendigkeit, zu wechselnden Standorten fahren zu müssen)
- Lebensalter
- große Entfernung zum Dienstort
- Kinder unter 8 Jahre

Besucherparkplätze und Plätze für Behinderte mit amtlichem Ausweis wurden außerhalb der Schrankenanlage angelegt. Im Falle einer Störung der Schrankenanlage wurde eine Sprech- und Videoüberwachung zur Pforte geschaltet, die auch vorher schon für eine 24-Stunden Bewachung vorhanden war.

Da sich die Pforte am Campus in unmittelbarer Nähe zur Schranke befindet, können hier im Einzelfall auch Parkplätze für eine Tagesbenutzung für 2,50 € gemietet werden.

Insgesamt hat sich die Regelung bewährt; es besteht keine chaotische Parksituation mehr; jeder, der einen Parkplatz gemietet hat, kann auch sein Fahrzeug auf dem Gelände abstellen. Da die Hochschulstandorte gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind und für die Studierenden ein Semesterticket besteht, hat die Bewirtschaftung der Parkplätze auch dazu geführt, dass mehr auf öffentliche Verkehrsmittel ausgewichen wird.

Die Jahreseinnahmen betragen ca. 21.000 €; die Unterhaltskosten für die Parkplätze belaufen sich auf ca. 5.000 €/Jahr. Da die Verwaltung der Parkplätze sehr einfach gestaltet wurde, sind keine zusätzlichen Kosten angefallen. Betriebswirtschaftlich gesehen beträgt der Aufwand ca. 1 Personenmonat je Jahr für die Verwaltung. Dies wurde durch die Tatsache, dass sowieso das Campusgelände durch eine Fremdfirma bewacht wird und hierfür keine Zusatzkosten anfallen, begünstigt.

Ab 2005 stehen die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung der Hochschule zur Verfügung. Von der Option der Nutzung der Tiefgarage musste bisher kein Gebrauch gemacht werden, somit sind ein tatsächlicher Überschuss bzw. zusätzliche Mittel erwirtschaftet worden. Bei dieser Betrachtungsweise wurden die Baukosten für das Anlegen der Parkplätze nicht berücksichtigt, denn diese Kosten wären sowieso zur Umfeldgestaltung angefallen.

Da die Parkplätze am Standort Schlüterstraße insbesondere am Wochenende und in den

Nachtstunden nicht genutzt werden, sind hier einige Plätze zusätzlich an Bewohner im angrenzenden Wohngebiet vermietet worden.

Zu beachten ist noch, dass die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung umsatzsteuerpflichtig sind, da es sich nicht um eine reine Vermögensverwaltung handelt; andererseits können jedoch die mit der Bewirtschaftung anfallenden Ausgaben, die Umsatzsteuer enthalten, steuermindernd geltend gemacht werden.

Diskussion

Ein Teilnehmer erkundigt sich nach der Zahl der vorhandenen Stellplätze.

Herr Tilly führt aus, dass an den Standorten Leipziger Straße und Altonaer Straße zwischen 150 und 200 Stellplätze sowohl Studierenden als auch Bediensteten zur Verfügung gestellt werden, davon entfallen ca. 100 auf den Standort Leipziger Straße. Mit der geplanten Umgestaltung des Innenhofes am Standort Altonaer Straße werden einige Plätze wegfallen; man suche jedoch nach Erweiterungsmöglichkeiten, um trotz geplanter Baumaßnahmen keine Ablösesummen zahlen zu müssen. Die Tiefgarage wird (noch) nicht genutzt, da sie in dem vorhandenen Umfang nicht benötigt wird. Am Standort Schlüterstraße stehen etwa 60 Stellplätze den ca. 400 Studierenden und Bediensteten zur Verfügung.

Die Überbuchungsfaktoren für die Parkplätze, die in Erfurt bei ca. 110% liegen, werden diskutiert.

Herr Tilly führt aus, dass es in Erfurt hierdurch keine Probleme gibt, da nicht alle Parkkarteninhaber zu gleicher Zeit anwesend sind. Eine solche Überbuchung setze aber voraus, dass keine reservierten (bzw. sehr wenige) Plätze vergeben werden.

Ein Teilnehmer fragt nach Art und Beschaffenheit der Standorte, nach dem Umgang mit den Anwohnern sowie nach diesbezüglichen Erfahrungen.

Herr Tilly charakterisiert die Standorte; es handelt sich um stark verdichtete Wohngebiete innerhalb der Stadt mit gründerzeitlicher Bebauung. Nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung sei es zu Verärgerung seitens der Anwohner gekommen.

Besondere Probleme habe es am Standort Schlüterstraße, der etwa 1,5 km außerhalb des Zentrums liegt, gegeben; hier seien viele Studierende auf den umliegenden öffentlichen Straßenraum ausgewichen. Die Stadt sei nicht bereit gewesen, Anwohnerparken einzuführen, weil dies nur im eigentlichen Kernbereich der Stadt vorgesehen ist. Mittlerweile werden nach entsprechenden Anfragen Stellplätze auf hochschuleigenen Parkraum an Anwohner vermietet, wodurch die Wogen geglättet worden seien.

Frau Strübel ergänzt, dass der Standort Schlüterstraße Sitz des Fachbereichs Architektur ist, wo aufgrund der Fachkultur Studierende häufig erst spät anfangen, dafür bis in die späten Abendstunden arbeiten. Wenn die Studierenden kommen, seien die Parkplätze zumeist frei, da die Anwohner bei der Arbeit seien; die Parkplätze werden aber nicht – wie an anderen Standorten – am späten Nachmittag wieder frei, um dann durch die Anwohner belegt werden zu können.

Ein Teilnehmer erkundigt sich nach dem technischen System und dem mit der Bewirtschaftung verbundenen Aufwand.

Herr Tilly beschreibt die Funktionsweise der Magnetkarten, mittels derer über einen Impuls die Schranken geöffnet werden. Es gibt die Möglichkeit, über Sprechfunk die Pforte/Hoch-

schulwache zu kontaktieren, die die Schranken öffnen kann. Die Schranken werden über Video überwacht. Bezüglich des Verwaltungsaufwandes wird ergänzt, dass die Karten gegen ein Pfand von fünf Euro ausgegeben werden. Bei Nichtbezahlung werden die Karten gesperrt. Die Karten werden jeweils nur semesterweise vergeben, um den Verwaltungsaufwand zu minimieren.

Ein anderer Teilnehmer fragt, wie der Tausch von Parkberechtigungen unter denjenigen Lehrbeauftragten funktioniert, die von den Fachbereichen erworbene Parkberechtigungen in Anspruch nehmen.

Herr Tilly erläutert, dass bis vor kurzem die Lehrbeauftragten ihr Fahrzeug kurz vor den Parkieranlagen abstellen mussten, um die Parkberechtigung zurückzugeben. In der Zwischenzeit wurde ermöglicht, ohne Parkberechtigung wieder auszufahren. Die Berechtigungen können an der Pforte abgeholt werden.

Eine weitere Frage richtet sich darauf, wie Gästen der Hochschule Einlass gewährt wird.

Herr Tilly weist darauf hin, dass die Schranken auch von der Pforte aus geöffnet werden können. Auf die Frage nach etwaigem Missbrauch antwortet er, dass es bisher keinen Anlass zu besonderer Kontrolle gegeben habe.



Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen und Universitätskliniken

Bericht aus der Fachhochschule Erfurt

Gliederung: 1. Ausgangslage

2. Objektverteilung innerhalb der Stadt Erfurt

3. Lösung

4. Bewertung der Lösung

1. Ausgangslage

- **Chaotische Parksituation an allen Standorten der FH**
- **Richtlinien des Finanzministeriums, dass Parkraum auf landesreigenem Gelände nicht mehr kostenfrei zur Verfügung gestellt werden kann**
- **Baumaßnahmen (Sanierung) der Außenflächen geplant**
- **Baumaßnahmen, die noch nicht geplant waren, aber notwendig waren, um die Freiflächen besser zu gestalten**
- **Für Neubaumaßnahmen war nach Auflage der Stadt ein Parkplatznachweis zu erbringen bzw. hätten hohe Ablösesummen gezahlt werden müssen**

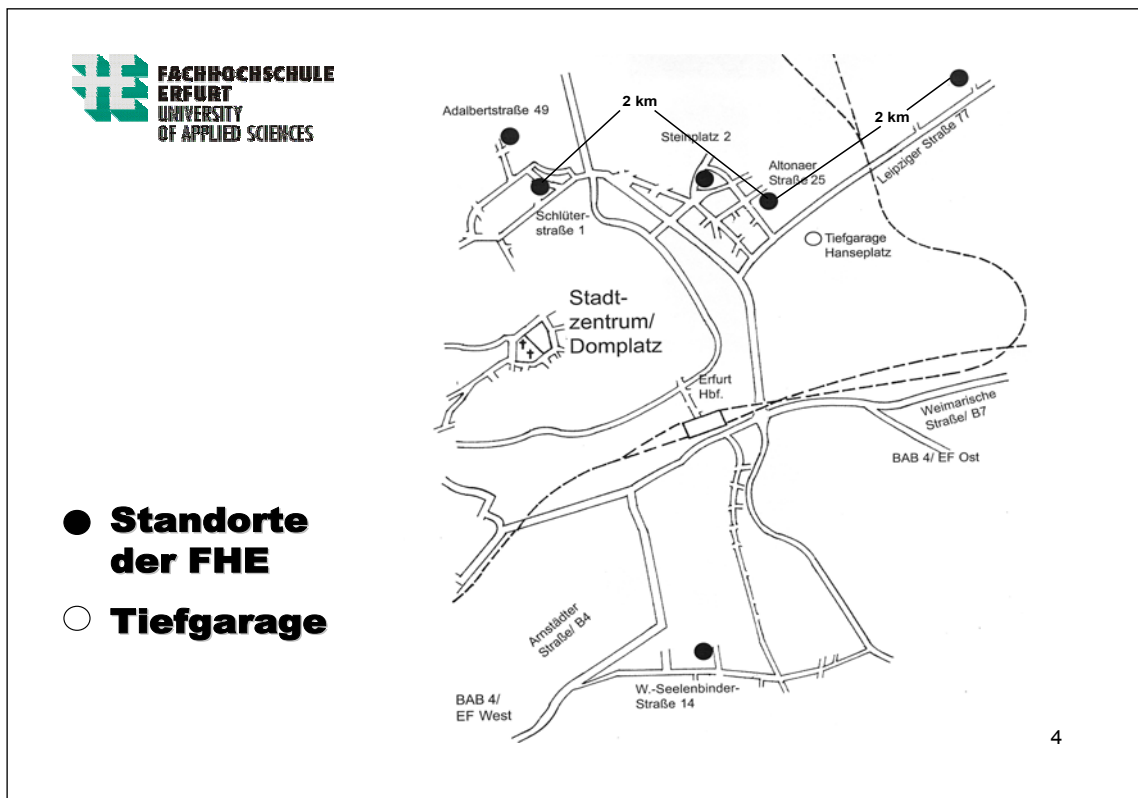
2

2. Objektdarstellung und zu planende Einzelmaßnahmen

Verteilung der Objekte in der Stadt (Stadtplan mit ca.-Entfernung)

- **Objekt Schlüterstraße**
- **Objekt Adalbertstraße**
- **Objekt Altonaer Straße**
- **Objekt Leipziger Straße**

3

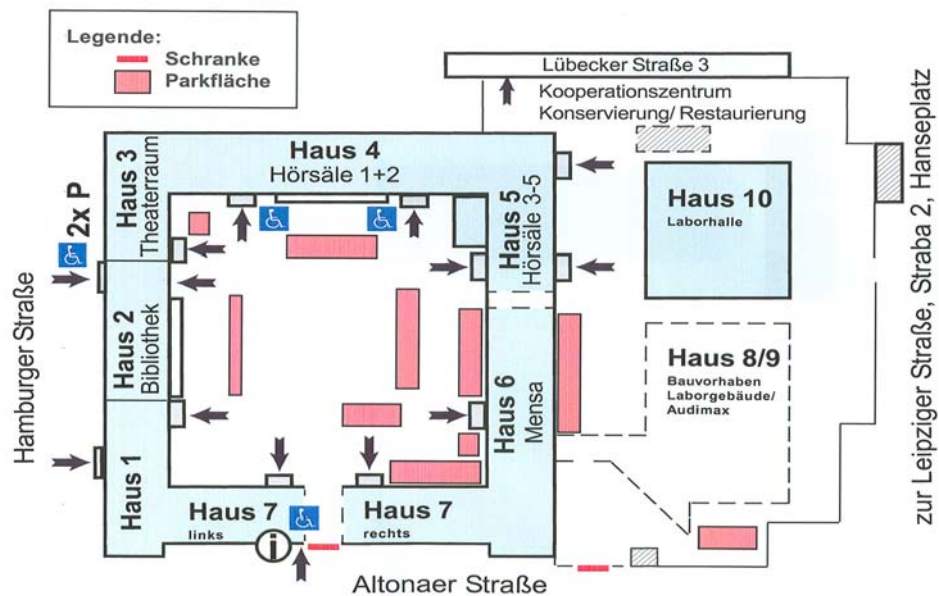


Standort Leipziger Straße



6

Momentane Parkraumbewirtschaftung auf dem Campus der Fachhochschule Erfurt (Herbst 2004)



7

Tiefgarage Hanseplatz



8

3. Lösung (Blatt 1)

- **Ablösungszahlung für Tiefgarage in der Altonaer Straße, um Baugenehmigung zu erhalten**
- **Bereitschaft der Stadt, von den Mitteln eine zusätzliche Parketage für die Belegung durch die FH herzustellen.**
- **Problem: Hohe Bewirtschaftungskosten ca. 20 € / Monat / Platz**
- **Idee: Umlegung auf alle Parkflächen mit einheitlicher Gebühr, um die Bewirtschaftungskosten zu subventionieren**
- **Bedingung: jeder muss 10 € für jeden Parkplatz zahlen, Vermietung nur für ein Semester, Höhe = 60 Euro/Semester, geringer Personalkostenaufwand, keine Einzelzuordnung eines Platzes, Überbuchung von ca. 10%**
- **Zustimmung der Hochschulgremien und des Personalrates**

9

3. Lösung (Blatt 2)

- **Maßnahmen:** Schranken an jeder Einfahrt mit Magnetkarte, Beschränkung auf einzelne Objekte möglich, Kurzzeitparken (Tag) in Altonaer Straße möglich zum Preis von 2,50 €, Mitnutzung der sowieso vorhandenen Bewachung
- **Problem:** Umsatzsteuer Einnahmen will der Finanzminister Ausgaben muss die Hochschule tragen

10

4. Bewertung

- Die Lösung hat sich bewährt, es ist keine chaotische Parkierungssituation mehr vorhanden.
- Jeder, der zahlt, kann einen Parkplatz nutzen.
- Der Finanzminister will Einnahmen der Hochschule zur Verfügung stellen.
- Parkplatznachweis für Baumaßnahme ist erbracht.
- Da Tiefgarage noch nicht benötigt wird, decken sich die Kosten, die zusätzlich entstehen, gut.

11

3.2 Fallbeispiel TU Darmstadt

An der TU Darmstadt werden die Parkierungsflächen im Bereich Stadtmitte seit 1992 erfolgreich bewirtschaftet. Seinerzeit gehörte damit die TU Darmstadt zu den ersten Hochschulen, die eine Bewirtschaftung des Parkraums eingeführt hat. Es liegen in der Zwischenzeit mehrjährige Erfahrungen vor, über die Weiterentwicklung hat man sich in den letzten Jahren intensiv Gedanken gemacht. Die Parkraumbewirtschaftung an der TU Darmstadt ist ein seit 15 Jahren fortdauernder Prozess mit vielen Lerneffekten und etlichen Änderungen der Rahmenbedingungen.

Ausgangslage

Die TU Darmstadt ist innerhalb von Darmstadt an fünf Standorten untergebracht. Ende der 80er Jahre musste für den Standort Stadtmitte eine Regelung des ruhenden Verkehrs gefunden werden. Die Stellplatzsituation in der Stadtmitte zeichnete sich dadurch aus, dass eine erhebliche Konkurrenz um die Stellplätze zwischen den Universitätsangehörigen und den Innenstadtnutzern, z. B. Einzelhandel, Behörden, Banken und Anwohnern, bestand.

Zur Lösung des Parkproblems wurde im Rahmen einer wissenschaftlichen Ausarbeitung Ende der 80er Jahre vom Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik ein Gutachten zur Parkraumbewirtschaftung erstellt. Die Heranziehung interner Kompetenzen, die heute noch praktiziert wird, hat sich als sehr vorteilhaft erwiesen.

Auf der Grundlage dieses Gutachtens bzw. Konzepts wurde am 04.06.1992 eine Dienstvereinbarung über die Bewirtschaftung des Parkraums für den Bereich Stadtmitte abgeschlossen.

Zielsetzung

Ziel der Parkraumbewirtschaftung im Sinne der Dienstvereinbarung ist es,

- die Nutzung der Parkstände durch Nicht-Universitätsangehörige zu verhindern,
- den ruhenden Verkehr zu ordnen und

- das PKW-Aufkommen dadurch zu begrenzen, dass Personen, die die Universität vertretbar auch mit anderen Verkehrsmitteln erreichen können, keine Parkberechtigung erhalten sollen.

Durchführung

Die Dienstvereinbarung sieht eine Bewirtschaftung des Parkraums über die Vergabe von Stellplätzen nach einheitlichen Kriterien in Verbindungen mit Gebühren vor.

Zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung und einer bedarfsgerechten Handlungsweise wurde eine Parkraumkommission als beratendes Gremium gebildet. Dieses Gremium besteht aus Vertretern und Vertreterinnen des Personalrats, der Präsidialverwaltung und ASTA unter der Leitung des Fachgebiets Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. Aufgaben der Kommission sind die Kontrolle der Parkberechtigungsvergabe, die Entscheidung über strittige Fälle und die Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung.

Die Parkraumbewirtschaftung des Kernbereichs erfolgt durch automatische Schranken mit Codekarten oder Schlüsseln. Diese Methode hat sich bewährt. Zwischen 6.30 Uhr und 19.30 Uhr können alle Parkierungsanlagen befahren und begangen werden. Eine Tiefgarage (Verwaltungsgebäude) hat erweiterte Öffnungszeiten, die Wallgarage am Schloss ist über die Leitstation der Hochschule 24 Stunden an sieben Tagen in der Woche erreichbar.

Das laufende Geschäft der Berechtigungsvergabe liegt in der Hand der Präsidialverwaltung. Die Parkplatzberechtigungen in Form von Codekarten werden für einen bestimmten Parkierungsbereich erteilt; ein Recht auf einen Stellplatz oder gar auf einen bestimmten Stellplatz besteht nicht.

Die Vergabe der Parkberechtigungen ist mittlerweile weitgehend routinisiert, folglich ist der Verwaltungsaufwand gering.

Die Stellplätze sind bis Faktor 2 überbucht. Der Überbuchungsfaktor konnte aufgrund von Beobachtungen der Parkraumbewirtschaftung im Laufe der Zeit erhöht werden, ohne dass es zu Konflikten kam. Zurzeit sind alle Stellplatzbereiche in der Stadtmitte in die Bewirtschaftung einbezogen.

Gebühren

Parkgebühren werden sowohl von Bediensteten als auch von denjenigen Studierenden im Besitz einer Parkberechtigung erhoben. Im Augenblick werden 10,23 Euro für Garagenplätze pro Monat sowie 5,11 Euro pro Jahr für Stellplätze im Freien erhoben. Die vergleichsweise niedrigen Gebühren sollten deren soziale Verträglichkeit sichern; sie wurden bei der Einführung der Parkraumbewirtschaftung festgelegt. Eine Neuregelung steht an; eine Anhebung der Gebühren wird angestrebt.

Semesterticket

Eine Darstellung der Parkraumbewirtschaftung darf die 1993 erfolgte Einführung des Semestertickets in Darmstadt als wesentlichen äußeren Einschnitt nicht außer Acht lassen. Mit Beginn des WS 1996/97 wurde der Gültigkeitsbereich des Semestertickets dann auf den Rhein-Main-Verkehrsbund erweitert. Das Semesterticket wird in Verbindung mit dem Studentenausweis nach Zahlung des Semesterbeitrages ausgehändigt.

Das Semesterticket hat in Darmstadt eine nachhaltige und sehr weitgehende Veränderung des Verkehrsverhaltens unter Studierenden bewirkt: Über ein Viertel aller Studierenden ist auf den ÖPNV umgestiegen, zum großen Teil vom MIV. Dazu sind viele Studierende in Folge der Ticketeinführung in das Umland von Darmstadt gezogen.

Die Nachfrage nach Parkberechtigungen ist dementsprechend gering; bei 9.000 Studierenden im Bereich Stadtmitte werden zurzeit 400 Parkberechtigungen ausgegeben; damit fragen weniger als 5% der Studierenden eine Parkberechtigung nach. Anspruch auf eine Parkberechtigung haben nur diejenigen, die außerhalb des Einzugsbereichs des Semestertickets wohnen.

Akzeptanz unter den Nutzern

Insgesamt ist eine sehr hohe Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung sowohl unter Studierenden als auch unter Bediensteten zu verzeichnen. Die wesentlichen Erfolgsfaktoren sind:

- Die parallele Einführung des Semestertickets, das die Parkraumnachfrage der

Studierenden auf ein Minimum reduzierte, und das insgesamt stark in Anspruch genommen wird;

- nachvollziehbare, gut kommunizierbare Kriterien der Parkraumvergabe (insbesondere verkehrliche und gesundheitliche Gründe);
- offene und glaubwürdige Einbeziehung von Vertretern der Beschäftigten und der Studierenden in die Entwicklung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes und in das Verfahren der Parkraumvergabe;
- starker Rückhalt der Verwaltung durch das Präsidium auch gegenüber einzelnen Personen, die die Regelungen nicht akzeptieren wollen.

Auswirkungen

Es ist eine deutliche Verbesserung der Parkraumsituation in den Innenbereichen des Universitätsgeländes festzustellen.

- Der Parksuchverkehr im Universitätsumfeld ist wahrnehmbar zurückgegangen.
- Unter Beschäftigten und Studierenden wird die Parkraumbewirtschaftung akzeptiert; hiermit verbunden ist die Entwicklung eines Bewusstseins dafür, dass Parkraum nicht beliebig für Jedermann zur Verfügung stehen kann.

Diskussion

Ein Teilnehmer fragt nach den Ausgaben, die den Einnahmen gegenüberstehen.

Herr Metzner verweist, ohne Zahlen zu nennen, darauf, dass der gesamte Vorgang in Eigenregie durchgeführt wird und daher sehr kostengünstig ist. Man habe kein zusätzliches Personal eingestellt, sondern die anfallenden Aufgaben an vorhandenes Personal übertragen. Die Verwaltung werde von einer Mitarbeiterin „nebenbei“ erledigt; den Aufwand schätzt er mit dem Fünftel einer Stelle ein.

Hinterfragt wird die sonstige Funktion der Leitstation der Hochschule, die dafür Sorge trägt, dass das Parkhaus von Montag bis Freitag in der Zeit von 06.30 Uhr bis 19.30 Uhr zugänglich ist. An Wochenenden und Feiertagen ist

das Parkhaus geschlossen. Ein Lehrbetrieb findet in diesen Tagen nicht statt.

Herr Metzner erläutert, dass es sich hier um eine zentrale Einrichtung der Universität handelt. Alle Alarmanlagen und Sicherheitstechniken laufen hier zusammen und werden von hier aus gesteuert.

Ein weiterer Teilnehmer wundert sich über die angesichts der Größe der TUD geringe Anzahl der Parkplätze sowie über den gewaltigen Rückgang der Nachfrage unter Studierenden.

Herr Metzner weist zunächst darauf hin, dass sich seine Ausführungen und Angaben ausschließlich auf den Kernstandort Stadtmitte beziehen.

Bei dem Rückgang der studentischen Nachfrage an Parkplätzen wird der glückliche Zusammenhang der Einführung einer entgeltlichen Parkraumbewirtschaftung mit der Einführung des Semestertickets betont, die zum einen zu einer nennenswerten Reduktion der studentischen Nachfrage geführt, zum anderen zur Akzeptanz der Gebührenerhebung beigetragen habe.

Frau Weidner beschreibt, wie es zu Beginn der 90er Jahre zur erstmaligen Einführung des Semestertickets an der FH Darmstadt kam (studentische Initiative etc.). Die weitreichenden Auswirkungen habe man damals kaum ahnen können. In diesem Zusammenhang weist sie auch auf Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl von Hochschulangehörigen an Fachhochschulen einerseits, Universitäten andererseits hin. An Fachhochschulen sei der Anteil derjenigen, die mit dem Auto anreisen, deutlich höher als an Universitäten, was zum einen auf den i. d. R. regionalen Einzugsbereich und eine häufig ungünstige Anbindung an den ÖPNV, zum anderen auf Unterschiede in der Anwesenheitskultur zurückzuführen sei. An Fachhochschulen seien Studierende i. d. R. häufiger an der Hochschule anwesend als an Universitäten, gleiches treffe auf Bedienstete zu, da an Fachhochschulen höhere Lehrdeputate bestehen. Aus diesen Gründen würden häufig auch die Überbuchungsfaktoren an Fachhochschulen niedriger angesetzt als an Universitäten.

Der Vertreter eines Universitätsklinikums möchte wissen, wer für die Schlichtung von Streitfällen bei der Vergabe von Parkberechtigungen – beispielsweise hinsichtlich der Zu-

mutbarkeit anderer Verkehrsmittel – zuständig ist.

Der Referent geht auf den Vergabevorgang ein, der in jedem Fall von der Entscheidung der Parkraumkommission abhängt. Alle Betroffenenengruppen seien in der Parkraumkommission vertreten; die Einbeziehung der Nutzer führe zu einer hohen Akzeptanz ihrer Entscheidungen. Auf die Nachfrage eines Teilnehmers fügt er hinzu, dass die Kommission viermal im Jahr zu etwa zweistündigen Sitzungen zusammentritt, so dass sich der Zeitaufwand für die Mitglieder in einem akzeptablen Umfang bewegt.

Aus der Runde werden unterschiedliche Erfahrungen mit derartigen Kommissionen mitgeteilt. An vielen Orten wurden bei der Einführung der Parkraumbewirtschaftung ähnliche Parkraumkommissionen ins Leben rufen, die zum Teil weiter bestehen, zum Teil aber wieder aufgelöst wurden. Aus dem Universitätsklinikum Gießen wird beispielsweise berichtet, dass zu Beginn der 1994 eingeführten Parkraumbewirtschaftung die Anträge anonym einzureichen waren, um Voreingenommenheiten bei der Vergabe auszuschließen. Mittlerweile wird die Vergabe nicht mehr anonym gehandhabt, die Parkraumkommission wurde aufgelöst.

Die Regelungen zur Vergabe von Parkberechtigungen und die Frage nach der Zumutbarkeit anderer Verkehrsmittel werden kurz diskutiert. Für Darmstadt weist *Herr Metzner* darauf hin, dass im Rahmen des Gutachtens, das der Einführung der Parkraumbewirtschaftung vorausging, die Einzugsbereiche der Studierenden hinterfragt wurden. Die Ergebnisse des Gutachtens seien bei der Erarbeitung der Vergabekriterien berücksichtigt worden.

Ein Teilnehmer stellt aus der Sicht eines Universitätsklinikums fest, dass man sich an der TU Darmstadt offensichtlich in einer sehr glücklichen Situation befindet, da so wenig Studierende Parkberechtigungen beantragen und die Ausstattung mit Parkplätzen in einem so guten Verhältnis zu der Nachfrage steht. Dies sei nicht mit der Situation an Universitätsklinikums zu vergleichen, wo es häufig eine gravierende Unterdeckung mit Parkplätzen gebe und viel restriktivere Kriterien bei der Vergabe von Parkberechtigungen notwendig seien.

Datum

Durchwahl

Az

*Der Präsident
der Technischen Hochschule
Darmstadt*



**Dienstvereinbarung über die Bewirtschaftung des Parkraums im
Kernbereich der Technischen Hochschule Darmstadt**

Zwischen dem

Präsidenten der Technischen Hochschule Darmstadt

und dem

Personalrat der Technischen Hochschule Darmstadt

wird gemäß § 113 HPVG in Verbindung mit § 74 Abs. 1 Nr. 7 HPVG folgende
Regelung vereinbart:

Präambel

Notwendigkeit der Parkraumbewirtschaftung

Die ungezügelte Entwicklung des Individualverkehrs zwingt die Technische Hochschule, den ihr zur Verfügung stehenden Parkraum nach Kriterien zu bewirtschaften, die einerseits im Interesse einer Verringerung des Fahrzeugaufkommens verkehrspolitisch vertretbar sind und zugleich eine für alle Hochschulmitglieder möglichst gerechte Verteilung des Mangels an Parkplätzen darstellen.

Der hochschuleigene Parkraum ist unter diesen Gesichtspunkten nicht effektiv genutzt, soweit auf den öffentlich zugänglichen Parkflächen Fahrzeuge von Personen abgestellt werden, die nicht der Technischen Hochschule angehören und soweit Hochschulmitglieder den Parkraum beanspruchen, obwohl sie ohne wesentlichen Zeitverlust entweder zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Hochschule kommen könnten. Aus diesem Grund soll der im Innenstadtbereich verfügbare Parkraum nur noch für Hochschulmitglieder zugänglich sein, die über eine von der Dienststelle erteilte Parkberechtigung verfügen.

El Darmstadt, Kirchhofplatz 5
Telefon +063 911 161 Telefax 4 19 579

Landeszentralbank Darmstadt
Konto-Nr. 506 91506

1

Städt. und Kreisarchiv Darmstadt
Konto-Nr. 651 740

Postcheckkonto Frankfurt/Main
Nr. 126 11-605

§ 1

Gegenstand der Parkraumbewirtschaftung

Die Bewirtschaftung nach Maßgabe dieser Dienstvereinbarung umfaßt die Tiefgarage des Verwaltungsgebäudes, das Parkdeck Landgraf-Georg-Straße, das Parkhaus in der Ruthsstraße, die Parkplätze im Innenbereich des Eduard-Zintl-Instituts, im Innenbereich der Mensa I einschließlich der Kuhle sowie den Parkplatz im Bereich der Rundeturmstraße.

Die bewirtschafteten Parkflächen, insbesondere das Parkhaus, sind so zu gestalten und zu betreiben, daß Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Technischen Hochschule Darmstadt mittel- oder unmittelbar keiner Gesundheitsgefährdung, insbesondere durch Schadstoffemission oder Lärmbelästigung, ausgesetzt sind.

Alle anderen im Kernbereich der Technischen Hochschule Darmstadt verfügbaren Parkflächen sollen nach und nach in die Bewirtschaftung einbezogen werden. Das gilt z. B. für den Parkplatz Ecke Alexanderstraße/Schloßgraben sowie für diejenigen Flächen, welche z. Z. in Institutshöfen (z. B. Wasserbau und Massivbau) als Parkflächen genutzt werden.

Parkberechtigungen, die nach der Parkordnung von 1979 erteilt wurden, bleiben vorerst unberührt. Einigkeit besteht insoweit, als freie Parkplätze in den Innenbereichen des Eduard-Zintl-Instituts, der Mensa I einschließlich Kuhle, in der Tiefgarage des Verwaltungsgebäudes und dem Parkdeck Landgraf-Georg-Straße nach Maßgabe des Bedarfs vorrangig an Bedienstete vergeben werden. Die Vergabe von Parkberechtigungen auf dem Parkplatz an der Rundeturmstraße erfolgt dagegen vorrangig an Studierende. Im übrigen richtet sich die Vergabe der Parkberechtigungen allein nach den nachstehend aufgeführten Kriterien.

Die Fachhochschule Darmstadt erhält im Innenbereich des Zintl-Instituts ein Kontingent von 16 Parkberechtigungen (Code-Karten) zur Vergabe in eigener Zuständigkeit.

§ 2

Kriterien für die Erteilung der Parkberechtigungen

Beschäftigte, die zumutbar mit einem anderen Verkehrsmittel als dem PKW zur Hochschule kommen können, müssen bei der Erteilung der Parkberechtigungen außer Betracht bleiben. Das gilt grundsätzlich für Personen, die in der Innenstadt, den Stadtteilen oder in Griesheim wohnen, soweit diese nicht einen unverhältnismäßig langen Gehweg zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrsnetzes haben. Personen, die außerhalb dieses Bereiches zu Hause sind, können eine Parkberechtigung erhalten, soweit sie wegen der Entfernung ihres Wohnortes bzw. seiner ungünstigen Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz beträchtliche Verzögerungen in Kauf nehmen müßten, wenn sie auf Busse oder die Bahn angewiesen wären. Im Interesse der Verringerung des Fahrzeugaufkommens werden Fahrgemeinschaften bevorzugt.

Ungeachtet der Lage des Wohnorts kann die Benutzung eines privaten PKWs aus persönlichen, dienstlichen oder gesundheitlichen Gründen im Einzelfall erforderlich sein. Bedienstete, die beispielsweise gehbehindert sind, die ihre Kinder oder sonstige Angehörige versorgen müssen, werden nicht auf öffentliche Verkehrsmittel verwiesen, wenn daraus weitere Belastungen resultieren. In diesen und ähnlich gelagerten Fällen bleibt das Kriterium des Wohnortes außer Betracht.

Eine weitergehende Präzisierung des Kriterienkatalogs ist erst nach seiner praktischen Erprobung möglich. Die Dienststelle wird nach einer angemessenen Anlaufphase über die gewonnenen Erfahrungen berichten und den Personalrat auffordern, an einer den tatsächlichen Verhältnissen angepaßten Fortschreibung des Kriterienkatalogs mitzuwirken.

§ 3

Bedingungen für die Nutzung der Stellplätze

Die Parkberechtigungen werden auf 1 Jahr befristet erteilt.

Die Inanspruchnahme eines Stellplatzes in den Garagen (Parkhaus Ruthsstraße, Tiefgarage Verwaltungsgebäude, Parkdeck Landgraf-Georg-Straße) ist entgeltpflichtig. Die Bedingungen für die Nutzung der Stellplätze im übrigen ergeben sich aus besonderen Parkordnungen, die nach Abstimmung mit dem Personalrat in die abzuschließenden Nutzungsverträge einbezogen werden. Die Berechtigten haben 20,-- DM im Monat zu zahlen. An den Personenkreis im Sinne des Abschnitts IX Nr. 7 des Erlasses über die Fürsorge für schwerbehinderte Angehörige des Öffentlichen Dienstes vom 02. März 1988 (StAnz 88 S. 666, 669) erfolgt die Vergabe der Parkberechtigungen unentgeltlich. Ansonsten kann auch in Härtefällen auf Antrag von der Zahlung des Entgelts abgesehen werden.

Bei Inanspruchnahme eines der übrigen Stellplätze auf den Parkflächen haben die Berechtigten pro Bewilligungszeitraum einen Betrag von 10,-- DM für die Bereitstellung der Code-Karte zu zahlen.

Die Stellplätze werden grundsätzlich nicht fest zugeteilt. Im Bedarfsfalle werden Stellplätze für bestimmte Nutzer (z. B. Behinderte, Schichtarbeiter) abgesperrt. Zum Zwecke einer effektiven Ausschöpfung der Kapazität kann die Dienststelle eine Überbuchung vornehmen.

§ 4

Verfahren für die Erteilung der Parkberechtigungen

Die Vergabe der Parkberechtigungen erfolgt durch die Dienststelle. An dem Auswahlverfahren werden auch die vom Personalrat nicht vertretenen Gruppen beteiligt. Dazu wird die Dienststelle eine Kommission bilden, die nach Bedarf, jedoch mindestens einmal jährlich, zusammentritt. In diese "Parkraumkommission" wird die Dienststelle auch den Personalrat berufen.

§ 5

Inkrafttreten und Kündigung der Dienstvereinbarung

Die Dienstvereinbarung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Die Dienstvereinbarung kann von jedem Vertragspartner unter Einhaltung einer Frist von 6 Monaten zum Schluß des Kalenderjahres schriftlich gekündigt werden.

Nach Eingang der Kündigung werden unverzüglich Verhandlungen über eine neue Dienstvereinbarung aufgenommen. Bis zum Abschluß einer neuen Vereinbarung gilt diese Dienstvereinbarung - längstens 1 Jahr nach Zugang der Kündigung - weiter.

Die Dienstvereinbarung wird durch Veröffentlichung in der "THD-intern" und Rundschreiben bekanntgegeben.

Datum 4.6.92

Der Präsident
der
Technischen Hochschule Darmstadt
In Vertretung

Dr. Seidler
(Kanzler)

Der Personalrat





Parkordnung für das Parkhaus Ruthsstraße

1. Nutzungsvertrag

Durch die Anerkennung der Parkordnung kommt ein Nutzungsvertrag zustande, der bis zum 31.12.2002 befristet ist. Jeweils zum Ende des befristeten Bewilligungsjahres ist von jedem Nutzer **unaufgefordert** ein formloser schriftlicher Antrag zur Weiternutzung des Parkplatzes zu stellen. Dieser ist bis **zum 15. November 2002** an die Technische Universität Darmstadt, Dezernat IV, Karolinenplatz 5, 64289 Darmstadt, zu senden.

Sollte der Antrag nicht eingegangen sein, wird der Code-Schlüssel zum 31. Dezember zur Einfahrt gesperrt. Im übrigen gilt die Dienstvereinbarung über die Bewirtschaftung des Parkraums im Kernbereich der TUD vom 04.06.1992. Das zu zahlende Nutzungsentgelt beträgt EUR 10,23 pro Monat. Den Nutzern stehen die markierten Stellplätze zur Verfügung. Es besteht kein Anspruch auf einen Stellplatz. Der Nutzungsvertrag wird vor Ablauf der Laufzeit beendet, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung der Parkberechtigung nicht mehr gegeben sind (z. B. bei Wohnort-, Arbeitsplatz- und Studienortwechsel). Der Nutzer ist verpflichtet, dies unverzüglich - mindestens jedoch 1 Monat vor dem maßgeblichen Zeitpunkt - schriftlich anzuzeigen. Dies betrifft auch die Kündigung des Nutzungsvertrages.

2. Ausgabe des Code-Schlüssels

Die Schranke vor der Einfahrt zum Parkhaus kann nur mit einem Code-Schlüssel geöffnet werden. Der Schlüssel wird nach Abschluss des Nutzungsvertrages ausgehändigt. **Er ist nicht übertragbar.** Die Ausgabe erfolgt gegen persönliche Unterschrift unter gleichzeitiger Anerkennung der Parkordnung. Nach Ablauf der Vertragszeit bzw. Beendigung der Parkhausnutzung aus sonstigen Gründen, ist der Code-Schlüssel zurückzugeben. Wenn der Code-Schlüssel abhanden kommt, ist Ersatz in Höhe von EUR 5,11 zu entrichten.

3. Haftung

Bewachen und Verwahren sind nicht Gegenstand des Vertrags. Eine Haftung des Landes Hessen bzw. der Technischen Universität Darmstadt für Schäden an den eingestellten Kraftfahrzeugen oder deren Inhalt ist ausgeschlossen. Im Übrigen richtet sich die Haftung nach den gesetzlichen Bestimmungen. Die Nutzer sind verpflichtet, Schadensfälle umgehend an das Dezernat IV (Tel. 16-2829) oder an die Pforte des Alten Hauptgebäudes (Tel. 16-2531) zu melden.

4. Regelung des Verkehrs innerhalb des Parkhauses

Das Parkhaus ist von 6.00 Uhr bis 18.00 Uhr geöffnet. Die Abfahrt vom Oberdeck muss bis 22.000 Uhr erfolgt sein. Die Zufahrt ist bis 18.00 Uhr möglich. Das Parkhaus ist am Samstag und Sonntag geschlossen. Die Anfahrt zum Parkhaus und die Wege innerhalb des Parkhauses sind im Schrittempo zurückzulegen. Rauchen, die sonstige Verwendung von Feuer und der Umgang mit feuergefährlichen Stoffen sind untersagt. Ebenso untersagt ist das Abstellen von nichtzugelassenen oder defekten Fahrzeugen. Im Übrigen gelten die allgemeinen Verkehrsvorschriften, insbesondere die Regelungen der StVO.

5. Nichtbeachtung der Parkordnung

Die Technische Universität kann auf Kosten und Gefahr des Nutzers dessen Fahrzeug aus dem Parkhaus abschleppen lassen, wenn die Parkordnung nicht beachtet wird. Aus diesem Grunde ist die Technische Universität auch berechtigt, das Nutzungsverhältnis zu kündigen, die Parkberechtigung zurückzunehmen und den Code-Schlüssel einzuziehen.

3.3 Fallbeispiel U Freiburg

Ausgangssituation

Eine entgeltliche Bewirtschaftung ist an der Universität Freiburg vor kurzem – nach langen Diskussionen und in Verbindung mit einem JobTicket – eingeführt worden.

Bei den durch die Hochschule bewirtschafteten Stellplätzen handelt es sich lediglich um diejenigen auf Freigeländen. Die überdachten Stellplätze werden durch die die Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg verwaltet, die auf gewerblicher Basis Parkplätze sowohl an Hochschulangehörige als auch an weitere Personenkreise bzw. Dritte vermietet.

In den letzten Jahren ist man sich an der Universität darüber klar geworden, dass auch der Parkraum im Freien, der nicht durch den Landesbetrieb bewirtschaftet wird, einer Steuerung bedarf. Es handelt sich vorwiegend um die den Fakultäten und Institutsgebäuden zugeordneten Parkierungsflächen, die über das gesamte Stadtgebiet verstreut sind und sich auf den Grundstücken selbst oder im Straßenraum befinden. Da sich viele in innenstadtnaher Lage befinden, wurden sie häufig von hochschulfremden Personenkreisen genutzt, Bedienstete haben oft keinen freien Parkplatz gefunden. Insgesamt stellte sich die Situation sehr unbefriedigend dar.

Zielsetzungen

Mit der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung sollte eine geordnete Parkierungssituation geschaffen werden. Dies sollte im Idealfall mit einem Rückgang des motorisierten Individualverkehrs und einer Stärkung des ÖPNV („Umsteigebemühung“) einhergehen. Um diese Ziele zu erreichen, wurden zum 1.1.2004 zum einen Parkgebühren, zum anderen ein JobTicket eingeführt. Der Betrag für das (vergünstigte) JobTicket sollte hierbei aus den Parkgebühren finanziert werden.

Schaffung formaler Voraussetzungen

Die RegioKarte, ein Ticket, das den Raum Freiburg im Radius von 30 bis 40 Kilometern mit dem ÖPNV erschließt, ist für die Mitarbeiter der Hochschule um 75 Euro verbilligt, was einer Ersparnis von etwa 20 % entspricht. Ein finanzielles Risiko bei einer Nicht-Akzeptanz der RegioKarte konnte im Rahmen einer flexiblen Regelung der Finanzierungsseite mit dem

Verkehrsträger ausgeschlossen werden. Neben der Beteiligung der Universitätsleitung bedurfte die Einführung der Parkraumbewirtschaftung der Beteiligung des Personalrates. Letzterer hat der Gebührenerhebung nach langen Verhandlungen im Rahmen einer Dienstvereinbarung zugestimmt. Die gleichzeitige Einführung eines JobTickets hat hierbei maßgeblich zur Akzeptanzgewinnung für die Erhebung von Nutzungsentgelten beigetragen.

Gewinnung von Akzeptanz unter den Nutzern

Die Akzeptanz unter den Nutzern wurde durch eine umfassende Information aller Betroffenen erreicht. Neben der Durchführung einer Personalversammlung wurden alle Mitarbeiter schriftlich von der Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Kenntnis gesetzt und erhielten eine konkrete Darstellung der Maßnahmen. Bisher waren die Zustände so, dass derjenige, der sehr früh zur Arbeit fuhr, einen kostenlosen Parkplatz fand, während derjenige, der später arbeitete, große Probleme bei der Suche nach einem Parkplatz hatte. Bei der Informationskampagne wurden auf diese Umstände aufmerksam gemacht, um Akzeptanz für die geplanten Änderungen zu steigern und Bereitschaft für die allgemeine Gebührenerfassung zu erschließen.

Durchführung baulicher Maßnahmen zur Umsetzung

Um die Parkraumbewirtschaftung umzusetzen, mussten verschiedene bauliche Maßnahmen durchgeführt werden. Eine Flächeninstandsetzung bildete eine der Grundlagen für die Vergabe des Parkraumes gegen ein Entgelt. Außerdem war eine umfassende Beschriftung und Beschilderung der Parkierungsflächen erforderlich. Auf eine zusätzliche Beschränkung der Parkierungsbereiche hat man zugunsten der Einstellung zweier Parkwächter verzichtet; eine vollständige Beschränkung hätte nach den eingeholten Kostenvoranschlägen zwischen 300.000 und 500.000 Euro gekostet. Die Löhne der Parkwächter können aus den laufenden Einnahmen bestritten werden.

Ausarbeitung eines kaufmännischen Konzeptes zur Umsetzung

Grundlage der Überlegungen zur Ausgestaltung eines geeigneten kaufmännischen Konzeptes bildeten der Vertrag, die Prüfungskriterien zur Vergabe von Parkberechtigungen, die

Gebührengestaltung sowie der sinnvolle Einsatz von EDV. Parkplätze werden nur an Hochschulangehörige der Universität Freiburg vergeben; damit entfällt auch eine Versteuerung wegen der Verwaltung des Betriebsvermögens.

Die Gebühren liegen auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Eine Parkberechtigung mit freier Stellplatzwahl kostet 10 Euro im Monat für Bedienstete und 5 Euro im Monat für Studierende. Studierenden stehen lediglich in begrenztem Umfang Stellplätze zur Verfügung. Ein persönlicher, mit einem Bügel abgesicherter Parkplatz, der von berechtigten Mitarbeitern in leitender Funktion beantragt werden kann, kostet 25 Euro im Monat.

Die Parkplakette gilt für bis zu 2 Fahrzeugen. Allerdings kann jeweils nur 1 Parkplatz in Anspruch genommen werden

EDV-gestütztes System zur Vertragsbearbeitung

Für alle genannten Punkte steht der Anspruch im Vordergrund, die Parkraumbewirtschaftung mit möglichst geringem (personellen) Aufwand zu betreiben. Daher wurde ein vollständig EDV-gestütztes System der Vertragsbearbeitung entwickelt. Alle Formulare, die im Vergabe- und Bewirtschaftungsverfahren benötigt und genutzt werden, stehen online zum Ausdruck bereit. Lediglich der Versand erfolgt per (Haus-)Post.

Überwachungskonzept

Das Überwachungskonzept sieht die Ausgabe fälschungssicherer Parkplaketten vor. Für Parkende ohne Parkplakette wird anstelle einer Anzeige ein „Verwaltungsaufwand“ von 7,50 Euro erhoben, der an die Hochschule zu zahlen ist.

Fazit nach einem Jahr Parkraumbewirtschaftung

Das Fazit nach einem Jahr Parkraumbewirtschaftung ist durchweg positiv. Jeder Berechtigte bekommt jetzt einen Parkplatz. Es herrschen geordnete Verhältnisse.

Beschwerden über die Gebühren gibt es kaum. Eine Akzeptanz durch die Nutzer konnte, abgesehen von den schon genannten Maßnahmen, auch dadurch erzielt werden, dass die Parkberechtigung für private Zwecke und auch an Wochenenden Geltung besitzt.

Die Parkflächen sind gut ausgelastet, der Überbelegungsfaktor führt jedoch nicht zu

einer langen Parkplatzsuche, da die Arbeitszeiten der Nutzer voneinander abweichen.

Die Anzahl der Falschparker ist relativ hoch. Bisher wurde in 2.500 Fällen ein Verwaltungsaufwand geltend gemacht, der in ca. 2.200 Fällen auch bezahlt wurde. Durch die so erzielten Einnahmen können die zwei Zeitstellen der Parkplatzwärter teilweise mitfinanziert werden. Das JobTicket, das auch für private Fahrten genutzt werden kann, wird sehr gut angenommen. Insgesamt wurden bisher 760 JobTickets zusatzfinanziert. Es ist geplant, die Vergünstigung des JobTickets gegenüber dem Normalpreis von 75 Euro auf 95 Euro zu erhöhen.

Aus Sicht der Hochschule sind die mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung verbundenen Zielsetzungen erreicht worden.

Diskussion

In der Diskussion geht es vor allem um die Fahndung von Falschparken sowie um die Rolle der Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg.

Ein Teilnehmer fragt nach den vorgesehenen Sanktionen für diejenigen, die die 7,50 Euro Verwaltungsaufwand für Falschparken nicht bezahlen.

Herr Arnhold stellt fest, dass die Mehrzahl der Verwarnten der Zahlungsaufforderung nachgekommen sei. Bisher wurden die nicht bezahlten Gelder nicht eingeklagt, die Hochschule wolle dies in Zukunft jedoch versuchen. Man werde insbesondere gegen Dauerfalschparker vorgehen. Der Referent räumt ein, dass diese Fälle zügig weiterverfolgt werden müssen. Es sei zu befürchten, dass die Zahlungsmoral insgesamt weiter nachlässt, wenn die Hochschule keinen Präzedenzfall schafft.

Im Teilnehmerkreis wird die Ermittlung der KFZ-Halter, die für eine Klage erfolgen muss, für problematisch gehalten; es wird gefragt, wie die Universität Freiburg hier vorgehen wird. *Herr Arnhold* führt aus, dass die Hochschule die Halter der Fahrzeuge über die Zulassungsstellen, die bereit sind, die Halter der Fahrzeuge kostenlos anzugeben, ermittelt. Viele Falschparker seien Ortsfremde.

Die Frage, ob durch die Hochschule Falschparker schon abgeschleppt wurden, wird durch *Herr Arnhold* verneint; er verweist auf die Befürchtung der Hochschule, auf den Kosten sitzen zu bleiben. Früher habe man einen Kooperationsvertrag mit einer Firma gehabt, der jedoch nicht mehr besteht.

Herr Metzner skizziert die Vorgehensweise in Darmstadt, wo die Adressen von Falschparkern über das Ordnungs- und Vollzugsamt ermittelt werden und die Falschparker angeschrieben werden.

Die Vorgehensweise am Universitätsklinikum Ulm wird ebenfalls erläutert. Die meisten Parkplätze sind in Ulm abgeschränkt, weshalb Falschparken wenig vorkomme. Für die nicht abgeschränkten Parkierungsbereiche stelle die Hochschule keine Wächter ein, sondern habe die Überwachung an die Stadt abgegeben; von der Stadt Ulm beschäftigte Politessen führen die Kontrollen durch.

Dasselbe Vorgehen findet sich an der Universitätsklinik Heidelberg. In der Vergangenheit wurde auch am Universitätsklinikum Münster vergleichbar verfahren.

Frau Lindner skizziert die Vorgehensweise am Universitätsklinikum Tübingen, wo es ein Mischmodell der bisherigen Vorgehensweise gibt. In Tübingen werden Sammelanzeigen an das Ordnungsamt gegeben, die dann das Geld eintreibt.

Ein Teilnehmer fragt nach der Gründung der Parkgesellschaft Baden-Württemberg.

Herr Arnhold führt aus, dass diese auf einen Anstoß des Rechnungshofes zurückgeht. Der Rechnungshof monierte die mangelnde Bewirtschaftung der Parkierungsflächen und reg-

te die Gründung des Landesbetriebs an, der die Bewirtschaftung der überdachten Parkplätze übernommen und diese auch an andere Interessenten vermietet habe, um die Auslastung zu verbessern. Letzteres sei der Parkraumgesellschaft auch gelungen.

Frau Strübel weist darauf hin, dass zunächst geplant war, dass die Parkraumgesellschaft auch die Bewirtschaftung der freien Stellplätze übernimmt. Dies Vorhaben ist jedoch an Hochschulen nicht realisiert worden bzw. hätten viele Hochschulen bevorzugt, selbst die Bewirtschaftung zu übernehmen. Hierbei zeige sich die Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg durchaus kooperativ.

Von baden-württembergischen Hochschulen wird die Vorreiterrolle der Universität Freiburg im Lande positiv gesehen; die Universität Heidelberg möchte einen vergleichbaren Weg einschlagen.

Herr Arnhold stellt fest, dass die Universität Freiburg mit ihrem Lösungsansatz sehr zufrieden sei; bisher könne man auf durchweg positive Erfahrungen zurückblicken.

Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen



Fallbeispiel: Universität Freiburg

**ORR Bernhard Arnhold
Leiter des Planungsstabs
Bau und Flächenmanagement**

Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen



Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

- **Verteilung der Parkflächen**
- **Zahl der Parkplätze**
- **Belegung der Parkflächen**
- **Baulicher Zustand und Kennzeichnung der Parkplätze**
- **Abschrankung der Parkflächen**

Zielsetzungen

- **Schaffung einer geordneten Parksituation**
- **Einführung einer Gebührenerhebung**
- **Einführung eines Jobtickets**
- **Finanzierung des Jobtickets**

Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen



Schaffung formaler Voraussetzungen

- **Beteiligung Universitätsleitung**
- **Beteiligung Personalrat**

Gewinnung von Akzeptanz unter den Nutzern

- **Genereller Hinweis an die Mitarbeiterinnen / Mitarbeiter**
- **Konkrete Darstellung des Maßnahme**

Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen



Bauliche Maßnahmen zur Umsetzung

- **Flächeninstandsetzung**
- **Kennzeichnung der Parkbereiche**
- **Abschrankung der Parkbereiche**

Kaufmännisches Konzept zur Umsetzung

- **Vertragsgestaltung**
- **Prüfungskriterien**
- **Gebührengestaltung**
- **EDV-Einsatz**

Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen



EDV-gestütztes System zur Vertragsbearbeitung

- **Dateneingabe über Bearbeitungsmaske**
- **Ergänzung der Kundeninformation**
- **Änderung der Kundeninformation**
- **Verknüpfung mit Kassenanweisung**
- **Ausfertigung des Vertrags**
- **Ausfertigung des Anschreibens**
- **Versendung des Vertrags mit Anlagen**

Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen



Überwachungskonzept

- **Ausarbeitung fälschungssicherer Parkplaketten**
- **Parkplatzwärter / technische Lösung**
- **Festlegung eines Verwaltungsaufwandes für Parksünder**
- **Beitreibung der Verwaltungsgebühr für Parksünder**

Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen



Fazit nach einem Jahr Parkraumbewirtschaftung

- **Akzeptanz der Nutzer**
- **Belegung der Parkflächen**
- **Anzahl der Parksünder**
- **Inanspruchnahme des "Jobtickets"**

4 Parkraumbewirtschaftung an Universitätskliniken

Jens Relke (HOST GmbH)

4.1 Fallbeispiel UK Frankfurt am Main

Das Universitätsklinikum Frankfurt am Main, eine Anstalt des öffentlichen Rechts, beschäftigt ca. 4.000 Mitarbeiter und hat ca. 1.300 Betten. Jährlich werden 44.000 Patienten stationär und 200.000 ambulant behandelt.

Die HOST GmbH ist eine 100%-ige Tochtergesellschaft des Universitätsklinikums Frankfurt am Main, die mit weiten Teilen des Facility Managements betraut ist. Besonders die Aufgaben aus dem technischen Bereich wurden ihr übertragen.

Das Problem

Den Mitarbeitern des Klinikums sowie deren Besuchern und Patienten stehen nach Fertigstellung des Baus eines Parkhauses im Jahr 2003 insgesamt ca. 2.000 Stellplätze zur Verfügung.

Im Zusammenhang mit Bautätigkeiten des Klinikums mussten Ende der 90er Jahre Stellplatznachweise erbracht werden; in diesem Zusammenhang kam es zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung.

Als eigentlicher Anlass der Parkraumbewirtschaftung sind jedoch die üblichen Probleme mit chaotischen Parkierungszuständen zu nennen, die durch die Besonderheiten der topografischen Lage des Universitätsklinikums Frankfurt am Main noch verstärkt wurden.

Das Universitätsklinikum bildet in Frankfurt annähernd einen eigenen Stadtteil; es liegt direkt am Main und wird durch eine Bahnlinie, eine Haupteinfallsstraße sowie die Stadtteile Sachsenhausen im Osten und Niederrad im Westen begrenzt. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten verfügt das Klinikum also über keine räumlichen Expansionsmöglichkeiten. Die Probleme, die mit dem wachsenden Verkehr einhergehen, hat man in der Ausbauphase des Klinikums nicht erwartet und auch nicht prognostizieren können.

Die ohnehin schwierige Parkraumsituation wurde durch geplante Baumaßnahmen des Klinikums Mitte der 90er Jahre verschärft. Zunächst wurden im Umfeld des Klinikums Stell-

plätze angemietet, die jedoch 1996 wegfielen. Auf Grund der abgegrenzten Lage fährt ein großer Teil der Mitarbeiter und der Besucher mit dem Auto das Klinikum an. Es besteht somit große Konkurrenz um die zur Verfügung stehenden Parkplätze. Alle Bemühungen zur Einführung einschränkender Regelungen ließen sich nicht durchsetzen.

1997 hatte sich die Situation zugespitzt. Auf ehemaligen Parkierungsflächen sollten Erweiterungsbauten der Klinik errichtet werden, wodurch in absehbarer Zeit mit einem Verlust von zwischen 1.000 und 1.500 Stellplätzen zu rechnen war. Viele Leute konkurrierten um die vorhandenen Stellplätze; Autos wurden häufig zugeparkt; ambulanten Patienten und Besuchern standen häufig keine Stellflächen zur Verfügung. Dies war auch insofern eine unglückliche Wendung, als die Patienten die „Kunden“ des Klinikums sind und man diesen in besonderer Weise entgegenkommen wollte. Mittelfristig musste man sich auf eine dramatische Verschärfung der Situation einstellen. Dem Vorstand war klar, dass man handeln musste.

Das Konzept

Versuche, im Hause einen eigenständigen Lösungsansatz zu finden, scheiterten an unzureichendem Wissen über die Planung und Finanzierung vergleichbarer Vorhaben. Daher wurde es notwendig, Wissen von außen „einzukaufen“ und weitere Personen zu beteiligen; ein Verkehrsplaner wurde beauftragt.

Zunächst galt es, die Ziele aller beteiligten Nutzergruppen zu klären, Daten zu erheben und mögliche Lösungsansätze vorzusortieren. Parallel dazu wurden bereits vertragliche Notwendigkeiten vorformuliert und Finanzierungsformen eruiert. Flankierende Maßnahmen zur Akzeptanz (z. B. JobTicket) wurden geprüft und in das Konzept integriert. Das Konzept wurde schließlich dem Personal vorgestellt.

Gegenüber der bisherigen Praxis lag die wichtigste Änderung des überarbeiteten Konzepts darin, dass das Parken für alle Nutzergruppen am Klinikum kostenpflichtig sein sollte. Um ausreichend Stellplätze für alle Nutzer bereitzuhalten, schien es notwendig, eine große Nutzergruppe vom Innengelände fernzuhalten; als Gruppe, die an anderer Stelle in adäquater Weise und durch Erschließung des Außengeländes (Bau eines Parkhauses) Parkmöglich-

keiten bekommen sollte, wurde die Belegschaft ausgemacht. Die gebäudenahen Parkierungsflächen sollten den Besuchern und Patienten als Kunden des Klinikums und "Umsatzerbringern" vorbehalten werden. Um die gesteckten Ziele zu erreichen und die unterschiedlichen Bedingungen zu berücksichtigen, sollten die Preise je nach Standort und Lage gestaffelt werden.

Neben der Ordnung des ruhenden Verkehrs versprach man sich nicht zuletzt eine Steigerung der Attraktivität des Klinikums und der Umgebung.

Das Gesamtkonzept beinhaltete, dass das Klinikum bzw. das Land die Fläche zum Bau eines Parkhauses zur Verfügung stellt. Hierzu wurde mit dem Investor ein Erbpachtvertrag geschlossen.

Die Parkraumbewirtschaftung sollte nicht durch das Klinikum erfolgen. Eine Ausschreibung gab den Rahmen der Bewirtschaftung vor und forderte vom Bieter eine Stellungnahme zu den gemachten Vorgaben; so sollten Risiken im Vorhinein auf ein Minimum beschränkt werden.

Die Bewirtschaftung der Flächen inklusive des Parkhauses sollte der Deckung der Finanzierung und der laufenden Kosten auf Risiko des Betreibers dienen. Um hier ein zukunftsfähiges Konstrukt zu erhalten, wurde zur Bedingung gemacht, dass sich der Investor und der Betreiber gemeinsam auf die Ausschreibung bewerben; alle Dienstleistungen sollen aus einer Hand (Bietergemeinschaft aus Betreiber und Investor) kommen.

Das Verfahren

Die Ausschreibung erfolgte als VOF-Verfahren. Im Vorfeld der Abgabe der Bewerbungen fand ein Kolloquium statt, in dem alle Interessenten und potenziellen Bewerber ihre Fragen vorbringen konnten. Über die Anzahl der Eingaben war man zunächst überrascht, 40 Bewerbungen ließen auf ein reges Interesse seitens des Marktes schließen. Es stellte sich jedoch heraus, dass der größte Teil der Eingaben nicht auf das Anforderungsprofil passte. Mit nur sieben ernsthaften Bietern fand ein weiteres Kolloquium statt, das eine rege Diskussion über die Vorgaben erbrachte.

Am Ende wurden drei Angebote abgegeben, von denen nur eines den Anforderungen entsprach. Eine Bietergemeinschaft, die aus einem Investor, einem Betreiber sowie einer

Spezialbaufirma bestand, legte ein zufriedenstellendes Konzept vor.

Bemerkenswert war, dass unter den Bietern keiner eine Referenz für ein Großklinikum vorweisen konnte.

Das Ergebnis

Entgegen der Erwartung war damit die Vorbereitung zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung nicht abgeschlossen. Nach ersten Verhandlungen über vertragliche Einzelheiten stieg der Investor wegen interner Probleme aus, was einen Zeitverlust im Prozess von über einem Jahr bedeutete.

Erneut wurden Verhandlungen mit der damaligen Mutterfirma des potentiellen Betreibers APCOA aufgenommen; Verträge wurden umgestellt und den veränderten Vorstellungen angepasst. Gegen Ende der Verhandlungen verließ wiederum der Investor – dieses Mal wegen eines Wechsels in den Eigentumsverhältnissen – das Projekt, was einen erneuten zeitlichen Verlust von etwa einem Jahr verursachte.

Zu diesem Zeitpunkt gründete das beteiligte Bauunternehmen eine Tochterfirma, die nun als Investor auftritt. Die neue Firma PAG Volack stieg in die Verhandlungen ein. Damit war das Projekt durch einen Mittelständler als PPP-Anbieter gerettet.

Das Vertragskonstrukt

Die bestehenden Verträge sind von gegenseitiger Sicherheit und dem Ausschluss von Risiken für alle Beteiligten geprägt.

Das Ergebnis ist ein Konstrukt, das einem PPP-Modell ähnelt. Der Investor verpachtet das Parkhaus für 30 Jahre an das Klinikum. Im Gegenzug verpachtet das Klinikum für denselben Zeitraum das Parkhaus an APCOA zur Bewirtschaftung.

APCOA muss die Investition und die laufenden Kosten (insbesondere für das Personal) aus den Einnahmen der Parkplatzvermietung erwirtschaften. Das Risiko liegt somit bei APCOA.

Im Betreibervertrag sind weiterhin genaue Vorgaben zum Betrieb gemacht worden (24-Stunden-Betrieb, Stellung der Abfertigungsanlagen, Objektleitung am Ort). Außerdem legt der Vertrag maximale Miethöhen für die Zonen fest.

Folgende Beträge müssen finanziert werden: Das 920 Plätze umfassende Parkhaus hat Baukosten von 5 Mio. Euro, hinzukommen Kosten von 1,6 Mio. Euro für die Einrichtung der Abfertigung.

Die gestaffelten Mieten für Dauerparker sehen wie folgt aus:

- Parkhaus 20 Euro / Mon.
- Randzonen 26 Euro / Mon.
- Innenbereich 66 Euro / Mon.
- Innenbereich 95 Euro / Mon.
(reserviert)

Der Kurzparkertarif beträgt 1,50 Euro/Std. für den Innenbereich und 1,00 Euro/Std. für den Randbereich. Für Schwerbehinderte sowie „besondere Fälle“ gibt es Sonderregelungen.

Das Konfliktpotential

Mit den Nachbarn des Universitätsklinikums bestehen Konflikte nur noch in sehr begrenztem Maße. Nachdem die Stadt Frankfurt in den umliegenden Wohngebieten Anwohnerparken eingeführt hat, erscheint das Problem der Verlagerung des Parksuchverkehrs gelöst.

Eine im Projektverlauf auftretende Besonderheit betraf die zutreffenden Genehmigungsverfahren. Normalerweise gelten für Bauten auf dem Gelände des Klinikums keine Verordnungen im Rahmen der örtlichen Bauleitplanung. Als jedoch klar wurde, dass es sich um einen Bau durch einen Externen handelt, galten auch für das Gebiet des Klinikums sämtliche einschlägigen Verordnungen. Man hat sich hier in Verhandlungen jedoch auf Regelungen im Sinne des Klinikums verständigen können.

Die interne Verbindlichkeit der neuen Parkregelung stand zunächst in Frage, verschiedene Personen beanspruchten für sich einen Sonderstatus. Es wurden jedoch keine Ausnahmen gemacht, da hierdurch die Akzeptanz beim Personal schwerlich zu gewinnen gewesen wäre. Inzwischen werden die Regelungen allgemein angenommen.

Das neue Gefühl

Nach zwei Monaten Vorbereitung ging die Parkraumbewirtschaftung am Universitätsklinikum Frankfurt zum 1. Mai 2003 über Nacht in Betrieb. Verbindlich im Ton und hart in der

Sache wurde das Konzept an der Schranke durchgesetzt. Zu Beginn gab es für die Zuteilung der Parkerlaubnisse eine Kommission für besondere Härtefälle, die jedoch nach drei Monaten bereits wieder aufgelöst werden konnte, da es keine neuen Sachverhalte mehr zu klären gab.

Das "optische Ergebnis" insbesondere im Innenbereich des Klinikgeländes ist frappierend. Hierfür sprechen die auf den Folien gezeigten Bilder: Es gibt keine Blechlawinen mehr, das Erscheinungsbild des Klinikums ist attraktiver geworden.

Bestehende Lücken im Konzept, die erst der Betrieb ans Tageslicht gebracht hat, wurden in den ersten Monaten der Nutzung geschlossen. Zu Beginn gab es unter den Mitarbeitern der Klinik einige Aufregung, die sich rasch legte, als der tägliche Betrieb keine weiteren Probleme aufwies. Dazu kam, dass APCOA im Umgang mit der Klientel einer Klinik (z. B. den Eltern von Kindern in Dauerbehandlung) dazulernte und inzwischen in eigener Regie ggf. individuelle Lösungen anbietet.

Das Resümee

Das Konzept hat sich insgesamt im Betrieb bewährt. Die Entscheidung zur Vergabe von Leistungen – mögen hierbei dem Klinikum auch Einnahmen verloren gegangen sein! – erweist sich auch nachträglich betrachtet als richtig und kann für andere Kliniken beispielgebend sein. Mittlerweile interessieren sich zahlreiche andere Kliniken für die Erfahrungen in Frankfurt. PPP kann Investitionsprobleme lösen helfen, aber es bedarf – neben der Weitergabe des Risikos – auch einer Einräumung von Chancen für die privaten Beteiligten. Angesichts der bestehenden Entscheidungsstrukturen und der Eigentümerschaft des Landes an den Liegenschaften bleibt PPP jedoch mit Schwierigkeiten verbunden.

Diskussion

Ein Teilnehmer fragt nach Konflikten mit den Anwohnern.

Herr Relke erläutert die spezielle Situation in Frankfurt am Main. Als die Parkraumbewirtschaftung eingeführt wurde, habe es infolge eines Verwaltungsgerichtsurteils kein Anwohnerparken gegeben. Dieses Urteil wurde teil-

weise revidiert. In der Umgebung des Klinikums konnte nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung das Anwohnerparken eingeführt werden. In der Zwischenzeit ist das Anwohnerparken in Frankfurt nahezu flächendeckend eingeführt worden.

Ein Teilnehmer wundert sich, dass Bedienstete "über Nacht bereit gewesen seien", 25 € für einen Parkplatz ohne besondere Gegenleistung zu bezahlen, nachdem sie vorher kostenfrei parken durften.

Herr Relke stellt fest, dass die Mitarbeiter durchaus eine Gegenleistung bekommen, und zwar die Sicherheit, jetzt einen Parkplatz zu erhalten. Während der Einführung habe der Personalrat eher Beschwerden über die Lage der angebotenen Stellplätze am Rande des Klinikums bekommen als über die Erhebung des Entgeltes.

Ein weiterer Teilnehmer erkundigt sich nach dem Umgang mit schwerbehinderten Beschäftigten; er fügt hinzu, dass man in Münster verborglich versucht habe, diesen keine kostenlosen Parkplätze zur Verfügung zu stellen.

Herr Relke antwortet, dass in Frankfurt am Main ca. 20 Personen mit „a.G.“ Ausweisen aufgrund ihrer Behinderung kostenfrei und auf ausgewiesenen Flächen parken.

Auf die Frage, wie mit Kurier- und Konsiliardiensten sowie Handwerkern, Taxen, etc. verfahren wird, erläutert *Herr Relke*, dass Kurierdienste umsonst parken und nach Kontakt über Sprechfunk eine gebäudenahe Vorfahrt nutzen können.

Handwerker mit einem festen Vertrag können Parkplätze zu den gleichen Konditionen mieten wie Mitarbeiter. Taxen können das Klinikum gegen eine monatliche Pauschale von sieben Euro anfahren. Für alle ist das Kurzparken für 30 Minuten kostenlos.

Zur Frage nach dem Schichtwechsel wird ausgeführt, dass es trotz einer Überbuchung von 30% bisher keine Probleme durch Überschneidungen in der Nachfrage gegeben habe. Schwierig stelle sich der Umgang mit Konsiliardiensten dar. *Herr Relke* führt aus, dass APCOA von der Zentrale eine Videoüberwachung zu allen Parkierungsbereichen hat und die Einfahrt dementsprechend frei schalten kann. Zurzeit werden alle Konsiliardienste notiert und kontrolliert; die diesbezüglichen Regelungen werden momentan mit der Personalabteilung diskutiert.

Aus dem Teilnehmerkreis werden Fragen zum technischen System der Bewirtschaftung sowie zur Steuerung des Parkverkehrs gestellt.

Herr Relke führt aus, dass der Erwerb von Parktickets für Patienten und Besucher an Automaten erfolgt, weist aber gleichzeitig auf die "Abholerregelung" hin, wonach die ersten 30 Minuten kostenfrei sind (s. o.).

Das Parkleitsystem ist rechnergestützt und vernetzt alle Gebäude und Flächen. Anhand der Ein- und Ausfahrten wird angegeben, ob Parkplätze frei sind. Hierbei wird grundsätzlich von einer Überbuchung ausgegangen, weil ständig Wechsel stattfindet. Probleme gibt es lediglich bei Nottransporten, die mitgezählt werden, aber nicht zahlen bzw. nicht parken.

Auf Nachfrage geht *Herr Relke* auf den Dreierverbund Universitätsklinikum – HOST – APCOA sowie auf Schnittstellen zwischen HOST und Klinikum ein.

HOST vertritt das Klinikum in allen Belangen. Sämtliche Kontakte mit APCOA und anderen Externen laufen ausschließlich über HOST. Entsprechende Verträge sichern die rechtliche Stellung von HOST gegenüber dem Betreiber ab.

Ein Teilnehmer erkundigt sich explizit nach der Risikoabsicherung des Konstrukts und danach, welche Folgen eine Insolvenz bei Betreiber oder Investor haben könnte.

Herr Relke stellt zunächst fest, dass man sich nur bedingt absichern kann. Im Falle einer Insolvenz könnte das Land ein Rückfallrecht in Anspruch nehmen und das Objekt kaufen. Er ergänzt, dass das Parkhaus an den Pensionsfonds der Rechtsanwälte in Hessen verkauft wurde und somit ein attraktives Objekt zu sein scheint.



HOST GmbH
Hospital Service + Technik



Vortrag HIS 2. Dez. `04 Parkraumbewirtschaftung

Gliederung

- I. Das Problem
- II. Das Konzept
- III. Das Verfahren
- IV. Das Ergebnis
- V. Das Vertragskonstrukt
- VI. Das Konfliktpotential
- VII. Das neue Gefühl
- VIII. Das Resümee



2 Stand 04/2003



HOST GmbH
Hospital Service + Technik

I. Das Problem

- Lage des Klinikums als Stadtteil,
- Begrenzung des Klinikums durch topografische Gegebenheiten,
- Probleme mit dem wachsenden Verkehr,
- *glücklicherweise* zunehmende Bautätigkeit im Klinikum,
- Wegfall von Flächen im Umfeld der Klinik,
- keine einschränkenden Regelungen für Einfahrt ins Klinikum durchsetzbar,

Prognose 1997: Lage wird sich mittelfristig dramatisch verschärfen!

3 Stand 04/2003



I. Das Problem



4 Stand 04/2003



II. Das Konzept

- Projektteam finden,
- Versuch der eigenständigen Lösungsfindung,
- Know-how einkaufen und dafür Geld ausgeben,
- Ziele klären,
- Daten erheben und mögliche Lösungen vorsortieren,
- vertragliche Regelungen vorformulieren und Finanzierungsformen finden,
- verschiedene flankierende Maßnahmen formulieren und prüfen,
- Konzept vorstellen und Personal informieren,

5 Stand 04/2003



II. Das Konzept

- Parken kostet für alle Nutzer am Uniklinikum Frankfurt Geld !
- Eine große Nutzergruppe muss vom Innengelände weichen – die Mitarbeiter!
- Ziel ist, für alle Nutzergruppen adäquate und ausreichende Stellplätze bereitzuhalten.
- Kurzparker (Patienten und Besucher) sind die Kunden des Klinikums und die Umsatzbringer der Bewirtschaftung!
- Preise für Parkraum können nach Standort gestaffelt werden.
- Das Klinikum soll attraktiver werden!
- Die Parkraumbewirtschaftung ist nicht Kompetenz des Klinikums!

6 Stand 04/2003



II. Das Konzept

- Das Klinikum / Land stellt Fläche zum Bau eines Parkhaus zur Verfügung.
- Eine Ausschreibung gibt den Rahmen der Bewirtschaftung vor,
- fordert aber vom Bieter eine Stellungnahme zu den Vorgaben.
- Die Bewirtschaftung der gesamten Flächen inkl. Parkhaus dient der Deckung der Finanzierung und der laufenden Kosten auf Risiko des Betreibers!
- Wir wollen alle Dienstleistungen aus einer Hand. (Bietergemeinschaft aus Betreiber und Investor)

7 Stand 04/2003



III. Das Verfahren

- öffentliche Ausschreibung im VOF-Verfahren.
- Vorgeschaltetes Kolloquium für alle Interessenten.
- Reges Interesse am Markt (nahezu 40 Eingaben)!
- Teilnahme am Kolloquium nur von 7 ernsthaften Bietern mit regen Diskussionen über die Vorgaben.
- Abgabe von 3 Angeboten.
- Nur ein Angebot entsprach den Vorgaben!
- Bietergemeinschaft aus Investor, Betreiber und Spezialbauunternehmen legt eigenes Konzept vor.
- Keine einzige Referenz an Großkliniken im Markt!

8 Stand 04/2003



IV. Das Ergebnis

- Leider war das nicht das bereits das Ende!
- Nach ersten Verhandlungen über Verträge steigt der Investor aus!
- Zeitverlust ein Jahr!
- Neuaufnahme der Verhandlungen mit der damaligen Mutter des potentiellen Betreibers APCOA.
- Verträge werden umgestellt und den neuen Vorstellungen angepasst.
- Und der neue Investor steigt wieder aus!
- Zeitverlust siehe oben.
- Beteiligtes Bauunternehmen sieht Marktlücke und gründet Tochterunternehmen.
- PAG Vollack steigt als Investor in die Verhandlungen ein.
- Ein Mittelständler als PPP-Anbieter rettet das Projekt!
- Verträge siehe oben!

9 Stand 04/2003



V. Das Vertragskonstrukt

- Gegenseitige Sicherung prägt die Verträge!
- Der Investor verpachtet der Uniklinik das Parkhaus auf 30 Jahre.
- Die Klinik verpachtet das Parkhaus und die übrigen Flächen zur Bewirtschaftung an APCOA im gleichen Zeitraum.
- APCOA muss die Investition und das laufende Geschäft (insbesondere Personal) aus den Einnahmen der Parkplatzvermietung erwirtschaften.
- Das Risiko liegt bei APCOA.
- Im Betreibervertrag sind Vorgaben zum Betrieb gemacht (24h Betrieb, Stellung der Abfertigungsanlagen, Objektleitung am Ort).
- Im Betreibervertrag sind maximale Miethöhen für die Zonen festgelegt.

10 Stand 04/2003



V. Das Vertragskonstrukt

- Zu finanzierende Beträge : ca. 5 Mio.€ Parkhaus für 920 Stellplätze, ca. 1,6 Mio. € Parkabfertigung.
- Gestaffelte Mieten für Dauerparker:
20 € /Mon. Parkhaus,
26 € /Mon. Randzonen,
66 € /Mon. Innenbereich,
95 € /Mon. Innenbereich reserviert.
- Kurzparkertarif:
1,50 € /h Innenbereich,
1,00 € /h Randzone.
- Sonderregelungen für Schwerbehinderte und „besondere Fälle“.

11 Stand 04/2003



VI. Das Konfliktpotential

- Personalrat und Dienstvereinbarung.
- Nachbarn !
- Anwohnerparken!
- Genehmigungsbehörden / Sonderbaugelände Klinik.
- Interne Verbindlichkeit / Sonderstati?

12 Stand 04/2003



VII. Das neue Gefühl

- Nach 2 Monaten Vorbereitung geht die Parkraumbewirtschaftung am Uniklinikum Frankfurt am 1. Mai 2003 über Nacht in Betrieb!
- Verbindlich im Ton und hart in der Sache wird das Konzept an der Schranke durchgesetzt.
- Ergebnis insbesondere im Innenbereich ist frappierend.
- Lücken werden erkannt und gemeinsam mit allen Beteiligten geschlossen.
- Anfängliche Aufregtheit legt sich. Das Ergebnis überzeugt.
- APCOA lernt den Umgang mit dem besonderen Klientel an einer Klinik und bietet in eigener Regie Lösungen für verschiedene Probleme an.

13 Stand 04/2003



VII. Das neue Gefühl

- Beispiele mit vorher / nachher Effekt:



14 Stand 04/2003



VII. Das neue Gefühl



15 Stand 04/2003



VII. Das neue Gefühl



16 Stand 04/2003



VIII. Das Resümee

- Das Konzept hat sich im Betrieb bewährt!
- Die Entscheidung der Vergabe der Leistungen war auch nachträglich betrachtet richtig!
- Das Ergebnis erscheint modellhaft auch für andere Kliniken.
- *PPP* kann Investitionsprobleme lösen helfen,
- aber es bedarf neben der Risikoweitergabe auch einer Chanceneinräumung an die privaten Beteiligten!
- *PPP* bleibt bei den vorliegenden Entscheidungsstrukturen schwierig!

17 Stand 04/2003



Vielen Dank.

www.host-gmbh.com

Petra Lindner, Universitätsklinikum Tübingen

4.2 Fallbeispiel UK Tübingen

Wissenswertes zum UKT

Das Universitätsklinikum Tübingen ist seit 1998 eine Anstalt öffentlichen Rechts. Es handelt sich um ein Krankenhaus der Maximalversorgung, das zusätzlich die Aufgaben eines Kreiskrankenhauses für den Landkreis Tübingen wahrnimmt. Insgesamt besteht es aus 17 Kliniken mit 37 Abteilungen. Es hält ca. 1.500 Patientenbetten bereit. Jährlich werden 220.000 Patienten ambulant und 68.000 stationär betreut. Am Klinikum sind 8.000 Mitarbeiter tätig.

Topographie

Die insgesamt 180 Liegenschaften des Universitätsklinikums Tübingen verteilen sich i. W. auf zwei Standorte, die Tal-Kliniken und die Schnarrenbergkliniken. Zusätzlich gibt es zahlreiche Einzelstandorte im gesamten Stadtgebiet.

Die Tal-Kliniken liegen stadtnah und verfügen in erster Linie über alten Gebäudebestand. Hier befinden sich die Frauenklinik und die Neonatologie, die Hautklinik, die Zahnklinik, die Augenklinik, die Psychiatrische Klinik sowie die Sportmedizin, die MTA-Schule, Apotheke und Verwaltung des Klinikums.

Der zweite Hauptstandort „Schnarrenberg“ entwickelt sich zunehmend zum Ballungszentrum des UKT. In den vergangenen Jahren entstand hier eine Vielzahl von Klinik- und Institutsneubauten. Langfristig ist geplant, noch weitere Kliniken und medizinische Einrichtungen in entsprechende Neubauten auf den Schnarrenberg zu verlegen.

Die Verteilung von klinischen Einrichtungen auf verschiedene Standorte hat zur Folge, dass ein reger Pendelverkehr zwischen den Standorten unumgänglich ist. Dies stellt auch eine Herausforderung für die Parkraumbewirtschaftung dar, da der „Tourismus“ innerhalb des Klinikums gezielt gesteuert werden muss, um beim bestehenden begrenzten Kontingent an Stellplätzen dem Bedarf gerecht zu werden.

Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung begann 1977 mit der Inbetriebnahme des ersten Parkhauses des Klinikums am Standort im Tal, dort befin-

den sich ca. 450 Stellplätze. 1988 und 1989 folgte die Inbetriebnahme zweier weiterer Parkhäuser auf dem Schnarrenberg.

Flächendeckend wurde die Parkraumbewirtschaftung 1998 für sämtliche Stellplätze außerhalb der Parkhäuser eingeführt.

Stellplatzkontingent aktuell

Das aktuelle Stellplatzangebot am UKT beträgt 3.473 Stellplätze. Hiervon befinden sich 2.029 in drei Parkhäusern sowie 1.444 in 20 separat abgeschrankten Parkzonen. Momentan ist das Klinikum damit in der glücklichen Lage, den Bedarf weitgehend problemlos decken zu können.

Easy Move

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung wurde durch die Abschränkung der einzelnen Parkzonen und die Einführung des berührungslosen Zufahrtskontrollsystems „Easy Move“ möglich. Das System erlaubt ein rasches Passieren der Schrankenanlagen für Nutzer mit Dauerparkberechtigung, da keine Karte eingeführt werden muss. Ein kurzer Funkkontakt zwischen EasyMove-Karte und Sensor reicht für die Registrierung des Parkenden und das Öffnen der Schranke aus.

Die Einlassterminals (*siehe Abb.*) haben eine doppelte Funktion als Kartenleser für Dauerparker einerseits, Chipausgabe für Kurzparker andererseits. Ein großer Vorteil des berührungslosen Kartensystems für Dauerparker liegt in der wesentlich geringeren Störanfälligkeit der Anlage; dadurch ist der Instandhaltungsaufwand gegenüber den früher eingesetzten Magnetstreifenkarten (Kunststoff) deutlich zurückgegangen.

Die codierbaren Parkchips für Kurzzeitparker weisen ebenfalls Vorteile gegenüber den zuvor eingesetzten Papierstreifenkarten auf. Die Lesbarkeit der Papierstreifenkarten ist bei Feuchtigkeit oder durch Knicken des Magnetstreifens eingeschränkt. Störungen durch verklemmte Papierstreifenkarten waren beim früheren System an der Tagesordnung. Mit Einführung des Chipsystems treten deutlich weniger technische Probleme auf. Ein Nachteil des Chipsystems ist darin zu sehen, dass bei Störungen an der Schrankenanlage teilweise Chips verloren gehen, wenn die Schranken durch den Pförtner von Hand geöffnet werden müssen.

Hintergründe und Zielsetzung der Parkraumbewirtschaftung

Einer der Hauptgründe für die Einführung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung war der stetig steigende Bedarf an Stellplätzen, der ohne gezielte Steuerung nicht mehr bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt werden konnte. Dies führte nicht zuletzt zu undiszipliniertem Parkierungsverhalten, das wiederum eine Gefährdung der Krankenversorgung mit sich gebracht hatte (Behinderung von Krankentransporten, Feuerwehr, Ver- und Entsorgungsdiensten). Erst durch die flächendeckende Installation von automatischen Zufahrtskontrollsystemen in Verbindung mit einem sehr differenzierten Zufahrtsberechtigungskonzept wurde die gezielte Steuerung des Verkehrs möglich. Unberechtigte können so ferngehalten werden, Stellplatzkontingente für Funktionsdienste (z.B. Konsiliardienst) können besser vor unbefugter Nutzung geschützt werden. Mit der Bewirtschaftung der Freiflächen konnte im Gegenzug der Umstieg auf den ÖPNV gefördert werden. Aus den Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung werden JobTickets für Bedienstete subventioniert. Man erhoffte sich dadurch einen rückläufigen Bedarf an Parkplätzen.

Konzeption der Parkraumbewirtschaftung

Bei der Konzeption der Parkraumbewirtschaftung wurde nach Dauerparken einerseits, Patienten und Besuchern (Kurzzeitparkern) andererseits unterschieden.

Die Vergabe der Stellplätze für Dauerparker (vorwiegend Beschäftigte) musste aufgrund des begrenzten Stellplatzangebots mittels einer Kriterienliste reguliert werden. Beschäftigte, die demzufolge keinen Stellplatz erhalten konnten, wurden auf eine Warteliste gesetzt.

Die Dauerparkberechtigung gilt zunächst nur für den beantragten Hauptstandort / Dienstort des Antragstellers. Sofern aus dienstlichen Gründen die Zufahrt in andere Parkbereiche erforderlich ist, muss ein entsprechender Antrag auf Sondereinfahrtsgenehmigung gestellt werden. Dieser ist vom Vorgesetzten zu unterschreiben. Liegen Sondereinfahrtsgenehmigungen vor, so erhält der Mitarbeiter eine genau diesem Profil entsprechende Parkkarte. Parkgebühren werden nur für den Hauptstandort erhoben.

Besucher, Patienten und sonstige Personen – Kurzparker – können ausschließlich in den Parkhäusern des Klinikums parken. Die Zufahrt in die im Innenbereich liegenden Zonen

wird nur im Notfall (Krankenlieferung/-abholung) gestattet.

Die Kriterien zur Vergabe von Parkberechtigungen an Beschäftigte wurden in enger Zusammenarbeit mit dem Personalrat festgelegt. Die Antragstellung erfolgt über ein entsprechendes Formular und ist – vom Vorgesetzten unterschrieben - über den für den Parkierungsbereich zuständigen Gebäudemanager an die Verwaltung zu richten. Dort erfolgt die Zuweisung der Parkberechtigung und Bereitstellung der entsprechenden Easy Move-Karte (gegen Empfangsbestätigung). Die Vergabekriterien für die Parkberechtigungen können Sie der Folie entnehmen.

Organisation

Die Parkraumbewirtschaftung wird in Eigenregie durchgeführt. Aufgrund der weit verstreuten Lage der klinischen Einrichtungen müssen viele Mitarbeiter zwischen den mehreren Standorten pendeln. Die begrenzte Kapazität an Parkmöglichkeiten in vielen Bereichen verlangt eine maßgeschneiderte Zuordnung der notwendigen Einfahrtsgenehmigungen.

Die Genehmigungsverfahren für Park- und Sondereinfahrtsgenehmigungen erfordern dazu ein fundiertes und immer aktuelles Wissen über innerbetriebliche Entwicklungen. Prüfung, Kontrolle und Steuerung der beantragten Einfahrtsgenehmigungen können aus diesem Grund schwer extern vergeben werden.

Das UKT verfügt selbst über Fachleute aus allen Bereichen, die für die Durchführung der Parkraumbewirtschaftung notwendig sind. Hierzu gehören:

- eine eigene technische Serviceabteilung, der auch die technische Betreuung der Parkieranlagen obliegt
- eine eigene zentrale Leitwarte: Annahme von Störungsmeldungen und Veranlassung der Störungsbehebung rund um die Uhr
- Verwaltungspersonal: Antragsbearbeitung, Kartenausgabe, Buchhaltung sowie Ansprechpartner in allen Fragen zur Parkraumbewirtschaftung.

Parkraummanagement mit allfa iPM

Die Verwaltung der Stellplätze und der zugehörigen Verträge erfolgt in Allfa iPM, einem Zusatztool zur am UKT eingesetzten CAFM-Software Nemetschek Allfa TT. Allfa iPM ist ein internet-basiertes Management-Tool für die

Parkraumverwaltung, das über einen Webserver auf die dem System zugrunde liegende Datenbank oracle db greift.

iPM befindet sich derzeit in der Einführungsphase und wird später den beiden Verwaltungsstellen für die Parkraumbewirtschaftung (Schnarrenberg / Talkliniken) zur Verfügung stehen. Durch die zentrale Datenhaltung ist jederzeit der Zugriff auf sämtliche Daten möglich, die Datenpflege kann von beiden Stellen aus erfolgen.

Die räumliche Struktur der Parkbereiche bis hin zu den einzelnen Stellplätzen wird in der CAFM-Software Nemetschek Allfa TT angelegt und kann dann in Allfa iPM dargestellt und weiter bearbeitet werden.

Aus der Basis-Software Allfa TT stehen auch die für die Parkraumbewirtschaftung notwendigen Personaldaten zur Verfügung. Durch die Verknüpfung von Allfa TT und iPM können die Personaldaten für die Zuordnung der Stellplätze zu den Parkberechtigten herangezogen werden.

Das angezeigte Beispiel (*siehe Folie*) zeigt im Software-Tool allfa iPM die Darstellung eines ausgewählten Parkierungsbereiches mit der entsprechenden Belegung.

Zu jeder Parkberechtigung sind die Daten des zugeordneten Parkers und dessen KFZ-Kennzeichen hinterlegt. Alle wichtigen Informationen wie beispielsweise das Profil der im Einzelfall erteilten Zufahrtsberechtigungen sind auf Knopfdruck abrufbar.

Das iPM ermöglicht jederzeit einen schnellen Überblick über die Auslastung der einzelnen Parkierungsbereiche und unterstützt somit die Arbeit der Verwaltung.

Mit iPM können unterschiedliche Belegungsgrade für einzelne Bereiche abgebildet werden. Das System erlaubt sowohl eine Abbildung von 1:1 Zuordnungen (direkte / persönliche Zuordnung von Stellplätzen) wie auch die Darstellung einer flexiblen Stellplatznutzung mit unbegrenzter Überbelegung.

Am UKT wird in Parkierungsbereichen mit freier Parkplatzwahl mit Überbelegungen von bis zu 200% gearbeitet. Es gibt in bestimmten Bereichen jedoch auch persönlich bzw. direkt zugewiesene Stellplätze mit einer 1:1 Zuordnung.

Gebührengestaltung

Das Gebührensystem des UKT für Beschäftigte ist gestaffelt und berücksichtigt zwei wesentliche Kriterien:

- Art des Stellplatzes
- Beschäftigungsumfang

Die Staffelung der Parkgebühren nach Beschäftigungsgrad wurde nachträglich auf Wunsch der Personalvertretung eingeführt.

Für die überdachten Stellplätze gestalten sich die Gebühren wie folgt:

- bis 25 % Beschäftigungsumfang
6,40 Euro/Monat
- bis 50 % Beschäftigungsumfang
12,80 Euro/Monat
- bis 75 % Beschäftigungsumfang
19,20 Euro/Monat.
- bis 100 % Beschäftigungsumfang
25,60 Euro/Monat.

Für die unüberdachten Stellplätze gelten folgende Gebühren:

- bis 25 % Beschäftigungsumfang
3,20 Euro/Monat
- bis 50 % Beschäftigungsumfang
6,40 Euro/Monat
- bis 70 % Beschäftigungsumfang
9,60 Euro/Monat
- bis 100 % Beschäftigungsumfang
12,80 Euro / Monat

Besucher und Patienten erhalten ausschließlich Einfahrt in die Parkhäuser. Für diese Kurzzeitparker werden folgende Gebühren erhoben:

- 1 Stunde 1,00 Euro
- jede weitere Stunde 0,50 Euro
- Tagessatz 8,00 Euro

Die Parkchips können für bestimmte Anlässe entsprechend vorcodiert werden, z.B. Kongressteilnehmer mit 4,00 Euro sowie weitere Spezialtarife bis hin zum Nulltarif (z.B. für Blutspender).

Weiterhin besteht die Möglichkeit, dass stationäre Patienten während ihrer Behandlung ihren Wagen im Parkhaus abstellen. Hier werden folgende Gebühren berechnet:

- 1 Tag 8,00 Euro
- bis zu drei Tagen 24,00 Euro
- vier Tage bis ein Monat 25,60 Euro

Sofern Beschäftigte ihr Privat-KFZ regelmäßig zur Erfüllung von Dienstaufgaben nutzen müssen, kann unter bestimmten Voraussetzungen eine Befreiung von der Parkgebühr gewährt werden. Hierzu ist ein entsprechender Antrag mit Begründung zu stellen, der vom Dienstvorsetzten unterschrieben werden muss.

Bei Gebührenbefreiung entfällt die Möglichkeit, dienstlich gefahrene Strecken abzurechnen und Kilometergeld zu beantragen.

Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung

Wie hat sich die Einführung der Parkraumbewirtschaftung ausgewirkt?

Eine der wichtigsten Zielsetzungen, die Senkung der Nachfrage, wurde mit der Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung nicht erreicht. Hintergrund ist das sehr weitläufige Einzugsgebiet des UKT; viele Mitarbeiter sind auf die Nutzung des eigenen Fahrzeugs angewiesen und können nicht auf den ÖPNV umsteigen. Das konnte auch durch die zeitgleiche Einführung des Jobtickets nicht maßgeblich beeinflusst werden.

Positiv wirkte sich die gezielte Steuerung des Verkehrs aus, die Auslastung der Parkierungsbereiche konnte optimiert werden, und vor allem das Parkverhalten hat sich deutlich verbessert. Die Verbesserung des Parkverhaltens wird nicht zuletzt durch die laufend stattfindende, stichpunktartige Überprüfung der in den Parkzonen abgestellten KFZ sowohl auf die Berechtigung wie auch die ordnungsgemäße Einhaltung der Parkierungsvorschriften gefördert.

Da Dauerparkberechtigte am Fahrzeug verschieden farbige Plaketten anbringen müssen, ist eine Prüfung der Berechtigung im Rahmen von Kontrollgängen sehr leicht vor Ort feststellbar.

Bei Verstößen kann ein Entzug der Parkerlaubnis erfolgen, was jedoch bislang noch nie umgesetzt werden musste.

Auch wenn eine Senkung der Nachfrage nicht erreicht werden konnte, kann die Akzeptanz dessen ungeachtet als gut bezeichnet werden. Die Vergabe erfolgt nun nach transparenten Kriterien und die Gebührenstaffelung wurde allgemein begrüßt. Von daher lässt sich als Fazit festhalten, dass die Parkraumbewirtschaftung aus Sicht des Klinikums gelingt.

Diskussion

Ein Teilnehmer möchte wissen, wie viel Personal für die Verwaltung des Systems der Parkraumbewirtschaftung benötigt wird.

Bezogen auf die verwaltungstechnischen Aufgaben ist an den beiden Hauptstandorten jeweils eine Halbtagskraft vorwiegend mit der Parkraumbewirtschaftung beschäftigt (Programmierung von Easy Move Karten, Datenpflege, Rechnungsstellung, Kartenausgabe, Schriftverkehr etc.). Vor Ort sorgt das jeweilige Gebäudemanagement für die Verkehrssicherheit, die Einhaltung der Parkierungsvorschriften und Ahndung von Parkverstößen. Frau Lindner schätzt, dass der Personalaufwand für diese Tätigkeiten insgesamt ca. 2,0 VK beträgt.

Zur Frage nach der Höhe und Verwendung der eingenommenen Mittel führt *Frau Lindner* aus, dass insgesamt jährlich rund 1,0 Mio. Euro erwirtschaftet wird. Der Aufwand ist hier jedoch noch nicht herausgerechnet. Verbleibende Gewinne werden in die Anlagen und in Erweiterungen der Parkhäuser reinvestiert.

Ein Teilnehmer erkundigt sich nach der Finanzierung der Parkhäuser und deren Erweiterungsbauten. *Frau Lindner* erläutert, dass die Finanzierung aus eigenen Mitteln erfolgt; das Klinikum habe bei den 2000 und 2002 fertig gestellten Erweiterungsbauten keine Zuschüsse vom Land erhalten.

Die Regelung, wonach die Mitarbeiter im Innengelände, die Patienten dagegen im Parkhaus parken, wird problematisiert. Gefragt wird, wie mit Patienten in der Orthopädie umgegangen wird. *Frau Lindner* führt aus, dass Liegendkrankenfahrten natürlich Eingang in den inneren Bereich erhalten.

Ausgewählte Folien:



Parkraumbewirtschaftung am UKT

Petra Lindner
Zentrales Betriebsmanagement
Abteilung Gebäudewirtschaft

Parkraumbewirtschaftung am UKT



- Wissenswertes zum UKT
- Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung
- Zielsetzung und Konzeption
- Parkraummanagement mit iPM
- Gebührengestaltung
- Akzeptanz
- Auswirkungen / Resümee

Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung



Bewirtschaftung der Parkhäuser

- 1977: Parkhaus Talkliniken (448 Stellplätze)
- 1988: Parkhaus CRONA (524 Stellplätze)
- 1989: Parkhaus Med.Klinik (356 Stellplätze)

Bewirtschaftung Stellplätze im Freien

- 1998: Einführung Schrankensysteme mit EasyMove für unüberdachte Parkzonen (1.444 Stellplätze)

EASY MOVE Einlassterminal Parkhaus



- Einlassterminal mit Lesegerät für Dauerparker (Beschäftigte) mit EASY MOVE-Karte
- Chipspender für Kurzzeitparker (Besucher, ambulante Patienten etc.)

Hintergründe / Zielsetzung



- Gezielte Steuerung des fließenden und ruhenden Verkehrs auf dem Campus
- Bedarfsgerechte Zuteilung von Parkberechtigungen
- Regulierung des Stellplatzbedarfs bei den Beschäftigten
- Sicherstellung der Verkehrssicherheit
- Optimierung der Auslastung
- Finanzielle Aspekte

Konzeption der Parkraumbewirtschaftung



- Stellplätze für Beschäftigte (Dauerparker)
- Vergabe nach definiertem Kriterienkatalog
 - Berücksichtigung dienstlicher Belange
 - bedarfsorientiertes Zufahrtsberechtigungskonzept durch Einteilung in spezifische Berechtigungsgruppen
- Stellplätze für Besucher, Patienten etc. (Kurzparker)

Vergabekriterien für Beschäftigte



- Beschäftigte im Schichtdienst
- Gehbehinderte „G“ oder „aG“
- Eltern / Alleinerziehende, die Kinder vor Dienstbeginn zur Betreuung bringen müssen
- Fahrgemeinschaften
- Beschäftigte mit Wohnort in außerordentlich ungünstiger Lage bzgl. der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel
- Weitere Beschäftigte gemäß Stellplatzverfügbarkeit, Warteliste

Organisation der Parkraumbewirtschaftung



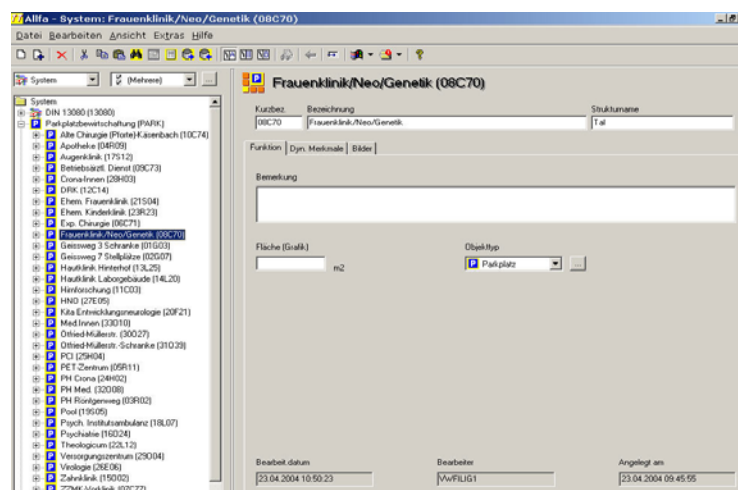
Bewirtschaftung in eigener Regie:

- Genehmigungsverfahren nach zentralen Vorgaben über das jeweils lokal zuständige Gebäudemanagement (9 GM-Bereiche)
- Programmierung der EASY MOVE-Karten, Kartenausgabe und Nutzerbetreuung an zwei Standorten (Talkliniken / Schnarrenbergkliniken)
- Zentrale Datenverwaltung mit Nemetschek allfa iPM
- Bewilligung von Sondereinfahrtsgenehmigungen für innerbetriebliche Dienstfahrten

Parkraummanagement mit alfa iPM



Darstellung der Parkzonen in alfa TT



Detailinfos zu den Parkzonen in iPM



Parkplätze

- [Home](#)
- [Drucken](#)
- [Bilder](#)

Geissweg 7 Stellplätze (02G07)

All

Auto Behindert Besucher Handwerker Sonstige

004	005	007	006	008	009
011	012	013	014	015	016
017	018	019	020	021	022
023	024	025	026	027	028
029	030	031	032	033	034
035	036	037	038	039	040
041	042	043	044	045	046
047	048	049	050	051	052
053	054	055	056	057	058
059	060	061	062	063	064
065	066	067	068	069	070
071	072	073	074	075	076
077	078	079	080	081	082
083	084	085	086	087	088
089	090	091	092	093	094
095	096	097	098	099	100

Belegt Bald frei Frei, aber reserviert

Belegungsmanagement in iPM



Einstellungen

- [Home](#)
- [Speichern](#)

Parkplatzkategorie

Bezeichnung	Kurzbez.	Typ	Belegung
<input type="checkbox"/> feste Zuordnung	FEST	Direkt	0 %
<input type="checkbox"/> Flexibel 100%	VAR1	Flexibel	100 %
<input type="checkbox"/> Flexibel 110%	VAR2	Flexibel	110 %
<input type="checkbox"/> Flexibel 120%	VAR3	Flexibel	120 %
<input type="checkbox"/> Flexibel 130%	VAR4	Flexibel	130 %
<input type="checkbox"/> Flexibel 190%	VAR5	Flexibel	190 %

[Hinzufügen](#)
[Löschen](#)

Belegung

Bald frei in Tagen

Schrift

Schriftart: Größe:

Akzeptanz



- aufgrund gleichzeitiger Einführung des Jobtickets Widerstand der Beschäftigten in Grenzen
- Vergabeverfahren nach Einführung der Bewirtschaftung gerechter und transparenter
- Einführung der Gebührenstaffelung nach Beschäftigungsumfang erhöhte die Akzeptanz
- Ausnahmeregelung: Gebührenbefreiung aufgrund dienstlicher Nutzung des Privat-Kfz

Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung



- keine signifikante Senkung der Nachfrage
- geringe Inanspruchnahme des Jobtickets
- Umstieg auf ÖPNV sehr gering
- deutliche Steigerung der Auslastung der Parkhäuser durch gezielte Bewirtschaftung
- wesentliche Verbesserung des Parkverhaltens



Bitte Antrag zurücksenden an:

Bereich Taktiken/Institute
Geschäftsbereich Zentrales Betriebsmanagement
Abteilung E2- Gebäudewirtschaft
Geissweg 7
72076 Tübingen

Bereich Bergkliniken/Institute
Geschäftsbereich Zentrales Betriebsmanagement
Gebäudemanagement Schnarrenbergkliniken
Hoppe-Seyler-Str. 3
72076 Tübingen

Antrag auf Befreiung von der Parkplatzgebühr

Name, Vorname	_____	Tel. (dienstlich)	_____
Personalnummer	_____	Kfz-Kennzeichen	_____
Beschäftigungsstelle Klinik / Institut/ GB / Abteilung	_____		

Hiermit beantrage ich die Befreiung von der Parkplatzgebühr für den mir zugewiesenen Parkplatz aus folgenden Gründen:

- Mein Privat-PKW muss aus zwingenden dienstlichen Gründen regelmäßig mindestens 3-mal pro Woche zu Dienstzwecken eingesetzt werden (bitte Fahrtstrecken, Intervalle und Zweck kurz angeben)

- Diese Dienstgänge können mit vertretbarem Zeitaufwand nicht mit anderen Transportmitteln (Öffentlichen Verkehrsmittel, Patientenbus) oder zu Fuß erledigt werden.

Die Befreiung gilt:

- befristet bis zum _____ unbefristet

Wir bitten Sie, vor der Unterzeichnung des Befreiungsantrags folgendes genau zu beachten

- Die Befreiung von den Parkgebühren kann nur erteilt werden, wenn beide aufgeführten Gründe zutreffen.
- Das Vorliegen einer Allgemeinen Genehmigung von Dienstgängen reicht als Begründung für den Antrag nicht aus, da die Kostenbefreiung an eine Mindesthäufigkeit des Fahrzeugeinsatzes gebunden ist.
- Mit Stellung eines Befreiungsantrages entfällt automatisch die Möglichkeit, gleichzeitig die Fahrtkosten für Dienstgänge abzurechnen! Der Antragsteller verpflichtet sich hiermit, dies zu beachten.
- Falschangaben führen zum Entzug der Parkberechtigung und können mit Nachzahlungsforderungen in doppelter Höhe des entstandenen Einnahmeausfalls für den betreffenden Parkplatz geahndet werden. Das UKT behält sich arbeitsrechtliche Konsequenzen vor.
- Der Antragsteller verpflichtet sich, Reduzierung oder Wegfall der dienstlichen Nutzung des Privat-PKW's umgehend dem Geschäftsbereich Zentrales Betriebsmanagement, Abteilung Gebäudewirtschaft, mitzuteilen. Bei verspäteter Meldung wird eine entsprechende Nachzahlung der Parkgebühr fällig.
- Der Geschäftsbereich Zentrales Betriebsmanagement, Abteilung Gebäudewirtschaft behält sich vor, die Angaben stichprobenweise zu überprüfen.
- Nur vollständig ausgefüllte Anträge können berücksichtigt werden.
- Der Antrag kann von beiden Vertragspartnern jederzeit widerrufen werden.

Ich versichere die Richtigkeit der obigen Angaben:

Datum

Unterschrift Antragsteller/in


Datum

Unterschrift Ärztl. Dir/ Inst. Leit. /GB-Leiter

Stempel der Beschäftigungsstelle

Antrag auf Zuweisung einer Parkberechtigung

Berücksichtigung des Stellplatzes nur nach örtlichen Gegebenheiten möglich

Name, Vorname	 Beschäftigungsumfang
Personalnummer	
	Tel:	% <input type="text"/>
	(Gesch.)	<input type="checkbox"/> Parkhaus Kst.: 903.20.02
Beschäftigungsstelle	<input type="checkbox"/> Parkhaus Medizinische Klinik Kst.: 928.00.81
Klinik / Institut / GB / Abteilung	<input type="checkbox"/> Parkhaus Crona Kst.: 920.20.30
Berufsbezeichnung	<input type="checkbox"/> Stellplatz im Freien Kst.: 915.50.15
Arzt / Schwester / Versorgungsass.	
PLZ, Wohnort	
Straße	
Beschäftigungsverhältnis	<input type="checkbox"/> Angest./Arbeiter	
	<input type="checkbox"/> Beamter	
	<input type="checkbox"/> Fremdfirma	
Kfz-Kennzeichen:	

Fremdfirma: Adresse / Tel.:
.....
.....

Sind Sie Beschäftigte/r im Schichtdienst?
Dienstbeginn bzw. -ende liegt in Zeiten, in denen öffentliche Verkehrsmittel selten oder überhaupt nicht fahren. Bitte Nachweise wie Schichtplan beifügen. Ja Nein

Sind Sie Gehbehinderter „G“ oder „aG“ lt. SchwBG?
Bitte Kopie des Schwerbehindertenausweises beilegen Ja Nein

Haben Sie Elternteil bzw. Alleinerziehende/r Ihr(e) Kind(er) vor Dienstbeginn unterzubringen und können dies nur mit eigenem PKW erledigen?
Bitte nachstehend erläutern und Nachweise beilegen. Ja Nein
.....
.....

Bilden Sie eine Fahrgemeinschaft?
Bitte Namen, Vorname sowie Beschäftigungsstelle der Mitfahrer und das Kfz-Kennzeichen angeben. Ja Nein
.....
.....

Liegt Ihr Wohnort in einer außerordentlich ungünstigen Anbindung zu den öffentlichen Verkehrsmittel? Bitte nachstehend erläutern. Ja Nein
.....
.....

Falsche Angaben und Missbrauch führen zum Entzug der Parkberechtigung!

.....
Datum	Unterschrift Antragsteller/in	Unterschrift Personalvorgesetzter

Genehmigung Gebäudemanagement

.....
Datum: Unterschrift Gebäudemanagement

Rückseite: Allgemeine Geschäftsbedingungen
Einzugsermächtigung

Allgeme Geschäftsbedingungen:

- Der Antragsteller ist verpflichtet bei Beendigung des Vertragsverhältnisses die Parkberechtigung unaufgefordert zurückzugeben.
- Das Entgelt wird bis zur Rückgabe der Parkberechtigung erhoben.
- Die Parkberechtigung ist nicht übertragbar. Die Weitergabe an Dritte ist nicht erlaubt.
- Die Parkberechtigung für Stellplätze im Freien ist auf der Fahrerseite deutlich sichtbar anzubringen.
- Es besteht kein Anspruch auf einen bestimmten Stellplatz. Änderungen über zugewiesene Stellplätze bleiben vorbehalten.
- Fahrzeuge dürfen nicht außerhalb der Dienststunden abgestellt werden.
- Während baulicher oder anderer Maßnahmen kann dem Antragsteller eine andere Stellfläche zugewiesen werden.
- Das monatliche Entgelt ist festgelegt wie unten aufgeführt.
- Eine Änderung des Entgelts bleibt vorbehalten. Der Antragsteller wird hierüber rechtzeitig informiert.
- Bei Verlust oder Beschädigung der Karte, des Schlüssels müssen wir die Kosten für die Ersatzbeschaffung in Rechnung stellen.
- Änderungen des Beschäftigungsumfangs sind dem Gebäudemanager umgehend mitzuteilen.
- Die Parkberechtigung kann mit vierwöchiger Frist zum Monatsende bei der Ausgabestelle für Parkberechtigungen gekündigt werden.
- Das Recht zur fristlosen Kündigung aus einem wichtigen Grund bleibt unberührt, insbesondere bei Verstößen des Antragstellers gegen die Bedingungen sowie bei Missbrauch der Parkberechtigung.
- Parkhäuser und Stellplätze sind öffentliche Verkehrsflächen im Sinne der Straßenverkehrsordnung (StVO), Verkehrszeichen, Hinweisschilder und allgemeine Verkehrsregeln sind zu beachten.
- In den Parkhäusern ist Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben, im Klinikumbereich ist maximal 30 km/h Höchstgeschwindigkeit erlaubt.
- Parkhäuser und Stellplätze werden nicht bewacht.
- Die Benutzung der Parkhäuser und Stellplätze geschieht auf eigene Gefahr.
- Das Klinikum übernimmt insbesondere **keine** Haftung für Schäden, die wegen etwaiger Verletzung der Verkehrssicherungspflicht durch mangelhaftes, nicht rechtzeitiges oder unterlassenes Reinigen und Streuen der Stellplätze einschließlich der Zu- und Abfahrten sowie der Zu- und Abgänge entstehen.
- Der Antragsteller stellt das Klinikum von jeglicher Haftung für Personen- und Sachschäden, die sich im Zusammenhang mit der Benutzung der Stellplätze ergeben, frei - auch soweit es sich um Schäden Außenstehender Dritter handelt.
- Die Haftung für vorsätzlich oder grob fahrlässig durch das Klinikum verursachte Schäden bleibt unberührt.

Einzugsermächtigung

Erklärung: Ich willige ein, dass die personenbezogenen Daten aus diesem Vertragsverhältnis von der Verwaltung des Klinikums für buchhalterische Zwecke verwendet werden dürfen.

Parkhaus	bis 25% --- € 6,40	bis 50% --- € 12,80	bis 75% --- € 19,20	bis 100% --- € 25,60
Stellplatz	bis 25% --- € 3,20	bis 50% --- € 6,40	bis 75% --- € 9,60	bis 100% --- € 12,80

Bei allen UKT-Beschäftigten, die vom Universitätsklinikum Lohn/Gehalt beziehen, wird der jeweilige Betrag monatlich von der Verwaltung des Klinikums einbehalten. Bei Beschäftigten, die Ihr Gehalt nicht vom Universitätsklinikum beziehen, wie beispielsweise Beamten und Fremdfirmen, erfolgt die Abrechnung per Rechnungsstellung. Der Antragsteller/in versichert, dass er von den oben genannten Bedingungen Kenntnis genommen hat.

Ich bin damit einverstanden, dass das Entgelt für die Parkberechtigung monatlich von meinem Gehalt/Lohn bis auf Widerruf von der Verwaltung des Klinikums einbehalten wird.

.....
Datum

.....
Unterschrift Antragsteller/in

Interner Vermerk:

Zuweisung:
(Erfolgt durch die
Verwaltung)

PH Röntgenweg

PH CRONA

PH Med.Klinik

Innenbereich Tal

HNO

PCI

Innenbereich CRONA

OMS

VZ

Innenbereich Med. Klinik

TBA

Nr. der Easy Move-Karte

Die Parkberechtigung gilt ab:

.....
Datum

.....
Unterschrift der Ausgabestelle

.....
Unterschrift des Empfängers

Otto-Wilhelm Holzigel

4.3 Fallbeispiel Universitätsklinikum Göttingen

Der Bereich Humanmedizin (Universitätsklinikum, Medizinische Fakultät) der Georg-August-Universität Göttingen beschäftigt 7.500 Mitarbeiter, hat 4.500 Studierende und hält 1.400 Betten für Patienten bereit.

Das Klinikum gliedert sich hinsichtlich der Parkraumbewirtschaftung in zwei Bereiche:

- (1) Altbereich: Die Parkplätze im innerstädtischen Altbereich des Klinikums werden nicht bewirtschaftet, da die mit der Schaffung der notwendigen Voraussetzungen verbundenen Kosten zur Bewirtschaftung dieser Bereiche (je Anlage entfielen Kosten von ca. 50 000€!) angesichts der geringen Zahl an Stellplätzen nicht amortisiert werden können.
- (2) „Neue“ Universitätsklinik: Alle Parkplätze an der „neuen“ Universitätsklinik, die sich an der nordöstlichen Peripherie der Stadt befindet und vor ca. 25 Jahren entstand, werden dagegen bewirtschaftet. Die Bewirtschaftung dieser Parkplätze steht im Mittelpunkt der folgenden Ausführungen.

Der im Oktober 2000 erfolgte Einführung der Parkraumbewirtschaftung ging eine dreijährige Planungsphase voraus, bei der die Zufahrten, Schrankenanlagen, Kassenautomaten, die Parkleitzentrale und das Parkleitsystem geplant worden sind. Die Planung wurde in Eigenregie durchgeführt, auf die Beteiligung eines Verkehrsplanungsbüros wurde verzichtet.

Im bewirtschafteten Bereich stehen 470 Besucherparkplätze sowie 1.644 Mitarbeiterparkplätze zur Verfügung. Die Zufahrt zu den bewirtschafteten Parkplätzen, die sich alle auf dem Innengelände befinden, erfolgt über Parkkarten und Schrankenanlagen. Parkierungsvorgänge werden an Automaten vor der Ausfahrt bezahlt. Alle Schrankenanlagen sind mit Videoüberwachungskameras sowie Sprechstellen, Kartenlesern und zum Teil Kartengebern für Billets ausgestattet.

Beschäftigte, die die notwendigen Voraussetzungen zum Erhalt einer Parkberechtigung erfüllen, erhalten eine aufladbare Dauerpark-

karte, die den Zugang zu den abgeschrankten Parkierungsbereichen ermöglicht. Bei der Parkkarte handelt es sich um eine Magnetstreifenkarte mit einer Codierung für Einfahrt, Ausfahrt und Geldwert. Mit dem Erhalt einer Parkkarte werden die Bedingungen des Einstellvertrages anerkannt. Die Parkkarte ist nicht mit einem Rechtsanspruch auf einen Parkplatz verbunden.

Beim Krankentransport und bei Buslinien gehen die Schranken mittels eines Senders automatisch auf. Lieferanten und Kuriere, die das Versorgungsgebäude im nördlichen Bereich des Geländes anfahren, können sich über eine Sprechfunkanlage anmelden und werden dann eingelassen.

Eine Berufsfeuerwehr befindet sich auf dem Gelände. Bei einem Alarm öffnen sich alle Schranken, so dass diese in keinem Fall ein Hindernis darstellen.

Die Parkleitzentrale mit dem Wachdienst für die Parkflächen ist tagsüber mit zwei Personen, nachts mit einer Person besetzt.

Bei der Parkraumbewirtschaftung am Universitätsklinikum Göttingen handelt es sich um eine Mangelbewirtschaftung. Um eine möglichst gerechte Verteilung der knappen Parkplätze unter den Mitarbeitern sicherzustellen, müssen sowohl Gebühren gezahlt als auch eine Parkberechtigung beantragt werden. Eine solche Berechtigung bekommen nur diejenigen Mitarbeiter, die nicht im Radius von einem Kilometer um das Klinikum wohnen.

Kürzlich wurde eine Erweiterung des Radius auf zwei bzw. drei Kilometer erwogen, dann jedoch verworfen, weil nur ein sehr kleiner Teil des Mitarbeiterstamms (etwa 85 Personen) betroffen wäre.

Ebenso ausgeschlossen vom Erhalt einer normalen Parkberechtigung sind Mitarbeiter im Besitz eines JobTickets, die lediglich eine Abend-/Nacht-/Wochenende-Parkkarte beantragen können, welche die verkehrsun günstigen Zeiten des ÖPNV überbrückt.

Das JobTicket wird aus den Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung subventioniert und kostet bei einer Laufzeit von einem Kalenderjahr 25 Euro/Monat. Das Klinikum subventioniert alle JobTickets mit einem Zuschuss in Höhe von 5,11 Euro; diese Mittel werden aus der Parkraumbewirtschaftung bestritten, wes-

wegen jene Nutzergruppe von der Nutzung der Mitarbeiterparkplätze ausgeschlossen ist. Studierende erhalten grundsätzlich keine Parkberechtigung, sondern parken zu den gleichen Konditionen wie Besucher.

Insgesamt werden 4.275 Parkberechtigungen für 1.644 Parkplätze ausgegeben. Die Verteilung der ausgegebenen Parkberechtigungen nach Postleitzahl können Sie der Abbildung entnehmen (vgl. Folie). Hierbei ist auf das weite Einzugsgebiet der Belegschaft hinzuweisen, viele Mitarbeiter wohnen in Orten mit einer insbesondere in den Abendstunden schlechten Verkehrsanbindung.

Anhand der Graphen zur Auslastung der Parkierungsflächen (vgl. Folien) ist zu erkennen, dass vor allem in den Vormittagsstunden auf den Mitarbeiterparkplätzen keine Stellflächen frei sind. Zwischen 8:00 Uhr und 13:00 Uhr ist eine 100%-ige Auslastung zu verzeichnen.

Unter besonderen Voraussetzungen (der Besucherparkplatz ist nicht ganz ausgelastet, der Mitarbeiterparkplatz ist in extremer Weise überlastet) können Mitarbeiter auf den Besucherparkplatz umgeleitet werden.

Die Parkplätze für Besucher weisen eine ungleichmäßigere Auslastung auf, da auch in den Nachmittagsstunden Besucher kommen und parken. Auch hier ist die hohe Auslastung zu erkennen, wobei die Grafik nicht um diejenigen Parkenden bereinigt ist, die aus dem Kontingent der Mitarbeiter kommen.

Die Gebühren für Besucher gestalten sich wie folgt: Die ersten 20 Minuten sind kostenfrei. Danach zahlen Besucher und Patienten 50 Cent in der Stunde, bis zu 7 Euro am Tag. Nach einem Vergleich dieser Gebühren mit Gebühren an anderen Universitätskliniken, die im Rahmen der HIS-Umfrage erhoben wurden, werden Erhöhungen zum 1. Januar 2005 auf 70 Cent je Stunde und bis zu 8,40 Euro am Tag vorgenommen.

Eine Besonderheit sind die Langzeittarife für Patienten in stationärer Behandlung. Die Parkgebühr für eine Woche beträgt 24 Euro, für einen Monat 48 Euro.

Die Gebühren für die Mitarbeiter des Klinikums liegen mit 5 Cent je Stunde und bis zu 45 Cent je Tag bei einer gebührenpflichtigen Parkzeit von 6:00 Uhr bis 18:00 Uhr vergleichsweise niedrig.

Um Probleme im laufenden Betrieb zu vermeiden, ist eine umfassende Information aller Nutzer und Interessenten über Einstellbedingungen und Gebühren zu empfehlen. Im Vorfeld der Einführung hat ein Arbeitskreis über entsprechende Medien auf die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung hingewiesen und auch Werbung hierfür betrieben.

Auch der Vorbehalt des Abschleppens bei unangemessener Parkweise muss schriftlich niedergelegt und publik gemacht werden. Verkehrsbehindernde oder zweckswidrig abgestellte KFZ werden rigoros und ohne Mahnung abgeschleppt. Die Regelung für Abschleppdienste am Universitätsklinikum Göttingen sieht vor, dass Gebühren von dem beauftragten Abschleppunternehmen selbst erhoben werden, das Klinikum muss nicht in Vorkasse treten. Wichtig ist es hier, mit einem Abschleppunternehmen zusammenzuarbeiten, das eine Inkassoberechtigung besitzt und somit selbst Gebühren erheben darf.

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung kostete inklusive aller technischer Einrichtungen (Kamera, Schranken etc.) 1,6 Mio. Euro. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass die für die Parkraumbewirtschaftung notwendige Infrastruktur zum Teil schon vorhanden war.

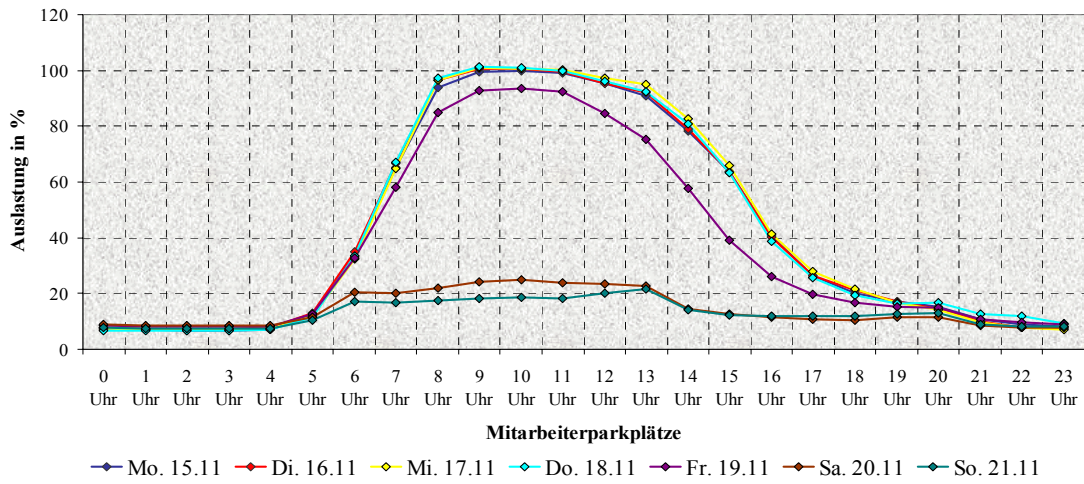
Die jährlichen Einnahmen von 600.000 Euro decken sämtliche Betriebs- und Instandhaltungskosten ab. Die Mittel fließen als Einnahmen aus Vermietung in den allgemeinen Haushalt und werden sich mit der Erhöhung der Gebühren zum Jahresbeginn 2005 erhöhen; im Gegensatz zu Investorenmodellen bleiben Gewinne vollständig beim Klinikum.

Neben dem Gewinn, der zur Erschließung weiterer Parkierungsflächen reinvestiert wird, konnte durch die Parkraumbewirtschaftung die ursprüngliche Unordnung auf den Flächen beseitigt werden. Aus Sicht des Universitätsklinikums Göttingen ist damit die Parkraumbewirtschaftung als Erfolg zu betrachten.

Diskussion

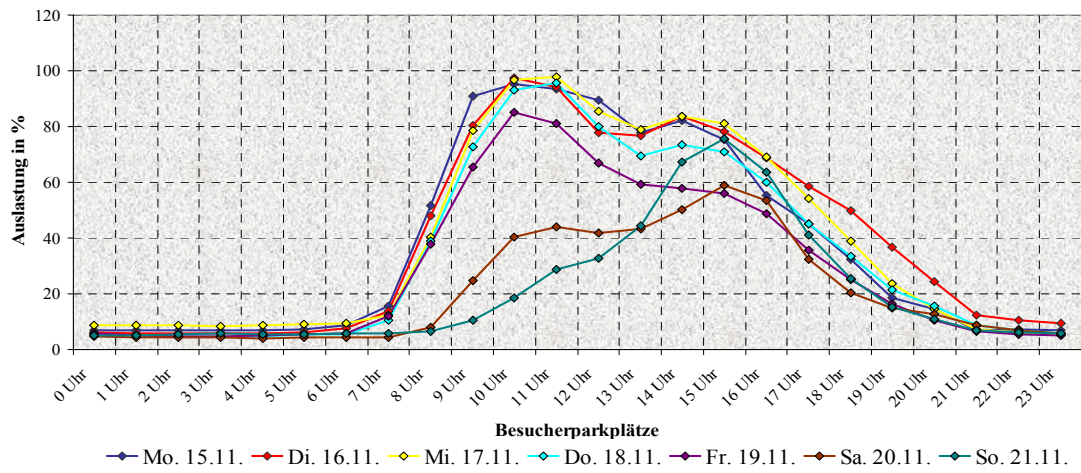
Ein Teilnehmer fragt, ob seit Einführung der Bewirtschaftung für alle zahlungsbereiten Mitarbeiter Parkplätze vorgehalten werden können.

Herr Holzigel verneint dies und weist auf die Herstellung geordneter Verhältnisse als Hauptgewinn der Maßnahme. Die Zahl der



Parkraumbewirtschaftung am Universitätsklinikum Göttingen

Holzigel © 2004 – Alle Rechte vorbehalten!



Parkraumbewirtschaftung am Universitätsklinikum Göttingen

Holzigel © 2004 – Alle Rechte vorbehalten!

GB 31 Logistik

Einstell- und Benutzungsbedingungen

zur Regelung des ruhenden und fließenden Verkehrs auf dem Parkgelände des Bereiches Humanmedizin der Georg-August-Universität Göttingen

1. Mit dem Einfahren auf das Parkgelände kommt zwischen dem Einsteller (Mieter) und der Georg-August-Universität Bereich Humanmedizin (Vermieter) ein Mietvertrag über einen Kfz.-Einstellplatz zu den nachfolgenden Bedingungen zustande. Weder Bewachung noch Verwahrung sind Gegenstand des Vertrages. Der Vermieter übernimmt keine Obhutspflichten.

Es dürfen nur zum öffentlichen Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge eingestellt werden. Das Einfahren von Kfz mit Anhängern und Wohnmobilen etc. ist nicht gestattet. Für Fahrräder, Mopeds, Mofas, Roller, Motorräder etc. ist das Parken nur außerhalb der Parkieranlage auf den dafür vorgesehenen Plätzen/Flächen gestattet.

Eine allgemeine Einfahrberechtigung besteht für Krankenwagen, Stadtbusse, Linienbusse des öffentlichen Personennahverkehrs, Polizeifahrzeuge, Dienstwagen der Deutschen Post AG, Versorgungs- und sonstige technische Kraftfahrzeuge (Lieferanten von Versorgungsgütern, Lieferanten des Bau- und Handwerkerbedarfs), Taxis.

Personen mit einer Schwerbehinderung "aG" (außergewöhnlich Gehbehindert) erhalten Zufahrt zu gesondert ausgewiesenen kostenlosen Parkplätzen.

Personen mit einer Schwerbehinderung "G" (Gehbehindert) erhalten Zufahrt zu gesondert ausgewiesenen, kostenpflichtigen Parkplätzen.

Bei unbefugtem oder erzwungenem Einfahren auf das Parkgelände des Bereiches Humanmedizin wird Anzeige wegen Hausfriedensbruch gegen den/die Fahrzeugführer/-in erstattet.

2. Auf dem Parkgelände der Georg-August-Universität Bereich Humanmedizin gelten die Regelungen der STVO in der jeweils gültigen Fassung.

Verkehrszeichen und allgemeine Verkehrsregeln sind zu beachten. Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge ist den örtlichen Gegebenheiten

anzupassen, d.h. es ist in der Regel Schrittgeschwindigkeit zu fahren. Hupen ist verboten.

Das Parken von Kfz. ist nur auf den dafür vorgesehenen, entsprechend ausgewiesenen und markierten Parkplätzen zulässig, sofern das Parken dort nicht durch verkehrsrechtliche Anordnung ausgeschlossen ist (Park- und Halteverbot). Das Parken auf Gehwegen und Grünflächen ist nicht erlaubt.

Verkehrsbehindernde oder zweckwidrig abgestellte Kfz. werden zu Lasten des Halters oder Führers sofort und ohne weitere Unterrichtung (Mahnung) oder Gebotsverfügung kostenpflichtig abgeschleppt, wenn:

- *Rettungswege und Feuerwehrezufahrten versperrt,
- *Versorgungswege versperrt,
- *andere Parkplatzbenutzer/-innen an der Ein- oder Ausfahrt gehindert,
- *auf Sperrflächen geparkt,
- *Kfz.unberechtigt auf gekennzeichneten Sonderberechtigungsparkplätzen O abgestellt,
- *Schwerbehindertenparkplätze widerrechtlich besetzt oder in sonstiger Weise zweckentfremdet belegt,
- *Zufahrten zu Containern blockiert werden.

Zusätzlich entstehende Kosten, z.B. nutzlose Anfahrten von Containerdiensten, werden ebenfalls auferlegt.

3. Der Mietpreis bemisst sich für jeden Einstellplatz nach der aushängenden Gebührenordnung (GebO).

4. Die Zu- und Abfahrt ist jederzeit möglich.

Die Einfahrt- und Ausfahrtschranken werden über die in der Fahrbahn eingelassenen Kontaktschleifen elektrisch gesteuert und schließen nach jeder Ein- und Ausfahrt automatisch. Ein Aufenthalt von Personen im Schrankenbereich ist wegen bestehender Verletzungsgefahr untersagt.

5. Die Benutzung der gekennzeichneten Parkflächen erfolgt auf eigene Gefahr. Der Vermieter haftet nicht für Diebstahl und Schäden, die durch Dritte verursacht werden. Dies gilt nicht,

wenn Beschädigungen nachweislich durch Mitarbeiter/-innen des Bereichs Humanmedizin bei Ausübung ihrer dienstlichen Tätigkeit schuldhaft verursacht haben. Die Haftung erstreckt sich nur auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit. Der Mieter ist verpflichtet, einen solchen Schaden unverzüglich, d.h. offensichtliche Schäden jedenfalls vor Verlassen des Parkgeländes, anzuzeigen (per Schrankendirektrufanlage zur Parkleitzentrale bzw. per Telefon: 39-8888 oder zur Zentralstelle für Karten und Service Mo.-Mi.-Do. in der Zeit von 9:00 Uhr bis 15:00 Uhr und Di. in der Zeit von 7:30 Uhr bis 15:00 Uhr und Fr. in der Zeit von 7:30 Uhr bis 12:00 Uhr (bzw. per Telefon 12000).

Der Vermieter übernimmt insbesondere keine Haftung für Schäden, die wegen etwaiger Verletzung der Verkehrssicherungspflicht durch mangelhaftes, nicht rechtzeitiges oder unterlassenes Reinigen/Räumen der Stellplätze einschließlich der Zu- und Abfahrten sowie der Zu- und Abgänge entstehen. Dies gilt auch bei Schnee- und Eisglätte.

6. Dem Vermieter steht wegen seiner Forderung aus dem Mietvertrag ein Zurückbehaltungsrecht sowie ein gesetzliches Pfandrecht an dem eingestellten Kfz. des Mieters zu. Der Vermieter ist zum Verkauf des Pfandes nach den Vorschriften der Paragraphen 1234 - 1240 BGB berechtigt.

7. In dem Parkhaus gelten ergänzend besondere Nutzungsbestimmungen. In dem Parkhaus ist insbesondere untersagt:
 *das Rauchen und die Verwendung von Feuer,
 *die Lagerung von Betriebsstoffen und feuergefährlichen Gegenständen,
 *das unnötige Herumfahren sowie das Laufenlassen von Motoren.

8. Die Ausfahrt ist nur gegen Zahlung der Einstellgebühr gemäß der Parkgebührenordnung gestattet.

9. Bei Verlust oder Diebstahl des Parkscheins ist eine Kostenpauschale in Höhe der Tageshöchstgebühr zu leisten. die Zahlung ist an der Parkleitzentrale zu entrichten.

10. Diese Parkordnung tritt mit Wirkung vom 01.Oktober 2000 in Kraft

Gerichtsstand ist Göttingen

Der Vorstand

des Bereiches Humanmedizin
 der Georg-August-Universität
 Göttingen

Der Personalrat

der Medizinischen Einrichtungen
 der Georg-August-Universität
 Göttingen

Einstellvertrag

für Mitarbeiterinnen, Mitarbeiter und gleichgestellte Personen des Bereiches Humanmedizin der Georg-August-Universität Göttingen

I. Vertragliche Bestimmungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einer Parkberechtigung.

(1) Für die Mitarbeiter/-innen gelten die auf dem Parkgelände der Georg-August-Universität Göttingen Bereich Humanmedizin aushängenden Einstell- und Benutzungsbedingungen, mit Ausnahme der Ziffer 3. und 9. sowie die nachfolgenden vertraglich vereinbarten Bestimmungen.

(2) Mitarbeiter/-innen mit einer Parkberechtigung erhalten eine aufladbare Parkkarte bei Abschluß des Vertrages. Die nachstehend aufgeführten technischen Hinweise zum Umgang mit der Parkkarte sind Gegenstand des Vertrages.

(3) Die Einfahrt und das Parken auf dem Parkgelände ist nur Mitarbeiter/-innen gestattet, die im Besitz einer gültigen Parkkarte sind. Ein Rechtsanspruch auf einen Parkplatz besteht nicht.

(4) Die Parkberechtigung ist nicht übertragbar. Bei Mißbrauch der Berechtigung (z.B. Weitergabe an unberechtigte Dritte) ist der/die im Vertrag eingetragene Inhaber/-in der Parkberechtigung voll verantwortlich. Verstöße gegen einzelne oder mehrere Bestimmungen dieses Vertrages oder der Einstell- und Benutzungsbedingungen führen im Wiederholungsfall zum Entzug der Parkkarte durch den Geschäftsbereich 3 (Gebäudemanagement). Weitergehende Maßnahmen behält sich die Dienststelle vor.

(5) Die Parkkarte ist Eigentum der Georg-August-Universität Bereich Humanmedizin. Verlust oder Diebstahl der Parkkarte sind umgehend dem Geschäftsbereich 3 (Gebäudemanagement) zu melden. In diesem Fall wird die Parkkarte gesperrt und verliert ihre Funktion. Ein etwaiges Kartenguthaben wird nicht erstattet. In Abweichung zu Ziffer 9. der Einstell- und Benutzungsbedingungen ist bei Diebstahl oder Verlust verbunden mit der Neuausstellung einer Parkkarte eine Kostenpauschale von 25 Euro zu entrichten.

(6) Der Mitarbeiter/Die Mitarbeiterin ist verpflichtet, bei Beendigung des Vertragsverhältnisses die Parkberechtigungskarte unaufgefor-

dert an den Geschäftsbereich 3 (Gebäudemanagement) zurückzugeben. Nach Ausscheiden des Mitarbeiters/der Mitarbeiterin aus dem Landesdienst erlischt automatisch die Parkberechtigung.

(7) In Abweichung zu Ziffer 3. der Einstell- und Benutzungsbedingungen gelten für Mitarbeiter/-innen die in der Gebührenordnung für Mitarbeiter/-innen zur Zeit gültigen Tarife. Ein Aushang der jeweils gültigen Tarife befindet sich in der Zentralstelle für Karten und Service des Geschäftsbereiches 3 (Gebäudemanagement) in der westlichen Haupteingangshalle des Klinikums.

(8) Eine Änderung der Gebührenordnung und eine Neuverteilung der Parkberechtigungen behält sich die Dienststelle ausdrücklich vor.

(9) Diese vertraglichen Bestimmungen gelten auch für alle Personen(-gruppen), die aufgrund ihrer Tätigkeit in der Georg-August-Universität Göttingen, Bereich Humanmedizin, wie Mitarbeiter/-innen eingestuft werden.

II. Vertragliche Bestimmungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einer Sonderparkberechtigung (Abteilungsparkkarte oder universitäre Selbstverwaltungskarte), Ausnahmeparkberechtigung und Abend-/Nacht-/Wochenend-Parkkarte.

Für die Mitarbeiter/-innen gelten die auf dem Parkgelände der Georg-August-Universität Göttingen Bereich Humanmedizin aushängenden Einstell- und Benutzungsbedingungen, mit Ausnahme der Ziffer 3. und 9. sowie die nachfolgenden vertraglich vereinbarten Bestimmungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einer Parkberechtigung entsprechend, soweit die jeweils nachfolgenden Bestimmungen keine entgegenstehende Regelung enthalten, sowie die nachstehend aufgeführten Bestimmungen:

(1) Vertragliche Bestimmungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einer vom Geschäftsbereich 3 (Gebäudemanagement) erteilten Sonderparkberechtigung:

(A) Abteilungsparkkarte
Jede Abteilung außerhalb des Zentralklinikums

bzw. der dort bewirtschafteten Parkflächen erhält eine (1) Abteilungskarte. Diese Parkkarte ist nicht personengebunden und soll allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der dezentralen/externen Einrichtungen für dienstliche Besuche im Zentralklinikum kostenfreies Parken ermöglichen.

Die nachstehend aufgeführten technischen Hinweise zum Umgang mit der Parkkarte sind Gegenstand des Vertrages.

Weitere Abteilungsparkkarten sind zu Mitarbeiter/-innen-Konditionen kostenpflichtig und werden auf schriftlichen Antrag mit Begründung der Einrichtung über den Geschäftsbereich 3 (Gebäudemanagement) ausgegeben und über die Kostenstelle der Abteilung abgerechnet. Die Ausgabe einer weiteren Abteilungsparkkarte steht im Ermessen der Dienststelle. Abteilungsparkkarte steht im Ermessen der Dienststelle.

In Abweichung zu Ziffer 3. der Einstell- und Benutzungsbedingungen gelten für zusätzliche, kostenpflichtige Sonderparkkarten die in der Gebührenordnung für Mitarbeiter/-innen zur Zeit gültigen Tarife. Ein Aushang der jeweils gültigen Tarife befindet sich in der Zentralstelle für Karten und Service des Geschäftsbereiches 3 (Gebäudemanagement) in der westlichen Haupteingangshalle des Klinikums.

(B) Sonderparkkarte für die akademische Selbstverwaltung Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter außerhalb des Zentralklinikums bzw. der dort bewirtschafteten Parkflächen, die sich in der akademischen Selbstverwaltung des Bereiches Humanmedizin tätig sind, erhalten eine (1) personenbezogene Parkkarte, die zum kostenfreien Parken berechtigt. Die Personen werden für einen bestimmten Zeitraum vom Dekanat des Bereiches Humanmedizin benannt und auch vom Dekanat widerrufen. Fehlt die Angabe eines Berechtigungszeitraumes durch das Dekanat, wird die Parkkarte grundsätzlich bis zum Ende des jeweils laufenden Kalenderjahres befristet. Die Sonderparkkarte ist nach Ablauf der Befristung unaufgefordert an den Geschäftsbereich 3 (Gebäudemanagement) zurückzugeben.

Die nachstehend aufgeführten technischen Hinweise zum Umgang mit der Parkkarte sind Gegenstand des Vertrages

(2) Vertragliche Bestimmungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einer vom Geschäftsbereich 3 (Gebäudemanagement) erteilten Ausnahmeparkberechtigung:

Mitarbeiter/-innen erhalten auf schriftlichen Antrag mit Begründung eine Ausnahmeparkberechtigung zu den Konditionen für Mitarbeiter/-innen (z.B. Härtefälle). Die Ausgabe der Ausnahmeparkberechtigung steht im Ermessen der Dienststelle.

Die nachstehend aufgeführten technischen Hinweise zum Umgang mit der Parkkarte sind Gegenstand des Vertrages.

(3) Vertragliche Bestimmungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einer Berechtigung auf eine Abend-/Nacht-/Wochenend-Parkkarte: Für Inhaber/-innen des sog. "Job-Ticket" besteht nur ein Anspruch auf eine Abend-/Nacht-/Wochenend-Parkkarte speziell zur Überbrückung verkehrsunünstiger Zeiten des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV). Eine Parkberechtigung für die Zeit wochentags 6:00Uhr bis 18:00Uhr besteht nicht. Die Abend-/Nacht-/Wochenend-Parkkarte ermöglicht ein kostenfreies Parken in der Zeit montags bis freitags von 18:01Uhr des laufenden Tages bis 6:59Uhr des jeweils nächsten Tages. Das Wochenendparken beginnt kostenfrei freitags 18:01Uhr bis Montagmorgen 6:59Uhr. Die Inhaber/-innen einer Abend-/Nacht-/Wochenend-Parkkarte dürfen die Abend-/Nacht-/Wochenend-Parkkarte grundsätzlich nur in den vorstehend angegebenen Zeitzonen benutzen und müssen die Parkierungsanlage rechtzeitig wieder verlassen.

Die nachstehend aufgeführten technischen Hinweise zum Umgang mit der Parkkarte sind Gegenstand des Vertrages.

(4) Tarif-/Profil-Änderungen für Parkberechtigungen:
Eine Änderung der Gebührenordnung und/oder von Parkprofilen behält sich die Dienststelle ausdrücklich vor. Hierzu gehört auch die Änderung/Einführung von speziellen Tag-, Abend-, Nacht- und Wochenendtarifen/-profilen.

III. Technische Hinweise zum Umgang mit der Parkkarte:

Bei der Parkkarte handelt es sich um eine Magnetstreifenkarte mit einer Codierung für Einfahrt, Ausfahrt und Geldwert. Die Karte ist personen- oder abteilungsbezogen zugeordnet und besitzt eine eindeutige, einmalige Identifizierungsnummer. Bewahren Sie diese Karte unbedingt sorgfältig auf und schützen Sie diese vor folgenden Einflüssen:

- *Deformierung,
z.B. durch Verbiegen oder Knicken
- *Magnetfelder,

z.B. durch technische Geräte
 *Hitzeeinwirkung,
 z.B. durch Sonneneinstrahlung
 *Beschädigung des Magnetstreifens,
 z.B. Kratzer.

Außerdem darf der Magnetstreifen nicht beschriftet oder beklebt werden. Verschmutzungen des Magnetstreifens sind unbedingt zu vermeiden.

Sollte die Parkkarte aus anderen Gründen funktionsunfähig sein/werden, so wenden Sie sich bitte an die Zentralstelle für Karten und Service des Geschäftsbereiches 3 (Gebäudemanagement) in der westlichen Haupteingangsstelle des Klinikums (Tel.: 12000) per Telefon: 39-8888.

Mo.-Mi.-Do. in der Zeit von 9:00 Uhr bis 15:00 Uhr und Di. in der Zeit von 7:30 Uhr bis 15:00 Uhr und Fr. in der Zeit von 7:30 Uhr bis 12:00 Uhr.

Der Mitarbeiter/Die Mitarbeiterin erkennt mit der Unterzeichnung dieses Vertrages die geltenden Einstell- und Benutzungsbedingungen sowie die vertraglichen Bestimmungen an.

Göttingen, den

Der Vorstand:

Prof. Dr. Manfred Droese
 Ressort Forschung und Lehre

 Unterschrift
 der Mitarbeiterin/des Mitarbeiters
 bzw. der gleichgestellten Person

PD Dr. Günther Bergmann
 Ressort Krankenversorgung

Dipl.-Kfm. Klaus Fischer
 Ressort Wirtschaftsführung
 und Administration

GEBÜHRENORDNUNG

für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Gemäß Ziffer 7 der vertraglichen Bestimmungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bereichs Humanmedizin der Georg-August-Universität Göttingen mit einer Parkberechtigung bemisst sich der Mietpreis für jeden Einstellplatz nach Maßgabe dieser Gebührenordnung. Diese Gebührenordnung gilt auch für Abteilungsparkkarten, soweit diese kostenpflichtig sind, Ausnahmeparkberechtigungen, für Personen(-gruppen), die zu Mitarbeiterkonditionen parken, und für Inhaber/innen einer Abend-Nacht-Wochenendparkkarte.

* Mitarbeiter/-innen zahlen 10 €uro für 200 Stunden Parkguthaben als Wertgutschrift auf der personenbezogenen Parkkarte.

* Die Parkgebühr beträgt 5 Cent pro Stunde. Die Berechnung erfolgt in der ersten Stunde zu 5 Cent. Die Berechnung der nächsten Stunde erfolgt jeweils erst ab der 31. Minute.

* Berechnet werden wochentags von Montag bis Freitag je maximal 9 Stunden.

* Die gebührenpflichtige Parkzeit ist wochentags jeweils von Montag bis Freitag zwischen 6:00 Uhr und 18:00 Uhr. Das Parken in den Abend- und Nachtstunden sowie an Wochenenden ist kostenfrei.

* Bei durchgehendem Parken beträgt die Tageshöchstgebühr 45 Cent.

* Ein eingezahltes Parkkartenguthaben verfällt nicht und ist nicht an Zeitschnitte (Woche, Monat) gebunden.

* Das Parken an niedersächsischen und/oder bundesweit gesetzlichen

Feiertagen ist kostenfrei.

* Personen mit einer Schwerbehinderung "G" (Gehbehindert) zahlen Parkgebühren.

Sie erhalten jedoch Zufahrt zu gesondert ausgewiesenen Parkplätzen.

* Personen mit einer Schwerbehinderung "aG" (außergewöhnlich Gehbehindert) erhalten Zufahrt zu besonders gekennzeichneten, kostenfreien Parkplätzen vor der "internen Klinikstraße" (siehe Beschreibung).

* Für Mitarbeiter/innen mit einer Abend-Nacht-Wochenendparkkarte (ANW-Parkkarte) beträgt die Parkgebühr 50 Cent pro Stunde.

* Die aufgelaufene Parkgebühr ist sofort an den Kassenautomaten zu entrichten. Berechnet werden von Montag bis Freitag je maximal 11 Stunden. Die Tageshöchstgebühr für Mitarbeiter/-innen mit einer ANW-Parkkarte beträgt 5,50 €uro.

* Die gebührenpflichtige Parkzeit für Mitarbeiter/-innen mit einer ANW-Parkkarte ist wochentags jeweils Montag bis Freitag zwischen 7:00Uhr und 18:00Uhr. Das Parken in den Abend- und Nachtstunden und an niedersächsischen und/oder bundesweit gesetzlichen Feiertagen ist kostenfrei.

* Ein Verlust der Parkkarte ist **unverzüglich** der Parkleitzentrale (Tel. 39-8888) oder der Zentralen Stelle für Karten und Service (Tel. 12000) anzuzeigen. Ein etwaiges Kartenguthaben wird nicht ausgezahlt. Für das Neuausstellen einer Parkkarte wird eine Bearbeitungsgebühr von 25 €uro erhoben.

Parkleitzentrale: Tel. 39-8888, Zentrale Stelle für Karten und Service: Tel. 39-12000
Geschäftsbereich 3 Gebäudemanagement: Tel. 0551/39-14263

**Der Vorstand des Bereiches Humanmedizin
der Georg-August-Universität Göttingen**

Stand: Oktober 2004 --- Gerichtsstand Göttingen

Wie verhalte ich mich mit meiner neuen Parkkarte?

1. Die neue Parkkarte hat ein Guthaben von 0,01 Euro, damit müssen Sie erst einmal in das Schrankensystem einfahren. Danach ist Ihre Parkkarte frei geschaltet.
 2. Nach dem Sie Ihr Auto geparkt haben, müssen Sie Ihre Parkkarte vor dem Rausfahren an den gelben Kassenautomaten aufladen.
 - a. **Parkkarte** mit dem roten Pfeil nach oben und vorn in den Kassenautomaten **einführen**.
 - b. Auf den Knopf mit **"+ 5,00"** drücken, bis der Betrag erreicht ist, den Sie auf Ihre Parkkarte laden wollen.
 - c. Nun auf den Knopf mit **"Bezahlen"** drücken.
 - d. **Bezahlen** Sie nun an den dafür vorgesehenen Geldschlitzen.
 - e. **Entnehmen** Sie Ihre Parkkarte.
 - f. Wenn Sie eine Quittung brauchen, **drücken** Sie auf den **Quittungsknopf** und entnehmen diese.
 3. Nun können Sie mit Ihrer Parkkarte den Parkplatz verlassen. Das Restguthaben und die berechnete Parkgebühr wird immer auf dem Display angezeigt.
 4. Folgende wichtige Punkte sind noch zu beachten:
 - a. **Die Parkkarte vor Sonnen-, elektrischer- und magnetischer Strahlung schützen** (evtl. Scheckkartenhülle besorgen).
Das heißt: die Karte nicht an die Lautsprecherboxen, das Autoradio, das Handy usw. halten und nicht direkter Sonnenbestrahlung aussetzen.
 - b. **Bei jeder Schrankendurchfahrt (Ein- und Ausfahrt) immer die Parkkarte stecken.**
Die einzigen Gründe die Parkkarte nicht zu stecken sind:
 - * Die Anlage ist außer Betrieb oder defekt,
 - * Die Karte wird nicht eingezogen.
- Sollte die Parkkarte nicht eingezogen oder gelesen werden, bitte die Karte nicht mit Gewalt in den Kartenleser drücken sondern die Ruftaste drücken und nach dem Abstellen des Fahrzeugs sich mit der Parkkarte während der u. a. Öffnungszeiten in der Zentralen Stelle für Karten und Service oder während der übrigen Zeit in der Parkleitzentrale melden.**
5. Bei Fragen oder Problemen stehen wir Ihnen gerne während der Öffnungszeiten zur Verfügung.

5 Zusammenfassung

Angesichts der nur noch begrenzt zur Verfügung stehenden Zeit wollen wir auf einen weitergehenden auswertenden Durchgang durch die Einzelreferate (den wir sonst an dieser Stelle gern vornehmen) verzichten und nur "das Wichtigste" hervorheben.

Zusammenfassend können wir feststellen, dass es mit sehr unterschiedlichen Größenordnungen in den Einrichtungen jeweils ähnliche Probleme gibt (bzw. gegeben hat), die zur Parkraumbewirtschaftung führen.

In Ihren Beiträgen ist mehrfach auf die Notwendigkeit zur Regulierung hingewiesen worden, weil zuvor eine unübersichtliche Situation ("Chaos, Durcheinander" etc.) bestand im Hinblick auf die Parkraumbewirtschaftung, die Vergabe von Parkberechtigungen etc.

Mit der **Regulierung der Parkraumbewirtschaftung** ist jeweils auch eine Eindämmung der Nachfrage ermöglicht worden; an den meisten Standorten jedenfalls, eine Ausnahme scheint – angesichts des spezifischen Einzugsbereichs – das Universitätsklinikum Tübingen zu sein.

Die mit der Regulierung eingeführte geordnete Belegung erlaubt Sicherheitsbestimmungen, die Zugänglichkeit etc. besser einzuhalten und gleichzeitig eine Auslastungsoptimierung zu erreichen.

Mit den erhobenen Gebühren schaffen Sie es, wenigstens einen Teil der **Bewirtschaftungskosten** zu decken, teilweise auch die Anlagen zu refinanzieren, zumindest was die neuen Technikkomponenten anbetrifft.

Aus Göttingen lernen wir, dass die Refinanzierungsfristen gar nicht besonders lang ausgelegt werden müssen; bzw. umgekehrt, dass man u. U. auf die Dauer mit Stellplatzanlagen in Gewinnzonen kommt.

Dies hat im Endergebnis auch das Bild aus Frankfurt vermittelt. Bei allen anfänglichen Schwierigkeiten mit Investoren fährt man dort offensichtlich nun gut. Von einer gemeinsamen win-win-Situation bei Finanzierer/Betreiber wie auch beim Klinikum ist die Rede.

Ich möchte gerade diesen Punkt festhalten, weil in der Öffentlichkeit häufig der Eindruck vermittelt wird, dass für Parkhäuser kein priva-

tes Kapital zu erschließen sei; Stellplatzanlagen seien keine geeigneten Investorenobjekte, heißt es zumeist.

Bei der Parkraumbewirtschaftung gibt es einen nicht geringen Umfang an **technischen und logistischen Problemen** (Belegung, Bewachung, Unterhaltung, Koordination von Prozessen etc.) zu bewältigen.

In den Referats- und Diskussionsbeiträgen wurde deutlich, dass hierzu ein ziemlich breites Spektrum an Lösungsmöglichkeiten besteht. Dies gilt offensichtlich auch für die verhältnismäßige Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung.

In einigen Beiträgen wurde diese "operative Seite" mit der Vorstellung des Formularwesens, der eingesetzten EDV-Instrumente, der benötigten Personalkapazität etc. anschaulich beleuchtet.

Zusammenfassend können wir feststellen, dass die Schwierigkeiten in der Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen und Hochschulkliniken grundsätzlich gar nicht unähnlich sind. Aber die **Dimensionen der Aufgaben differieren zwischen den Hochschulen und Kliniken** in jeder Hinsicht, d. h. in den Anforderungen an das Stellplatzangebot, in den bereitgestellten Kontingenten, in den Finanzierungsvolumina, in den logistischen und technischen Lösungen.

Da vorstellbar ist, dass auf Dauer einige Ansätze, die derzeit noch auf den Klinikbereich beschränkt sind, auch für die größeren Hochschulen interessant werden können, wurden die Berichte aus den Kliniken mit besonderem Interesse erwartet.

Man hat uns teilweise gefragt, warum die Stellplatzbewirtschaftung der Kliniken nicht an den Beginn der Tagesordnung gestellt worden ist. Im Nachhinein muss ich feststellen, dass die praktizierte Abfolge richtig war. Wir sind so vom "Kleinen ins Große" gegangen bzw. haben "die Dimensionen wachsen lassen".

In **allen** Beiträgen wurden sehr interessante Erkenntnisse vermittelt:

- Bei der **Fachhochschule Erfurt** z. B. haben wir gesehen, wie intelligent man im Bereich der Stellplatzerrichtung bzw. -ablösung verhandeln kann, wie sinnvoll i. d. R. eine Kooperation mit der Kommune, eine Suche nach gemeinsamen Interessen ist.

- Für den Innenstadtbereich der **TU Darmstadt** konnte verdeutlicht werden, dass für viele Studierende sehr wenige Stellplätze ausreichen, da durch die zeitgleiche Einführung des Semestertickets hierüber maßgeblich mitgesteuert wird.
- Der **Universität Freiburg** ist eine interessante Verknüpfung der Stellplatzbewirtschaftung mit dem Jobticket gelungen; ihr wird von anderen baden-württembergischen Universitäten offensichtlich eine Art "Vorreiterrolle" beigemessen.
- Zum **Klinikum Frankfurt** wurde vor allem über das dort praktizierte Finanzierungs- und Betreibermodell referiert und aufgezeigt, wie schwierig die Koordination der verschiedenen beteiligten Partner ist, wie sorgfältig die Vergabe von Leistungen an Externe geprüft und abgesichert werden muss.
- Vom **Klinikum Tübingen** wurde mit Vorstellung des sehr ausdifferenzierten Bewirtschaftungskonzepts begründet, warum dort der Betrieb der Stellplätze nicht extern vergeben werden sollte; als technisch sehr interessante Lösung wurde das Zufahrtskontrollsystem Easy move beschrieben.
- Vom **Klinikum Göttingen** wurde ein ausgeklügeltes Belegungs- und Abrechnungssystem vorgestellt; ferner wurden wichtige Hinweise zum Umgang mit Falschparkern, Bußgeldern, Abschleppunternehmen etc. vermittelt.

Insgesamt wurden vor allem aus den Kliniken **unterschiedliche Finanzierungs- und Einführungsstrategien für die Parkraumbewirtschaftung** und damit zusammenhängend auch **unterschiedliche logistische und technische Lösungen** vorgestellt. Das Spektrum der Möglichkeiten wurde dabei ebenso aufgezeigt, wie die Abhängigkeit von den jeweils spezifischen Gegebenheiten. Hierdurch sind in den Beiträgen auch durchaus unterschiedliche Teilfragen thematisiert worden, wofür wir dankbar sind.

Ich hoffe abschließend, dass wir auch mit diesem **Workshop ein Forum** anbieten konnten für einen allgemeinen Austausch unter Ihnen, d. h. unter den für die Parkraumbewirtschaftung in Ihren Einrichtungen Zuständigen.

Ich würde mir jedenfalls wünschen, dass Sie, die Sie in den Hochschulen und Kliniken z. T. ja in sehr unterschiedliche Zuständigkeitsstrukturen und Aufgabenkontexte eingebunden sind, mit diesem Workshop sich auch gegenseitig als Ansprechpartner für bestimmte einschlägige Fragen erkannt haben und in Zukunft nun weiter kontaktieren können.

Frau Strübel hat im Fazit Ihres **Grundsatzreferats** die Feststellung getroffen *"Es gibt zwar übertragbare Erfahrungen, die Ausgestaltung und die Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung an einzelnen Einrichtungen hängen aber letztlich von ortsspezifischen Besonderheiten ab"*.

Ich würde mich freuen, wenn wir diesen Satz am Schluss des Workshops so umdrehen könnten, dass es heißt *"Es gibt zwar ortsspezifische Besonderheiten in der Parkraumbewirtschaftung zu berücksichtigen, aber letztlich auch eine Menge übertragbarer Erfahrungen, die genutzt werden können... .."*.

Wir haben unser Ziel erreicht, wenn die Veranstaltung dazu beitragen kann, für die Ausgestaltung der Planung, Verwaltung und Unterhaltung der Stellplatzanlagen an den Hochschulen und Kliniken in größerem Umfang als bisher von den Erfahrungen und dem Expertenwissen, in das wir hier Einblick nehmen konnten, zu profitieren.

Ich möchte allen Referenten nochmals sehr herzlich danken für die interessanten, instruktiven Beiträge und Ihnen, den Teilnehmern, für die lebhaftige Diskussion.

Herausgeber: HIS-Hochschul-Informationen-System GmbH,
Goseriade 9, 30159 Hannover
Tel.: 0511 / 1220-0, Fax: 0511 / 1220-250
E-Mail: ederleh@his.de

ISSN 1611-2091

Verantwortlich: Dr. Jürgen Ederleh

Redaktion (verantw.): Brigitte Weidner-Russell

Erscheinungsweise: 4 x jährlich

"Gemäß § 33 BDSG weisen wir jene Empfänger der HIS-Kurzinformationen, denen diese zugesandt werden, darauf hin, dass wir ihren Namen und ihre Anschrift ausschließlich zum Zweck der Erstellung des Adressaufklebers für den postalischen Versand maschinell gespeichert haben."