



Thomas Sliwka  
Ausschussvorsitzender

Bruchköbel, 20.11.2020

Niederschrift

Gremium	Haupt - und Finanzausschuss
Sitzungsnummer	4/2020
Datum	Dienstag, den 17.11.2020
Sitzungsdauer	20:00 Uhr bis 22:20 Uhr
Ort	Bürgerhaus Bruchköbel, Jahnstr. 3, 63486 Bruchköbel

Teilnehmer:

Vorsitz:

Ausschussvorsitzender Sliwka, Thomas (CDU)

Anwesende:

stellv. Ausschussvorsitzende Pauly, Monika (SPD)  
Ausschussmitglied Baier, Patrick (BBB)  
Ausschussmitglied Blum, Oliver (GRÜNE)  
Ausschussmitglied Broschowsky, Klaus Dieter (CDU)  
Ausschussmitglied Kitzmann, Alexander (CDU)  
Ausschussmitglied Ließmann, Peter (SPD)  
Ausschussmitglied Ringel, Uwe (GRÜNE)  
Ausschussmitglied Rötzer, Guido (CDU)  
Ausschussmitglied Dr. Wingefeld, Volker (FDP)  
Ausschussmitglied Zorbach, Stefanie (BBB)

Magistrat:

Bürgermeisterin Braun, Sylvia (FDP)  
Erste Stadträtin Cammerzell, Ingrid (CDU)  
Stadtrat Roth, H. Michael (BBB)  
Stadtrat Schadeberg, Volker (CDU)  
Stadtrat Schäfer, Jürgen (FDP)  
Stadtrat von Wittich, Perry (SPD)

Schriftführer:

Schriftführer Dr. Wächtler, Achim

Tagesordnung

öffentliche Sitzung

1. Sachstandsbericht Regionaler Flächennutzungsplan  
in Erledigung des Beschlusses zu TOP 7 der Stadtverordneten-versammlung vom  
27.10.2020, DS 229/2020 Antrag der BBB-Fraktion: Neue Flächen für Wohnungsbau und  
Gewerbe endlich voranbringen
2. Projekt Neue Stadtmitte Bruchköbel (DS-219/2020)  
Festlegung einer Bewirtschaftungsform der Tiefgarage und Durchführung  
des Ausschreibungsverfahrens zur Erbringung der notwendigen Leistungen durch einen geeigneten Anbieter für den Betrieb der Tiefgarage unter  
der Verwaltung der Stadt

### 3. Verschiedenes

#### Protokoll, öffentliche Sitzung

Nachdem der Stadtverordnete Ochs anlässlich der gemeinsamen Sitzung die Verhandlungen des Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Verkehr eröffnet hat, eröffnet der Stadtverordnete Sliwka die Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses. Er stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie mit 11 anwesenden Ausschussmitgliedern die Beschlussfähigkeit fest.

Der Stadtverordnete Ringel bittet im Rahmen der Einschränkungen während der Corona-Pandemie, die Anzahl der Personen im Sitzungssaal festzustellen. Die Bürgermeisterin bekundet, dass selbst wenn bei dieser politischen bzw. Gremiensitzung inklusive Zuschauer mehr als 50 Personen anwesend wären, was offensichtlich nicht der Fall sei, diese zahlenmäßige Einschränkung nicht mehr gelte. Die Regeln des Kreises seien durch die des Landes Hessen ersetzt. Danach gehe es nach der Saalfläche, so dass bei Einhaltung der Hygieneregeln insgesamt 75 Personen im Saal zulässig sind.

Der Stadtverordnete Sliwka bittet den Stadtverordneten Ochs die Verhandlungen der gemeinsamen Sitzung der Ausschüsse zu leiten.

Der Stadtverordnete Ochs ruft für den Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Verkehr den TOP 2 auf. Der Stadtverordnete Sliwka ruft für den Haupt- und Finanzausschuss den TOP 1 auf.

Der Stadtverordnete Ochs übernimmt die Verhandlungsleitung.

1.	Sachstandsbericht Regionaler Flächennutzungsplan in Erledigung des Beschlusses zu TOP 7 der Stadtverordneten-versammlung vom 27.10.2020, DS 229/2020 Antrag der BBB-Fraktion: Neue Flächen für Wohnungsbau und Gewerbe endlich voranbringen
----	---

Die Bürgermeisterin führt in die Sache ein. Zwar sei die DS 229/2020 nicht verwiesen, sondern beschlossen. Die Inhalte können heute mit einem Bericht im Rahmen des Ausschusses zeitnah abgearbeitet werden.

Herr Kullmann von der Bauverwaltung berichtet zur Entwicklung und zum Sachstand des Regionalen Flächenplans (RegFNP). Der Stadtverordnete Rabold fragt, welche Flächen im Jahre 2018 gemeldet worden seien und wer dies beschlossen habe. Herr Kullmann meint, dass die Flächen eher ins Gespräch gebracht worden seien. Eine Beschlussfassung habe nicht stattgefunden. Der Stadtverordnete Rabold fragt, wer die Flächen vorgeschlagen habe. Herr Kullmann berichtet, dass die Verwaltung dies in enger Abstimmung mit dem damaligen Bürgermeister getan habe. Vor längerer Zeit seien diese Flächen im Magistrat vorgestellt und im Mai 2020 aktualisiert worden.

Die Stadtverordnete Pauly kommt auf die formelle Behandlung der Vorlage an diesem Abend, schließlich sei sie nicht verwiesen worden. Im Ergebnis sei die SPD-Fraktion zufrieden, da sie die abgelehnte Verweisung beantragt habe. Formell sei das Verfahren aber ihrer Einschätzung nach nicht in Ordnung. Die Bürgermeisterin verweist nochmals darauf, dass heute Abend der Beschluss vom 27.10.2020 ausgeführt werde. Die Stadtverordneten Ochs, Pauly und Ließmann diskutieren die Problematik.

Herr Kullmann berichtet weiter. Der Stadtverordnete Ließmann fragt, ob eine Fläche nur dann entwickelt werden könne, wenn diese im Eigentum der Stadt sei. Herr Kullmann meint, dass dies keine Voraussetzung für eine Berücksichtigung im RegFNP sei. Wohl aber sei städtisches Eigentum anlässlich der konkreten Entwicklung sinnvoll. Der Stadtverordnete Rabold legt seine Auffassung zur historischen Entwicklung dar. Er meint, dass die Stadt zu viel Respekt vor der Sache gezeigt habe. Er legt im Übrigen das Verfahren im Planungsverband dar. Der Stadtverordnete Rabold meint, dass 45 Wohneinheiten pro Hektar eine Empfehlung im RegFNP sei, kein „Muss“. Die lokale Planungshoheit könne dies unterschreiten. Herr Kullmann berichtet, dass für die Stadt Bruchköbel im Verdichtungsraum ein Wert von 45 WE / ha verbindlich gelte. Herr Kullmann fährt im Bericht fort. Seiner Wahr-

nehmung nach habe in den Gesprächen beim Planungsverband in Bezug auf die Flächen der Stadt Bruchköbel im Fliegerhorst dort eher Unverständnis hinsichtlich der Position der Stadt Bruchköbel vorgeherrscht. Der Stadtverordnete Rabold geht davon aus, dass sich die Stadtverordnetenversammlung und der Ausschuss für Bau, Umwelt und Verkehr zu gegebener Zeit mit den Inhalten weiter auseinandersetzen werde. Seiner Erinnerung nach sollte die Fläche südwestlich Roßdorf gerade nicht in den RegFNP aufgenommen werde, da es sich um eine Frischluftschneise für Niederissigheim handele. Die Verwaltung habe sie gleichwohl vorgeschlagen, ohne jeden formellen Gremienbeschluss. Herr Kullmann meint, dass die konkrete Erschließungssituation sowieso keine Entwicklung nahelege. Er weist im Zusammenhang insbesondere auf die kuriose Situation hin, dass die Fläche in Butterstadt von einer Einzelperson vorgeschlagen und deshalb in den RegFNP aufgenommen worden sei.

Der Stadtverordnete Ließmann meint zur wünschenswerten bezahlbarem Wohnraum, dass dieser wohl nur dann wirtschaftlich vertretbar entwickelt werden könnte, wenn entsprechende Flächen im Eigentum der Stadt seien. Er fragt, welche Flächen im RegFNP überhaupt im Eigentum der Stadt sind. Herr Kullmann bekundet, dass es sich allenfalls um kleine Teilflächen handele und Wegeparzellen. Der Bürgermeisterin ergänzt, dass der Flächenerwerb eine Daueraufgabe der Stadt und bedauerlicherweise nicht einfach sei. Der Weg zum neuen RegFNP sei schwierig. Es dürfe auch nicht vergessen werden, dass aus dem noch gültigen RegFNP noch Potenziale verwirklicht werden können. Der Stadtverordnete Sliwka meint, dass hinsichtlich der zu erwartenden Diskussion im Planungsverband erst nach der Kommunalwahl 2021 und fehlender Flächen für alteingesessene Firmen diese gegebenenfalls abwandern könnten. Das müsse dringend vermieden werden. Er fragt, ob ein Tausch von im aktuellen RegFNP ausgewiesenen Flächen gegen andere Flächen für jetzt bzw. die Zukunft möglich sei. Herr Kullmann meint, dass Flächen im Vorzugsraum „Wohnen“ sicher eintauschbar sind, nicht jedoch Gewerbeflächen.

Die Stadtverordneten Ließmann und Rabold diskutieren mit unterschiedlichen Zielrichtungen die Idee eines zweiten Bahnhofs bzw. Schienen-Haltepunkts, eine Schienen-Direktanbindung nach Frankfurt und die Reaktivierung der Gleisanlagen in Richtung Fliegerhorst.

Der Stadtverordnete Ringel berichtet hinsichtlich des Verfahrens der Entstehung des aktuellen RegFNP, denn dieser sei der erste RegFNP. Hinsichtlich eines zweiten Haltepunktes berichtet er zu alten Planungen. Herr Kullmann berichtet, dass der Hessische Verkehrsminister ein „30-Minuten“-Konzept ausgegeben habe, danach käme neue Wohnbebauung nur in Betracht, wenn am geplanten Standort Frankfurt in 30 Minuten per Bahn erreichbar sei. Danach käme für Bruchköbel keine Wohnbebauung in Betracht, für Langenselbold mit der Direktverbindung nach Frankfurt schon. Insgesamt habe der Regionalverband dazugelernt, allein die Verbesserung des Maßstabs der Karte, 1:25.000 anstatt 1:50.000, sei eine nicht zu unterschätzende Verbesserung.

Der Stadtverordnete Ochs ruft für den Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Verkehr den TOP 3 auf. Der Stadtverordnete Sliwka ruft für den Haupt- und Finanzausschuss den TOP 2 auf.

Der Stadtverordnete Ochs übernimmt die Verhandlungsleitung.

TOP 2.	DS-219/2020	Projekt Neue Stadtmitte Bruchköbel Festlegung einer Bewirtschaftungsform der Tiefgarage und Durchführung des Ausschreibungsverfahrens zur Erbringung der notwendigen Leistungen durch einen geeigneten Anbieter für den Betrieb der Tiefgarage unter der Verwaltung der Stadt
--------	-------------	--

Die Bürgermeisterin führt in die Sache ein und erläutert zur geplanten Ausschreibung.

Herr Diemer von der Bauverwaltung berichtet. Er stellt das städtebauliche Ziel und denkbare Betreibermodelle vor. Bei der in der Präsentation angegebenen Anlage handele es sich um die Anlage aus der Beschlussvorlage. Der Stadtverordnete Ließmann fragt, ob die Tiefgarage getrennt für das Rathaus und für den Rewe-Markt zu betrachten sei. Herr Diemer verneint. Rewe-Kunden werden ihr Parkticket für 1,5h dort entwerfen lassen können. Der Stadtverordnete Dr. Wingefeld fragt, ob sich die in der Präsentation aufgezeigten Kosten als Betriebskosten oder Gesamtkosten darstellen. Herr Die-

mer berichtet, dass es um die Betriebskosten handele, da sich der Auftrag aus der Stadtverordnetenversammlung nicht auf eine Refinanzierung bezogen habe. Die Tiefgarage sollte sich im Betrieb selbst tragen. Man spreche daher von rund € 200.000 pro Jahr im Sinne von Deckungskosten. Der Stadtverordnete Rabold meint, dass die aufgezeigte Tabelle nicht in der Anlage zu finden sei. Die Bürgermeisterin bekundet, dass die gesamte Präsentation den Unterlagen beigefügt werde. Der Stadtverordnete Rabold fragt, ob die Ausschreibung so kompliziert sei, dass externe Hilfe in Anspruch genommen werden müsse. Herr Diemer bekundet, dass die Inhalte ohne Weiteres auch im Hause beherrschbar seien, doch hinsichtlich der EU-weiten Ausschreibung rechtliche Risiken ausgeschlossen werden sollen.

Der Stadtverordnete Ließmann dankt mit den anderen Fraktionen für die Ausarbeitung. Der Stadtverordnete Sliwka meint, dass bei einer solchen Modellrechnung zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme alles in Ordnung sein müsse, damit die Tiefgarage auch von den Bürgern angenommen werde. Hinsichtlich der Unterhaltsreinigung fragt er, ob diese gegebenenfalls durch den Bauhof unternommen werden könne. Weiter fragt er, warum das Cash-Management extern vergeben werden soll und warum 20 Stellplätze für die Verwaltung vorgesehen werden. Die Bürgermeisterin bekundet, dass die Umsätze nach 5 Jahren Betriebszeit auf 100 % kalkuliert worden seien, d.h. die Rentabilitätsschwelle werde nach Jahren erreicht, die Zahlen seien sehr konservativ angenommen. Hinsichtlich des Cash-Management und einer etwaigen Unterhaltsreinigung durch den Bauhof berichtet sie, dass diese Leistungen optional in die Ausschreibung aufgenommen sind. Hier sei interessant zu sehen, was her-einkomme.

Der Stadtverordnete Rabold meint, dass die sorgfältige Ausarbeitung letztlich eine Schadenbegrenzung der politisch falschen Grundentscheidung darstelle. Der Stadtverordnete Ringel spricht im Sinne der Vorlage und ist auf das Ausschreibungsergebnis gespannt. Der Stadtverordnete Sliwka bzw. der Stadtverordnete Ließmann fragt, wann die Ausschreibung bekanntgemacht werde, wie lange eine europaweite Ausschreibung dauere und wann die Gremien voraussichtlich mit den Ergebnissen befasst werden. Herr Diemer bekundet, dass die Vergabefrist 5 Monate betrage. Die Qualität der Angebote werde in den Vergabevorschlag einbezogen. Die Bürgermeisterin bekundet, dass der Magistrat die Ausschreibungsergebnisse sichten und entscheiden werden. Der Stadtverordnete Sliwka meint, dass anlässlich der Vergabe mannigfaltige Investitionen auf den Gewinner der Ausschreibung zukommen und fragt, wie die Amortisationsdauer kalkuliert sei. Herr Diemer bekundet, dass in vergleichbaren Fällen eine Vertragslaufzeit von 10 Jahren angenommen werde.

Der Stadtverordnete Ochs lässt den Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Verkehr abstimmen.

Abstimmung: bei 8 Ja-Stimmen (CDU, SPD, GRÜNE, FDP) und 2 Enthaltungen (BBB) zur Annahme empfohlen

Der Stadtverordnete Sliwka lässt sodann den Haupt- und Finanzausschuss abstimmen.

Abstimmung: bei 9 Ja-Stimmen (CDU, SPD, GRÜNE, FDP) und 2 Enthaltungen (BBB) zur Annahme empfohlen

Es taucht die Frage nach der Zahl der anwesenden Ausschussmitglieder auf. Es wird klargestellt, dass der Stadtverordnete Baier in einer Doppelfunktion zugegen sei, nämlich zum einen als Mitglied des Haupt- und Finanzausschusses und zum anderen als stellvertretend wirkendes Mitglied im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Verkehr.

Der Stadtverordnete Sliwka lässt die Abstimmung wiederholen.

Abstimmung: bei 9 Ja-Stimmen (CDU, SPD, GRÜNE, FDP) und 2 Enthaltungen (BBB) zur Annahme empfohlen

Nachdem der Stadtverordnete Ochs die Verhandlungen des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Verkehr geschlossen hat, ruft der Stadtverordnete Sliwka TOP 3 auf.

Es ergeben sich keine Wortmeldungen.

Nachdem keine Wortmeldungen vorliegen, schließt der Ausschussvorsitzende die Sitzung um 22:20 Uhr.

Thomas Sliwka  
Ausschussvorsitzender

Dr. Achim Wächtler  
Schriftführer



Ersterfassungsdatum: 01.10.2020

Aktenzeichen:

Antragsteller: Verwaltung

Ersteller: Herr Diemer

## Bauverwaltung

<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Drucksachen-Nr.: DS-219/2020</b>
-------------------------	-------------------------------------

Beratungsfolge	Sitzungstermin	TOP
Magistrat der Stadt Bruchköbel	07.10.2020	9.
Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bruchköbel	27.10.2020	14.
Haupt - und Finanzausschuss	17.11.2020	2.
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Verkehr	17.11.2020	3.
Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bruchköbel	08.12.2020	

### Titel:

**Projekt Neue Stadtmitte Bruchköbel  
Festlegung einer Bewirtschaftungsform der Tiefgarage und Durchführung des Ausschreibungsverfahrens zur Erbringung der notwendigen Leistungen durch einen geeigneten Anbieter für den Betrieb der Tiefgarage unter der Verwaltung der Stadt**

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt die Arbeitsergebnisse zum Betriebs- und Bewirtschaftungskonzept der Tiefgarage unter dem zukünftigen Stadthaus zur Kenntnis. Es wird beschlossen, den künftigen Betrieb im Eigenbewirtschaftungsmodell unter Einbindung eines Dienstleisters für die technische, kaufmännische und servicegebundene Betriebsführung sicherzustellen.

Der Magistrat wird beauftragt, die Ausschreibung der erforderlichen Drittleistungen an einen geeigneten Dienstleister in die Wege zu leiten und anschließend die Vergabe zu entscheiden.

### Begründung:

Die Stadtverordnetenversammlung hat den Magistrat mit der Erarbeitung eines Bewirtschaftungs- und Betriebskonzeptes für die künftige Tiefgarage unter dem Stadthaus beauftragt. Zur Umsetzung dieses Beschlusses wurde innerhalb der Verwaltung eine Arbeitsgruppe mit Unterstützung externer Fachleute gebildet, die sich im Weiteren mit folgenden Grundsatzfragen und Aufgabenstellungen beschäftigt hat:

- Erfahrungswerte anderer Betreiber (**Anlage A**)
- Grundlagen- und Bestandserhebung, Gebietsfestlegung (**Anlage B**)
- Ziele und Qualitäten in der Ausgestaltung und im Betrieb (**Anlage C**)
- Technische Ausrüstung und Abrechnungssysteme (**Anlage D**)
- Gebührenerhebung und Parkrückvergütungssysteme (**Anlage E**)

- Betreibermodelle (**Anlage F**)
- Bilanzielle Betrachtungen (**Anlage G**)
- Ausschreibung und Vergabe (**Anlage H**)

### **Zusammenfassung der allgemeinen Erkenntnisse:**

- Die Qualitäten der Stadthaus-Tiefgarage entsprechen in jeder Hinsicht den Erfordernissen an eine attraktive, konkurrenzfähige Tiefgarage.
- Die Gebühr für Kurzparker sollte möglichst gering gewählt werden um die grundsätzliche Bereitschaft zur Nutzung der Tiefgarage zu fördern.
- Die überwiegende Anzahl der gebührenpflichtigen Stellplätze wird durch Kurzparker belegt werden (ca. 65 – 70 %).
- Die oberirdischen Stellplätze in unmittelbarer Nähe müssen gebührenpflichtig und/oder zeitlich eingeschränkt nutzbar sein.
- Je nach Auslastung sollten auch Dauerparkplätze angeboten werden, deren Anzahl und Miete nach dem tatsächlichen Bedarf geregelt werden muss.
- Das Angebot von Vorauszahlungs- u. Verrechnungstickets für Gewerbetreibende fördert die Nutzungsfrequenz.

### **Notwendige Leistungen für den Betrieb:**

- Einbau, Finanzierung und Betrieb der Parktechnik
- Wartung der Parktechnik und 24/7-Bereitschaftsdienst für die Störungsbeseitigung
- Cashmanagement incl. Bargeldentsorgung
- Abwicklung von EC-/Kreditkartenzahlungen
- regelmäßige Abrechnung der Zahlungseingänge
- Statistiken über die Auslastung und Nutzung der Tiefgarage
- regelmäßige Reinigung der Tiefgarage und Zugänge
- Schließdienst, nächtliche Kontrolle
- Einbau, Finanzierung und Betrieb der Kameraüberwachung
- Einbau, Finanzierung und Betrieb der E-Ladesäulen

### **Gründe für die Entscheidung des favorisierten Betreibermodells:**

Ziel ist, dass die Stadt Bruchköbel die maximale Kontrolle der wichtigen Immobilie im Herzen der Stadt behält, sie kann nicht nur die Parkgebühren oberhalb der Tiefgarage, sondern auch in der Tiefgarage festlegen und im Gleichgewicht halten. Sie kann den Service gegenüber Kunden und Schlüsselmieter wie dem Vollversorger/Supermarkt festlegen und deren Einhaltung überwachen und durchsetzen. Entschieden ist, dass die Stadt das Ergebnis (Gewinn/Verlust) mit den anderen innerstädtischen Zielen soweit wie möglich in Einklang bringen kann. Dies ist nur dann möglich, wenn die Stadt Bruchköbel die Tiefgarage als Betriebsmodell in Eigenbewirtschaftung unter Nutzung verschiedener oder eines Dienstleisters betreibt.

Die Eigenbewirtschaftung unter Einbindung eines einzigen Dienstleisters hätte den Vorteil, dass sämtliche für den Betrieb notwendigen Leistungen ohne weitere Koordination der Stadt Bruchköbel durch einen erfahrenen Anbieter erbracht werden können. Die Stadt Bruchköbel behält jedoch in jeder Hinsicht die Kontrolle über Preisgestaltung und Konditionen des Betriebs der Tiefgarage. Daher wird als Betriebsmodell eine Eigenbewirtschaftung mit einem Dienstleister für die technische, kaufmännische und servicegebundene Betriebsführung vorgeschlagen.

**Alternativen:** Die Eigenbewirtschaftung über eine städtische GmbH mit ggf. Einbindung einzelner Dienstleister für Teilbereiche wird aufgrund fehlender Erfahrungswerte in diesem Bereich zunächst nicht befürwortet. Die Akzeptanz der Tiefgarage bei den Nutzern wird sich in den ersten Jahren entscheiden, so dass hier für einen reibungslosen Ablauf auf Anbieter mit

Erfahrung beim Betrieb einer Tiefgarage gesetzt werden sollte. Nach Ende der Vertragslaufzeit mit dem Dienstleister ist dies neu zu bewerten.

**Fazit:**

Die für die Entscheidung über das Betriebsmodell ermittelten Prognosedaten stellen eine hinreichend verlässliche Grundlage für die Entscheidung über eine Eigenbewirtschaftung mit Dienstleister als effizientestes und für unsere Rahmenbedingungen bestes Betreiberformat dar. Eine Überprüfung sowohl der Entscheidungen über den Betrieb wie auch über das Tarif- und Entgeltmodell sind im Weiteren zur Systemoptimierung möglich und notwendig. Durch den eigenwirtschaftlichen Betrieb der Tiefgarage ist auch die laufende und sachgerechte Anpassung der Serviceangebote, der Einstellbedingungen und der Tarife jederzeit nach Vorliegen belastbarer Erhebungsdaten sichergestellt.

Dem Magistrat und der Stadtverordnetenversammlung werden daher die Annahme des Beschlussvorschlags und darauffolgend die vertragliche Bindung mit einem geeigneten Dienstleister empfohlen, der die Stadt mit technischen, kaufmännischen und servicebezogenen Leistungen bei der Betriebsführung der Tiefgarage unterstützt.

Anlage(n):

1. Anlage A
2. Anlage B
3. Anlage C
4. Anlage D
5. Anlage E
6. Anlage F
7. Anlage G
8. Anlage H



## **Anlage A**

### **Erfahrungswerte anderer Betreiber**

Die Tiefgarage unter dem Stadthaus und dem zukünftigen Vollversorgermarkt stellt für das konzeptionelle Ziel einer Steigerung der Aufenthalts- und Verweilqualität ein wesentliches Schlüsselbauwerk dar. Zahlreiche Akteure im Innenstadtbereich und insbesondere der umliegende Einzelhandel sind von der Attraktivität und der Benutzerfreundlichkeit der Tiefgarage als wesentliches Stellplatzangebot in der Innenstadt unmittelbar abhängig. Da die Stadt Bruchköbel in den letzten Jahren keine entgeltliche Parkraumbewirtschaftung durchgeführt hat, werden mit einer zukünftigen Parkgebührenerhebung Gewohnheiten und auch Erwartungen der Innenstadtbesucher unmittelbar tangiert. Maßgeblich für die Erarbeitung eines zielgerichteten Bewirtschaftungs- und Betriebskonzeptes ist daher der vorgeschaltete Diskurs über die Ziele und Erwartungen sowohl aus Sicht der potenziellen Nutzer wie auch der umliegenden Gewerbetreibenden und Händler.

Der nutzerseitige Dialog wurde ergänzt durch einen fachlichen Austausch mit kommunalen Betreibern von Parkierungsanlagen in Hanau und Bad Vilbel. Aus diesem Austausch wurden Sichtweisen, Erfahrungswerte und Hinweise zusammengetragen und der Beschlussvorschlag für das weitere Betriebs- und Bewirtschaftungskonzept zusätzlich gestützt.

Zusammenfassend konnten aus dem vorstehenden Erfahrungs- und Erwartungsaustausch folgende wesentlichen Anforderungen an die zukünftige Parkraumbewirtschaftung in der Bruchköbeler Innenstadt herausgearbeitet werden:

- Attraktivität für Kurzzeitparker, insbesondere hinsichtlich des Gebührenmodells und der Tariftaktung,
- gutes Leitsystem/Beschilderung zur Minderung des Parksuchverkehrs und zur Minderung der Einfahrhemmschwelle in die neue Tiefgarage,
- hohe Nutzerqualität in Bezug auf Beleuchtung, Beschilderung, Farbgestaltung und Services,
- komfortable Stellplatz- und Einfahrbreiten nebst ausreichend Aufstellfläche in den Zu- und Abfahrten,
- laufende Einbindung des Handels in die Tarifgestaltung, z.B. auch über Parkrückvergütungssysteme oder Bonusprogramme,
- hohe Servicequalität und kurze Reaktionszeit bei technischen Störungen,
- flexibles Entgeltmodell mit unterschiedlichen und anlassbezogenen Tarifgestaltungen,
- hohe Benutzerfreundlichkeit durch zeitgemäße und bargeldlose Bezahlssysteme,
- hoher Sicherheitskomfort insbesondere auch in den schwach frequentierten (nächtlichen) Belegungszeiten,
- Deckung der laufenden Betriebs- und Bewirtschaftungskosten,
- Sauberkeit,
- stetige Evaluierung des Vergütungsmodells und der Einstellzeiten, laufende (jährliche) Zielkontrolle.

## Anlage B

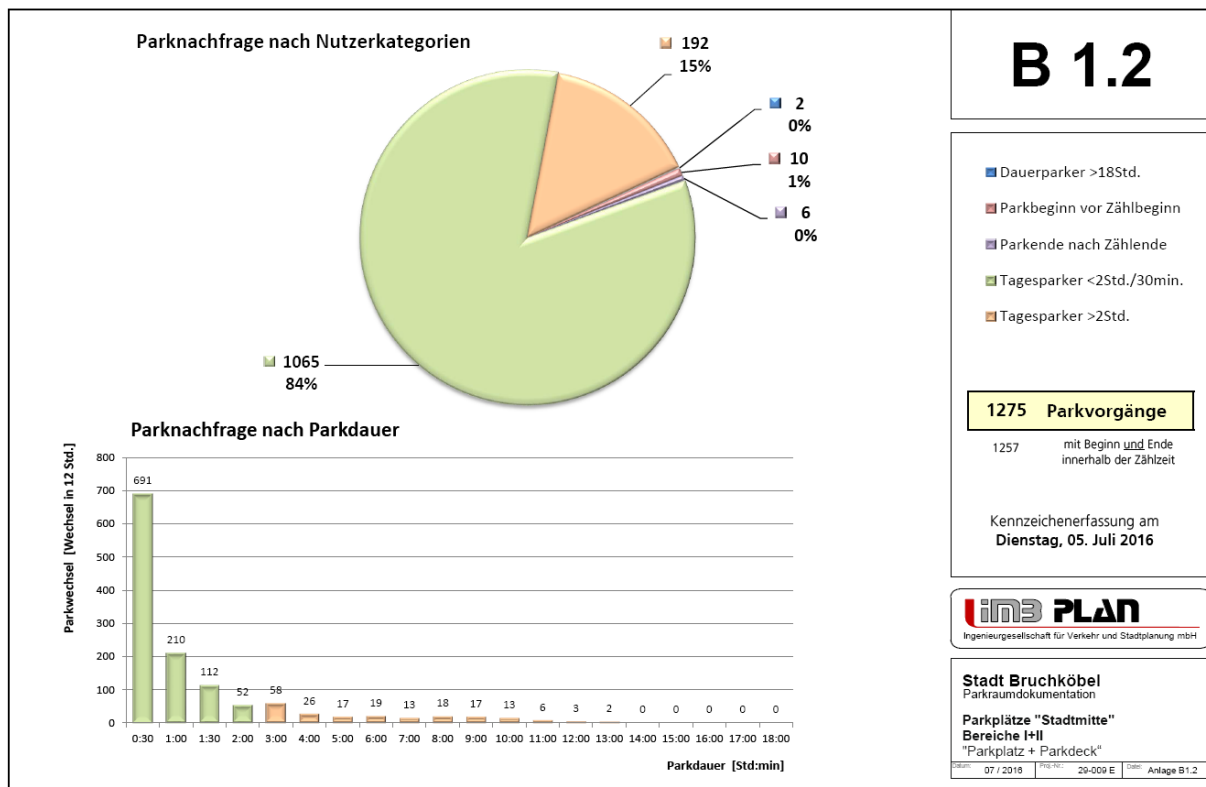
### Gebietsfestlegung, Grundlagen und Bestandserhebung

Bereits im Zuge der Entwurfsplanungen wurden wesentliche Planungsparameter aus einer Verkehrszählung (IMB Plan) und Nutzerbefragung (Stadtmarketing) ermittelt. Im Ergebnis dieser Erhebungen kann zusammenfassend festgestellt werden, dass im relevanten Angebotsbereich ein erheblicher Anteil (84%) der insgesamt 1275 ermittelten Parkvorgänge pro Tag auf Kurzzeitparker mit einer Verweildauer unter 2 Stunden entfällt.

Abbildung 1 – Parkraumangebot zentraler Bereich (Bestand vor Innenstadttumbau)



Abbildung 2 – Parknachfrage nach Nutzer



Wie bereits in der Planungsphase, aber insbesondere auch im Dialog mit kommunalen Parkhausbetreibern herausgearbeitet wurde, geht die Funktion der Tiefgarage über das reine Parkraumangebot als Ersatz für das bisherige Parkdeck hinaus. Die Tiefgarage hat zu einem erheblichen Anteil Verkehrsleitungsfunktionen, um die Stadträume von abgestellten Fahrzeugen und stetigem Parksuchverkehr zu entlasten. Erst durch die Verlagerung des Parkraums unter die Oberfläche konnten neue Flächen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Verweildauer, etwa durch den neuen Stadtplatz und die Einbindung des Krebsbachs in die Freiflächengestaltung, generiert werden.

Die Attraktivität der Tiefgarage und der Parkkomfort müssen im laufenden Betrieb aber damit auch sicherstellen, dass das Parkraumangebot von Innenstadtbesuchern angenommen wird. Die Bewirtschaftung des nach Umbau verbleibenden oberirdischen Parkraumangebotes und die damit einhergehende Leitung der Verkehrsströme in die Tiefgarage sollen künftig zu einer spürbaren Minderung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt beitragen. Aus diesem Grund ist das Parkraumbewirtschaftungskonzept der Innenstadt nicht auf das Bauwerk der Tiefgarage allein zu beschränken, sondern das Konzept muss das gesamte Parkraumangebot im innerstädtischen Einzugsbereich mit umfassen. Es wäre kontraproduktiv und es würde die gesetzten Ziele und Erwartungen in den Innenstadttumbau erheblich beeinträchtigen, wenn das oberirdische Parkraumangebot weiterhin kostenfrei zur Verfügung stehen würde. In diesem Fall wird der potentielle Nutzer der Tiefgarage dazu verleitet, zunächst ein oberirdisches Parkangebot aufzusuchen bevor er den Weg in die Tiefgarage wählt. Der Parksuchverkehr würde sich dann eher noch verstärken und die Auslastung der Tiefgarage wird zudem nicht begünstigt.

Aus den Darlegungen der Parkhausbetreiber in Hanau und Bad Vilbel wurde deutlich, dass eine Belebung der Innenstadt und eine Stärkung der Besucherfrequenz **nicht** vom entgeltfreien Parken bestimmt werden. Stattdessen kann belegt werden, dass der Nutzer ein angemessenes Parkentgelt zu zahlen bereit ist, wenn Zentralität und Benutzerfreundlichkeit seinen persönlichen Erwartungen

entsprechen. So zeigt zum Beispiel die teuerste Tiefgarage in Hanau (Marktplatz) die beste Auslastung und Rendite allein aufgrund der Zentralität sowie der hohen Einstellqualität in Bezug auf Service, Dimension, Beleuchtung, Sicherheit und Barrierefreiheit.

Um das relevante Gebiet für eine künftig notwendige Bewirtschaftung des Parkraumangebotes in der Innenstadt einzugrenzen wurde zunächst in einem sachgerechten Einzugsbereich um die Tiefgarage das öffentliche Parkraumangebot quantitativ erfasst und bezüglich spezifischer Nutzergruppen qualifiziert. Neben den Kurzzeitparkangeboten unmittelbar vor einzelnen Geschäften zeichnet sich das oberirdische Parkangebot im Innenstadtbereich insbesondere durch zahlreiche Einzelparkflächen mit geringer Parkplatzanzahl aus. Meist sind die Parkplatzangebote nur mit guten Ortskenntnissen aufzufinden. Die Erfolgsquote, auf diesen Parkflächen ein Parkplatzangebot zu finden, ist in den Hauptfrequenzzeiten eher gering.

Abbildung 3 – Übersichtskarte Innenstadt / Zonierung

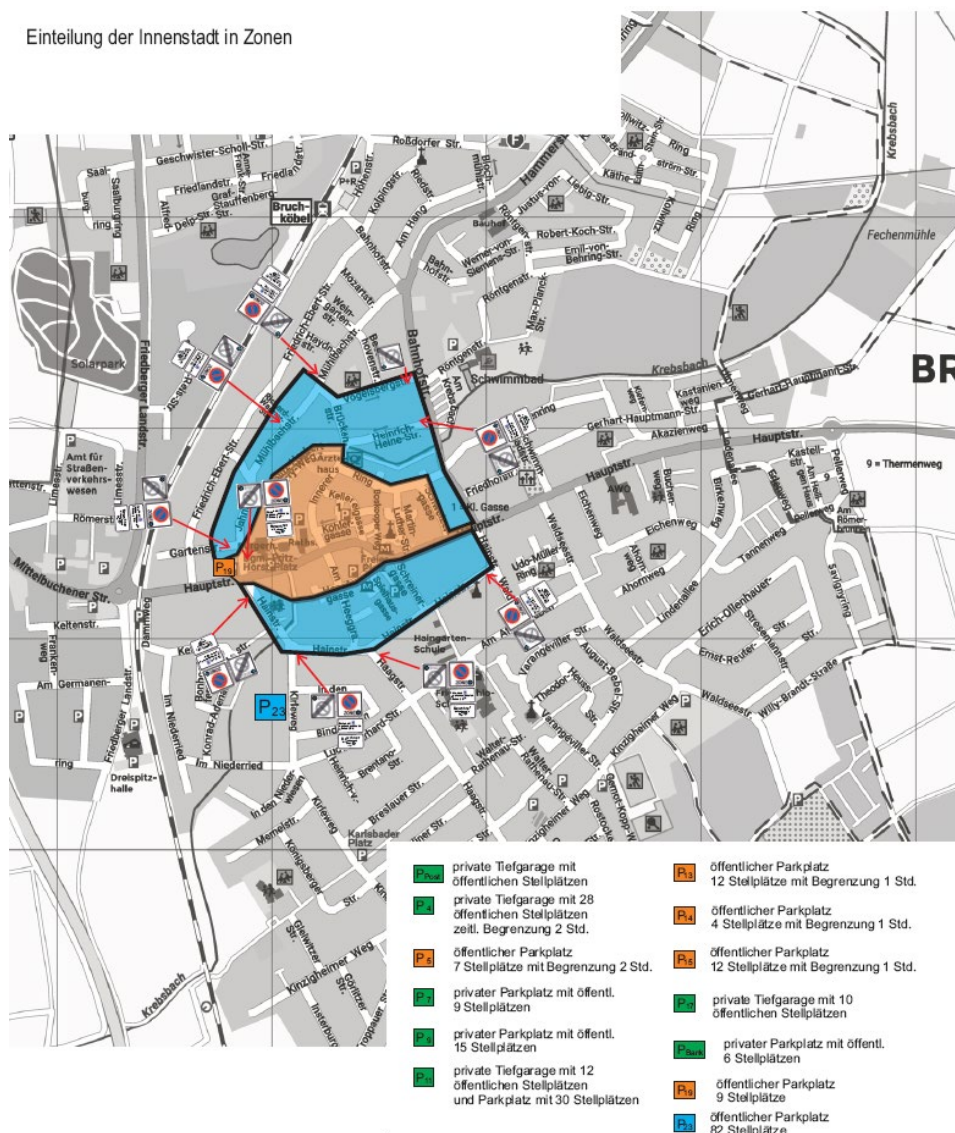
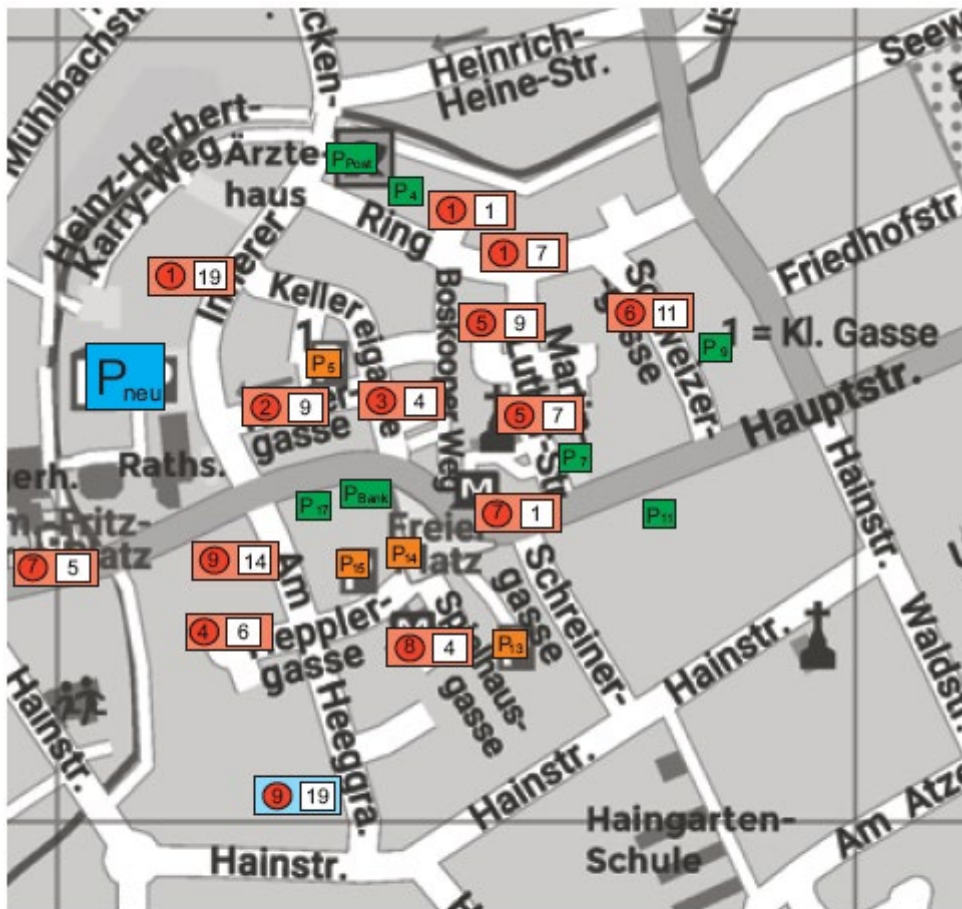




Abbildung 4 – Übersichtskarte Innenstadt / Parkraumangebote Bestand



- |   |   |  |
|---|---|--|
| <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">1</span> Bereich                 | <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">1</span> Innerer Ring  | <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">5</span> Martin-Luther-Str. |
| <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span> Anzahl                                      | <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">2</span> Köhlergasse   | <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">6</span> Schweizer Gasse    |
| <span style="background-color: #f4a460; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Zone 1 | <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">3</span> Kellereigasse | <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">7</span> Hauptstraße        |
| <span style="background-color: #add8e6; width: 20px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Zone 2 | <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">4</span> Hepplergasse  | <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">8</span> Spielhausgasse     |
|   | <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;">9</span> Am Heeggraben |  |

Eine zeitgemäße Parkraumbewirtschaftung auch kleiner, dezentraler Parkplätze ließe sich mit heutiger Technik mit geringem Aufwand über das Aufstellen von Parkticketautomaten in ein gesamtstädtisches Entgelt- und Abrechnungssystem einbinden. Zur Steuerung der Parkgewohnheiten kann auch eine deutlich teurere Tarifzone an der Oberfläche im Vergleich zum Entgelt in der Tiefgarage diskutiert werden. Die hierfür erforderlichen Parkautomaten arbeiten über eine autarke Energieversorgung (Solar) und sind lediglich über entsprechende Funkempfänger in das kommunale Datennetz eingebunden. Sie benötigen eine recht geringe Aufstellfläche.

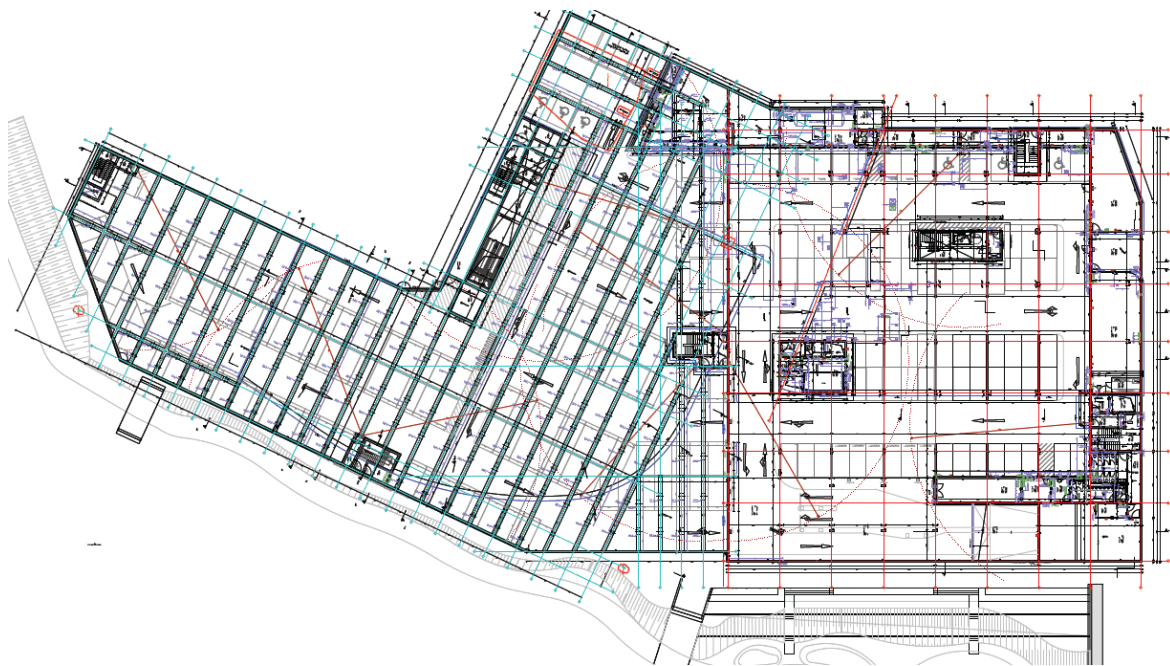
Inwieweit eine entgeltliche Bewirtschaftung kleinster Parkraumangebote sinnvoll und notwendig ist, kann auch zu einem späteren Zeitpunkt gesondert evaluiert und beraten werden, eine nachträgliche Einbindung in das kommunale Abrechnungssystem wäre jederzeit möglich. Alternativ zu einer entgeltlichen Bewirtschaftung kann aufgrund der kleinteiligen, dezentralen Eignungsmerkmale des oberirdischen Parkangebotes aber auch bereits eine Verkehrssteuerung über eine reine Beschilderungsstrategie ausreichend sein (z.B. Privilegierung für Anwohner oder Ladenbesucher, kurze Parkzeiten zum Be- und Entladen, Vorrang für E-Fahrzeuge, etc.). Zukünftig könnte auch die Umwandlung oberirdischer Parkplätze in E-Ladezonen und Fahrradabstellflächen zur Förderung der Mobilitätswende angedacht werden, wenn sich das Parkraumangebot in der Tiefgarage als ausreichend und komfortabel für Handel und Kunden etabliert hat.

## Anlage C

### Ziele und Qualitäten in der Ausgestaltung und im Betrieb

Die Tiefgarage ist für Besucher die erste Visitenkarte einer attraktiven Innenstadt, die Service- und Einstellqualität in die Parkgarage bestimmt maßgebend die Akzeptanz für eine Gebührenerhebung und trägt zudem auch zu einer dauerhaften Frequenzbelegung bei. Bereits in der Objektentwurfsphase wurden wesentliche Qualitätsparameter über komfortable Aufstellflächen sichergestellt, die auch in Hochbetriebszeiten eine rasche Ein- und Ausfahrt aus der Tiefgarage zulassen. Ebenso wurden insbesondere in Bauteil II unterhalb des SB-Marktes Parkraumbreiten von mindestens 2,70m und eine große Spannweite in der Tragkonstruktion berücksichtigt. Im Ergebnis überzeugt die Tiefgarage durch überdurchschnittlich komfortable Wege- und Einstellbreiten, wobei die Parkflächen weitestgehend stützenfrei und mit Breiten von bis zu 3,00 m sowohl ein bequemes Be- und Entladen von Einkaufswagen zulassen wie auch für Familien mit kleinen Kindern ausreichend sichere Bewegungsspielräume bietet.

Abbildung 5 – Grundriss Tiefgarage



Neben diesen Komfortattributen ist Teil der Innenraumgestaltung eine helle und freundliche Beleuchtung mit einem übersichtlichen und farblichen Parkleitsystem. Auf eine ampelgesteuerte Belegungsanzeige der Einzelparkplätze kann hingegen aufgrund der sehr guten Übersichtlichkeit innerhalb der Gesamtanlage verzichtet werden. Eine angenehme Farbkomposition ist zur Unterstützung der Attraktivität ebenso sinnvoll wie auch die Kennzeichnung der Stellflächen über sogenannte Parkteppiche (Abbildung), die dem Nutzer das abstandsgetreue Einparken deutlich erleichtert.

Abbildung 5: Farbbeispiel für Einfahrt- und Parkteppichkennzeichnung (Mathematikon Parking / Heidelberg)



Durch die Planungs- und Gestaltungsvorgaben wird sichergestellt, dass eine Aufenthalts- und Parkraumqualität entsteht, die mindestens der Qualität der Tiefgarage „Am Markt“ in Hanau entspricht. Die hohe Gestaltungsqualität wird unterstützt durch ein ansprechendes Beleuchtungskonzept und eine flächige Videoüberwachung, die den Besucherinnen und Besuchern ein hohes Sicherheitsgefühl bietet. In Abstimmung mit dem Ankernutzer (SB-Markt) sollen darüber hinaus Abreden für die tägliche Reinigung und das „Aufräumen“ der Tiefgarage noch gesondert vereinbart werden (z.B. Einsammeln verlassener Einkaufswagen, laufende Müllentsorgung, etc.). Das Gestaltungs- und Sicherheitskonzept wird flankiert durch eine attraktive Gestaltung der Zu- und Abgänge in Verbindung mit einem visuellen Wegeleitsystem, insbesondere auch zum Eingangsbereich des SB-Marktes. Für eine Nutzung der Tiefgarage außerhalb der Stadthaus- und Ladenöffnungszeiten sind der Einbau eines Rolltors und eine sichere Zugangsbeschränkung über das Parkticket unverzichtbar.



## **Anlage D**

### **Technische Ausrüstung und Abrechnungssysteme**

Neben der bereits genannten Videoüberwachung ist eine bewährte und zeitgemäße Automation von Park- und Abrechnungsvorgängen maßgebliches Ziel für die technische Ausstattung und die damit einhergehende Servicequalität. Die Installation von Parkabfertigungsanlagen (Schranken, Kassensautomaten) erfolgt nach heutigen technischen Standards über etablierte Hersteller (z.B. Skidata), die nachweislich eine zeitgemäße technische Handhabung, Flexibilität und Zukunftsfähigkeit gewährleisten. Eine Verknüpfung der Abrechnungs- und Servicetechnik mit anderen städtischen Angeboten (z.B. geplante Bruchköbel-Card) soll dabei ebenso gewährleistet werden wie die Anbindung an bargeldlose Bezahlmethoden über App und Mobiltelefon. In Bruchköbel befürwortet der Marketing- und Gewerbeverein bereits die Einführung eines entsprechenden Systems.

Auch wenn nicht alle technischen Möglichkeiten von Beginn an sinnvoll und nutzergerecht sind, können durch die bestehenden Grundinstallationen weitergehende Angebote bei Bedarf mit wenig Aufwand nachgerüstet werden. Frühzeitig angedacht ist aber insbesondere eine automatisierte Kennzeichenerkennung, um den Abrechnungs- und Ausfahrtvorgang für den Kunden noch attraktiver zu gestalten. Die Einhaltung von Anforderungen des Datenschutzes ist bei allen Systemen und Serviceangeboten obligatorisch und wird auch bei Übertrag auf einen Pächter oder Dienstleister verpflichtend sichergestellt.

## Anlage E

### Gebührenerhebung und Parkrückvergütungssysteme

Durch die zuletzt entgeltfreie Parkraumbewirtschaftung wird die künftige Erhebung von Parkgebühren bei vielen Kunden und Besuchern der Innenstadt zunächst auf Vorbehalte und eine mitunter eingeschränkte Akzeptanz stoßen. Diesem Vorbehalt soll im Wesentlichen durch die deutliche Qualitätsverbesserung des Parkraumangebotes begegnet werden. Es wird zudem erforderlich sein, insbesondere zu Beginn der Inbetriebnahme der Tiefgarage, die Einfahrhemmnisse durch eine moderate Preisgestaltung und attraktive Taktung deutlich zu minimieren. Im Weiteren ist aber aus ökonomischen Interessen auf eine angemessene und angebotsgerechte Preisgestaltung hinzuwirken, die auch erst nach einer Zeit der Eingewöhnung und einer laufenden Nutzerevaluierung (über Anzahl, sowie Parkzeit und -dauer) sinnvoll auszugestalten ist. Hilfswiese ist zu Beginn der Parkraumbewirtschaftung die Anlehnung an kommunale Parkentgelte in Parkhäusern und Tiefgaragen in vergleichbarer Lage und Frequenz sachgerecht. In den Hanauer Parkhäusern werden in Abhängigkeit von Größe, Lage und Qualität der Anlagen unterschiedliche Gebührensätze veranschlagt. Während eher ältere Parkhäuser in Innenstadtrandlagen (Krämerstraße, Nürnberger Straße) 1,50 EUR/Stunde an Werktagen veranschlagen, liegen die Gebühren in zentralen, modernen Parkhäusern (Marktplatz, Forum) bei 2,00-2,40 EUR /Stunde. Für Wochenenden, Abend- und Nachtzeiten gelten jeweils individuelle Tarife. Die Abrechnungstaktung erfolgt in Einheiten von 20 min oder 30 min, was jeweils nutzer- und zielgruppenabhängig ist. Die Praxis zeigt, dass die tatsächliche Auslastung der Tiefgarage weniger von der Gebührenhöhe als deutlich mehr von der Zentralität und dem Komfort der Anlagen bestimmt ist.

Parkrückvergütungssysteme kommen vielfältig zum Einsatz, wobei etablierte Systeme über Nachsteckkarten/Münzen am häufigsten sind. Die technischen Voraussetzungen für alle Formen digitaler Rückvergütungs- und Bonussysteme sind über die vernetzen und weitestgehend digitalisierten Bezahlprozesse softwareseitig möglich, der Zeitpunkt der Einführung aber insbesondere auch vom Nutzerverhalten und der technischen Affinität der Zielgruppen abhängig. Die Einführung von Parkrückvergütungssystemen setzt im Wesentlichen die Bereitschaft der Händler voraus, an solchen Programmen im Sinne der Kundenbindung mitzuwirken. Für den Betreiber ergeben sich durch Parkrückvergütungssysteme im Regelfall keine Einnahmeherausfälle, da die Übernahme der Parkgebühren durch den jeweiligen Händler erfolgt. Es obliegt aber der Stadtverordnetenversammlung, zu gegebener Zeit und nach den gebotenen Möglichkeiten auch über kommunal finanzierte Anreizprogramme zur Förderung des örtlichen Einzelhandels zu beraten.

Bereits Teil der vertraglichen Regelungen im Kontext des Innenstadumbaus ist eine entgeltfreie Nutzung der Tiefgarage für Kunden des künftigen Vollversorgers für einen Zeitraum von bis 90 Minuten des Einkaufs. Der Betreiber des SB-Marktes beteiligt sich darüber hinaus nach den vertraglichen Regelungen an laufenden Betriebs- und Bewirtschaftungskosten im Verhältnis von 80/226.

Neben der Gebührenerhebung für Kurzzeitparker ergeben sich weitere Einnahmepotenziale aus Sondernutzungen, z.B. an Veranstaltungstagen oder für Bewohner und Geschäftsinhaber umliegender Straßen (z.B. Dauerparker, Nachtparker). Derartige Angebote können aber erst nach Vorlage verlässlicher Nutzer- und Einstelldaten validiert und bewertet werden. Als Einnahmepotenzial bleiben derartige Sondernutzungen zunächst ohne Betrachtung.

Relevante Erlöspotenziale ergeben sich aber bereits mit Inbetriebnahme der Anlage aus der Vermietung und Verpachtung von Werbeflächen.

## Anlage F

### Betreibermodelle

Der Betrieb der Tiefgarage ließe sich grundsätzlich über folgende Fremd- und Eigenbewirtschaftungsmodelle sicherstellen:

- Verpachtung der Tiefgarage an einen externen Betreiber (**Fremdbewirtschaftungsmodell**)
- vollständige Eigenbewirtschaftung über die Stadt oder eine städtische GmbH (**Eigenbewirtschaftungsmodell ohne Dienstleister**)
- Eigenbewirtschaftung mit externem Dienstleister für die technische, kaufmännische und servicegestützte Parkabfertigung (**Eigenbewirtschaftungsmodell mit Dienstleister**)

#### Fremdbewirtschaftungsmodell

Für die Verpachtung der Anlage spricht im Wesentlichen die Abwälzung der Betriebs- und Bewirtschaftungsrisiken auf den privaten Betreiber. Es ist hier davon auszugehen, dass ein professioneller Betreiber den Betrieb und die Unterhaltung der Tiefgarage deutlich effizienter und kostengünstiger organisieren kann als die Stadt selbst. Erste Rentabilitätsbetrachtungen zeigen bereits, dass die Bewirtschaftung der Tiefgarage unter dem Ansatz einer hohen Nutzer- und Servicequalität nur mit einer geringen Renditeerwartung erfolgen kann. Um eine vertretbare Pachthöhe sicherzustellen müssten dem Betreiber weitest gehende Freiheiten in der Service- und Preisgestaltung offeriert werden, sodass der Einfluss auf die vorgenannten Ausstattungs- und Betriebsqualitäten und insbesondere auch auf eine steuerungspolitische Preisgestaltung nur noch marginal ausfallen würde. Es liegt auf der Hand, dass ein privater Betreiber den Zielen und Erwartungen der Nutzer und des Einzelhandels nicht entsprechen wird und damit maßgebliche Ziele, die mit dem Bau der Tiefgarage verbunden sind, durch eine vornehmlich renditeorientierte Bewirtschaftung konterkariert würden. Auch im Vergleich zu Gegebenheiten in Hanauer Parkhäusern, die von privaten Betreibern bewirtschaftet werden, wird ein Fremdbewirtschaftungsmodell nicht empfohlen. So zeigt zum Beispiel das Parkhaus „City-Center“ eine deutliche geringere Nutzerqualität als vergleichbare kommunale Parkhäuser.

#### Eigenbewirtschaftung ohne Dienstleister

Der eigene Betrieb und die Bewirtschaftung der Tiefgarage basiert auf folgenden drei Handlungsschwerpunkten:

- der **technische Betrieb**, d.h. die Installation der Parkabfertigungsanlagen (Schranken, Kassenautomaten, Videokamera zur Kennzeichenerfassung) einschließlich deren Unterhaltung, Wartung, Säuberung und Entleerung.
- das **Inkasso**, d.h. die Erhebung und Abrechnung der Entgelte einschließlich der Automatenentleerung und der Abrechnung mit Bezahldiensten (Kartendienstleister).
- der **Service**, wie etwa die Reinigung, die Wartung der technischen Gebäudeanlagen (Brandmelder, Lüftung, Aufzüge etc.), das Beschwerdemanagement, der 24 h-Bereitschaftsdienst, die Betriebsaufsicht, usw.)

Die Erbringung dieser Leistungen durch die Stadt oder eine städtische GmbH (Vorteil des Vorsteuerabzuges) setzt neben der Anschaffung der entsprechender Parkabfertigungs- und Überwachungstechnik auch die notwendigen Personalressourcen für technische, kaufmännische und serviceorientierte Leistungen voraus. Es ist davon auszugehen, dass sich der Aufbau eigener Personal- und Technikressourcen für eine einzige Tiefgarage nicht amortisiert und sich der monatliche Aufwand deutlich über dem zu erwartenden Entgelt für einen Dienstleister bewegt. Ein hierfür überschlägig zu veranschlagendes Dienstleistungshonorar von etwa 8.000 EUR /Monat wird bereits durch den technischen Investitionsbedarf und die Personalkosten übertroffen.

#### Eigenbewirtschaftung mit einem Dienstleister

Die Übertragung der vorgenannten Handlungsfelder auf einen professionellen Dienstleister entlastet die Stadt von den Investitionen in die notwendige personelle und technische Ausstattung. Es ist sowohl im kommunalen wie auch im privaten Bereich verbreitet, dass sich Eigentümer von Parkierungsanlagen für deren Betrieb spezialisierter Servicedienstleister bedienen. Mit der Beauftragung eines Dienstleisters wird auch sichergestellt, dass die Bewirtschaftung stets nach neuesten technischen Standards erfolgt und auf regelmäßige technische Veränderungen zeitnah reagiert werden kann. Unterschiede in Dienstleistungsmodellen ergeben sich hauptsächlich im Umfang der übertragenden Leistungen, was im Einzelfall eine gewisse Variabilität ermöglicht. Größere Kommunen, die auch über eine entsprechende Anzahl eigener Parkhäuser verfügen, bedienen sich für die zu erbringenden Services im Regelfall eigener Dienstleistungsgesellschaften. Der Aufbau einer eigenen Servicegesellschaft wäre aber erst ab einer gewissen Anzahl zu bewirtschaftender Parkhäuser oder Tiefgaragen sachgerecht und sinnvoll.

Aus den bestehenden Ressourcen innerhalb der Stadtverwaltung und auch der Stadtmarketing GmbH kann der Umfang sinnvoller Eigenleistungen lediglich auf Teilbereiche der Services (Reinigung, Wartung, Vermarktung) reduziert werden, wenn keine weiteren Personalstellen und neue Aufgabenbereiche entstehen. Die Erfüllung von Serviceleistungen des täglichen Betriebs (Beschwerdemanagement, Störungsbeseitigung, Fernwartung) sollte zudem aus einer Hand erfolgen, um insbesondere aus Sicht des Kunden stets einheitliche und verlässliche Kommunikationswege sicherzustellen. Nicht ausgeschlossen ist eine schrittweise Übernahme und Verlagerung externer Tätigkeiten auf eigene Verwaltungseinheiten mit zunehmender Praxiserfahrung aus dem laufenden Betrieb und bei Veränderung städtischer Handlungsspielräume. Eine Entscheidung über Art und Umfang einer Einbindung externer Dienstleisters kann nach Ablauf der Vertragslaufzeit jederzeit neu beraten und justiert werden.

## Anlage G

### Bilanzielle Betrachtungen

Zur Stützung eines tragfähigen Vergütungsmodells wurden zunächst die ökonomischen Mindestziele (Refinanzierung der laufenden Betriebs- und Bewirtschaftungskosten ohne Kapitaldienst und Abschreibung) sowie die strukturellen Steuerungsinteressen herangezogen, die im Planungs- und Entscheidungsprozess zum Innenstadtumbau bereits thematisiert wurden. Mit Unterstützung der Parkhausbetriebsgesellschaft der Stadt Hanau (HPG) wurde hierzu ein Kalkulationsmodell als Excel-Tabelle erarbeitet, das eine wirtschaftliche Bilanzprognose in Form einer Ein- und Ausgabenbetrachtung mit veränderlichen Eingangsparametern ermöglicht. Über die Anpassung einzelner Rahmenparameter (Parkfrequenz, Gebührenhöhe, etc.) können somit verschiedene Szenarien simuliert und bewertet werden.

Zunächst ist eine wesentliche Erkenntnis aus dem Diskurs mit den Vertretern der HPG, dass ein Betriebs- und Bewirtschaftungsmodell aufgrund der Varianz der Eingangsparameter immer nur als Momentaufnahme betrachtet werden kann, welches zunächst eine Eigewöhnungsphase der Nutzer ebenso berücksichtigen sollte wie eine gleitende Anpassung der Kalkulationsansätze auf Grundlage flankierender Evaluierungsprozesse.

Die Erarbeitung einer ersten Einnahmen-/ Überschussrechnung kann insofern zunächst nur einen orientierenden Charakter in Bezug auf das Verhältnis und das Wechselspiel von Erlös, Kosten und Ergebnis liefern. Während anhand umfangreicher Erfahrungs- und Vergleichswerte die zu erwartenden Kosten relativ gut kalkuliert werden können, ist die Erlöserwartung zunächst von einem plausiblen Ansatz der Einstellhäufigkeiten in Verbindung mit der durchschnittlichen Parkgebühr abhängig. Wesentliche Ausgangsparameter für die Ermittlung der Erlöse auf Jahressicht sind hierbei:

- **die Kurzzeitparkgebühren (pro Stunde)**

Auf Grundlage der vorstehenden Ausführungen wurde für das Startscenario ein durchschnittliches Parkentgelt von 1,50 EUR/Stunde auch bereits in der Anlaufphase für angemessen und sachgerecht erachtet. Eine sinnvolle Steuerung der Auslastung insbesondere in der Anlaufzeit kann über eine entsprechend Frequenztaktung erfolgen.

- **die Anzahl von Kurzzeitparkvorgängen (Parkfrequenz)**

Gestützt über Erfahrungswerte anderer Betreiber, kann die aus den Bestandserhebungen (IMB Plan) ermittelte Frequenz von ca. 5 Parkvorgängen täglich pro Stellplatz bestätigt werden. Um die Anzahl entgeltfreier Parkvorgänge der SB-Markt Einkäufer angemessen zu berücksichtigen, wurde der Frequenzansatz in der Prognoseberechnung auf die Hälfte, somit **2,5 Parkvorgänge pro Stellplatz**, reduziert. Insgesamt sind nach Abzug von 25 Dauerstellplätzen für die Bedarfe des Rathauses und des SB-Marktes **206 Kurzzeitstellplätze** (inklusive 15 Stellplätze vor dem SB-Markt) verfügbar.

- **die Gebühren aus der Bewirtschaftung von Dauerparkplätzen**

Das Parkraumangebot der Tiefgarage soll künftig vornehmlich Kurzzeitparkern vorbehalten bleiben. Für den Mindestbedarf des Rathauses und aus den vertraglichen Bindungen mit dem SB-Markt Betreiber wurde eine Anzahl von 25 Dauerparkplätzen ermittelt, die entgeltfrei bewirtschaftet werden. Je nach Auslastung der Tiefgarage könnten künftig aber auch weitere

Parkplätze als Dauerparkplätze vorgehalten und gegen Entgelt vermarktet werden.

- **die Anzahl der Bewirtschaftungstage**

Nach den Angaben professioneller Betreiber kann mit 300 Bewirtschaftungstagen im Jahr kalkuliert werden. Ausgenommen in der Erlösererwartung bleiben somit sämtliche Sonn- und Feiertage, auch wenn eine Nutzung der Tiefgarage auch an diesen Tagen angeboten wird.

- **Einnahmen aus Werbung**

Werbemöglichkeiten ergeben sich in der Tiefgarage vielfältig. Neben farblichen Gestaltungen ist das Anbringen von Schaukästen im Bereich der Zu- und Abgänge ebenso vorstellbar wie im Bereich der Innenwände. Da insbesondere der SB-Markt Betreiber ein erhebliches Interesse an einer guten Wahrnehmung seiner Angebote haben dürfte, wurde ein Ansatz von 10.000 EUR pro Jahr zunächst für angemessen erachtet. Da die Anzahl und die Verortung von Werbeflächen aber sowohl das Erscheinungsbild der Tiefgarage tangieren als auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigen können, ist ein moderater Ansatz sachgerecht.

Weitere Sondererlöse zum Beispiel aus Veranstaltungsparken oder sonstigen besonders frequenzstarken Ereignissen sowie aus speziellen Programmen (z.B. Nachtparken für Anlieger etc.) bleiben zunächst mangels verlässlicher Kalkulierbarkeit unberücksichtigt. Eine Hinzunahme entsprechender Erlösansätze ist erst auf Basis praktischer Erfahrungswerte sinnvoll.

Im Ergebnis der Rentabilitätsberechnung kann nachgewiesen werden, dass bei einem Parkentgelt im Mittel von 1,50 EUR/Stunde die grundsätzliche Zielerwartung an eine Refinanzierung der laufenden Betriebs- und Bewirtschaftungskosten nach einer Anlaufzeit von ca. 2–3 Jahren erreicht werden kann. Dieser kalkulatorische Basistarif bietet auch hinreichende Möglichkeiten für eine flexible Gestaltung der zeitlichen Taktfrequenz, insbesondere in den Anlaufzeiten. Die hohe Qualität der Tiefgarage lässt darüber hinaus auch mit hinreichender Sicherheit erwarten, dass eine Entgelterhebung von im Mittel 1,50 EUR pro Stunde sowohl im Wettbewerb um Kunden und Besucher wie auch in der Akzeptanz der Nutzer mittel- und langfristig belastbar ist. Die steuerpolitischen Ziele werden über einen Entgeltansatz in dieser Höhe nicht negativ tangiert.

## **Anlage H**

### **Ausschreibung und Vergabe**

Die Beauftragung eines externen Dienstleisters im dargelegten Dienstleistungsmodell stellt einen öffentlichen Beschaffungsvorgang dar und unterliegt damit der Ausschreibungspflicht. Im Kontext der Erarbeitung eines Bewirtschaftungskonzeptes wurden über die Einschaltung eines entsprechenden Fachjuristen (RA Klenk, Kanzlei KKP) Anforderungen an ein öffentliches Vergabeverfahren erarbeitet. Da auch andere öffentliche Auftraggeber bereits sehr ähnliche Dienstleistungen ausgeschrieben haben, ist die Durchführung eines Vergabeverfahrens von relativ klaren Spielregeln geprägt. Neben dem Angebotspreis sollten hierbei stets qualitative Auswahlkriterien mit einem Gewicht von mindestens 50 % Berücksichtigung bei der Vergabeentscheidung finden, um die Servicequalität (Reaktionszeit, Erfahrung, Ausbildung des Servicepersonals, Sprachfähigkeiten etc.) und die Verlässlichkeit des Anbieters auch über die gesamte Vertragslaufzeit sicherzustellen. Zur Vergabe bietet sich ein offenes Verfahren (nach VgV) oder ein zweistufiges Verfahren (mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb) an, welches in einem Zeitraum von etwa 3-5 Monaten abgewickelt werden kann.

Der abzuschließende Vertrag zur Bindung des Dienstleisters ist hinreichend praxiserprobt und bezüglich seiner notwendigen Regelungsinhalte sicher und umfänglich auszugestalten. Im Allgemeinen ist von einer Mindestvertragslaufzeit von 10 Jahren auszugehen, wobei im Regelfall die Parkabfertigungsanlagen bei Vertragsbeendigung gegen Abstandsanzahlung (Restwert) auf den Eigentümer der Parkierungsanlage übergehen.



# Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Verkehr, 17.11.2020

## Projekt Neue Stadtmitte Bruchköbel

1. Festlegung der Bewirtschaftungsform der Tiefgarage
2. Durchführung des Ausschreibungsverfahrens zur Erbringung der notwendigen Leistungen durch einen geeigneten Anbieter für den Betrieb der Tiefgarage unter der Verwaltung der Stadt

# Bewirtschaftung der Tiefgarage

## Betreibermodelle

1. Vermietung/Verpachtung
2. Eigenbetrieb gründen
3. Bewirtschaftung auf eigene Rechnung

(siehe Anlage F)

# Bewirtschaftung der Tiefgarage

## Grundsätzliches

1. Die Akzeptanz der Tiefgarage hängt wesentlich von der räumlichen und der organisatorischen Qualität ab (siehe Anlage C)



# Bewirtschaftung der Tiefgarage



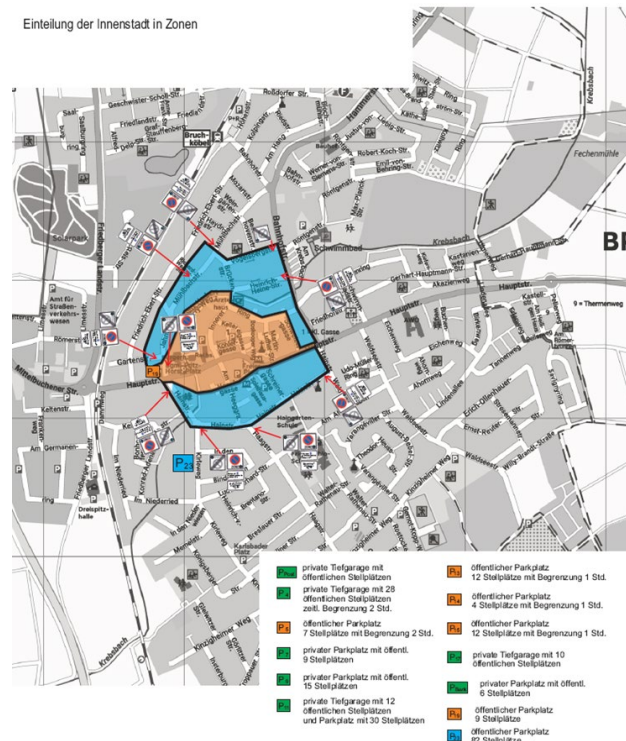


# Bewirtschaftung der Tiefgarage

## Grundsätzliches

2. Die Tiefgarage muss in ein Gesamtkonzept mit den Parkplätzen in der unmittelbaren Umgebung integriert werden

(siehe Anlage B)



# Bewirtschaftung der Tiefgarage

## Grundsätzliches

3. Die Gebührenstruktur muss sich an dem Bedarf und an dem Zuspruch durch die Nutzer orientieren

- Kurze “Einstiegsparkdauer“ (z.B. 30 Min.)
- Niedriger “Einstiegspreis“ (z.B. 60 Ct.)
- Angemessene Gebühr pro Std. (z.B. 1,50 €)

(siehe Anlage E)

# Bewirtschaftung der Tiefgarage

## 3. Bewirtschaftung auf eigene Rechnung

### Die Stadt Bruchköbel

- behält die maximale Kontrolle der wichtigen Immobilie im Herzen der Stadt
- kann nicht nur die Parkgebühren oberhalb der Tiefgarage, sondern auch in der Tiefgarage festlegen und im Gleichgewicht halten
- kann den Service gegenüber Kunden und Schlüsselmieterern wie REWE festlegen und die Einhaltung überwachen
- kann auch das Ergebnis (Gewinn/Verlust) mit den anderen innerstädtischen Zielen soweit wie möglich in Einklang bringen

(siehe Anlage F)

# Bewirtschaftung der Tiefgarage

## **Folgende Leistungen sind dabei zu koordinieren:**

- Einbau, Finanzierung und Betrieb der Parktechnik
- Wartung der Parktechnik und 24/7-Bereitschaftsdienst für die Störungsbeseitigung
- Cashmanagement incl. Bargeldentsorgung
- Abwicklung von EC-/Kreditkartenzahlungen
- regelmäßige Abrechnung der Zahlungseingänge
- Statistiken über die Auslastung und Nutzung der Tiefgarage
- regelmäßige Reinigung der Tiefgarage und Zugänge sowie öffentlichen Toiletten sofern diese mit der Tiefgarage genutzt werden sollen
- Schließdienst, nächtliche Kontrolle
- Einbau, Finanzierung und Betrieb der Kameraüberwachung
- Einbau, Finanzierung und Betrieb der E-Ladesäulen

(siehe Anlage A)



# Bewirtschaftung der Tiefgarage

## Rentabilitätsbetrachtung

**Ziel:** vollständige Refinanzierung der laufenden Betriebskosten aus der Parkgebührenhebung

### Maßnahmen vor Inbetriebnahme:

- Bilanzprognose anhand einer Einnahmen /Ausgabenbetrachtung auf Basis belastbarer Vergleichs- und Erfahrungswerte und unter Berücksichtigung einer bis zu fünfjährigen Anlaufzeit

### Maßnahmen nach Inbetriebnahme

- jährliche Evaluation der Einnahmen- und Ausgabenansätze anhand der tatsächlichen Einstell- und Verbrauchszahlen unverzichtbar
- etwaige Korrektur des Bewirtschaftungskonzeptes bei entsprechender Unter- oder Überschreitung der Überschussprognose jederzeit möglich

# Bewirtschaftung der Tiefgarage

## Rentabilitätsbetrachtung – Einnahmenmodell

Relevante Faktoren für das Einnahmemodell und hierzu getroffene Ansätze

- Kurzzeitfrequenz (durchschnittliche Anzahl der Kurzzeitparkvorgänge pro Tag pro Stellplatz): 2,5
- Anzahl der Dauer- und Kurzzeitparkplätze: 25 / 206
- Durchschnittliche Parkdauer: 60 min
- Kurzzeit-Parkgebühren pro Stunde: 1,50 EUR
- Mietpreis Dauerparkplätze: ohne Berechnung
- Anzahl Bewirtschaftungstage: 300
- Anlaufzeit: 5 Jahre

(siehe Anlage G)



**Bilanzübersicht  
ohne  
Berücksichtigung  
REWE  
(siehe Anlage G)**

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	
1	Bruchköbel					Dauerparkgebühren			Stellplätze	Kurzparkgebühren					Stellplätze	
2	TG Neue Mitte					Mo.-Fr.	0,00		0		1. Stunde	1,50			206	
3	Stellplätze:	231				Mo.-Sa.	0,00		0		2. Stunde	1,50	Parkdauer in Minuten:		60	
4						Mo.-So.	0,00		25		Tag	12,00			1,50	
5	Datum:	16.11.2020				Monate			12			Tage	300			
6	Betriebsjahre		Park-	Erlös pro	Standard	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
7	Auslastung in %		frequenz	Vorgang	100	60	75	85	90	95	100	100	100	100	100	
8	Mo.-Fr.	0	1,00	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9	Mo.-Sa.	0	1,00	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10	Mo.-So.	25	1,00	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11	Kurzzeitparker	206	2,50	1,50	231.750	139.050	173.810	196.990	208.580	220.160	231.750	231.750	231.750	231.750	231.750	
12	Sonstiges, z. B. Werbung im PH				10.000	6.000	7.500	8.500	9.000	9.500	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	
13	Umsatzerlöse brutto				241.750	145.050	181.310	205.490	217.580	229.660	241.750	241.750	241.750	241.750	241.750	
14	Umsatzsteuer	19,00			38.600	23.200	28.900	32.800	34.700	36.700	38.600	38.600	38.600	38.600	38.600	
15	<b>Umsatzerlöse netto</b>				<b>203.150</b>	<b>121.850</b>	<b>152.410</b>	<b>172.690</b>	<b>182.880</b>	<b>192.960</b>	<b>203.150</b>	<b>203.150</b>	<b>203.150</b>	<b>203.150</b>	<b>203.150</b>	
16	Erlöse pro Stellplatz				880	530	660	750	790	840	880	880	880	880	880	
18	Dauerparkvorgänge pro Tag				25	15	19	21	23	24	25	25	25	25	25	
19	Kurzparkvorgänge pro Tag				515	309	386	438	464	489	515	515	515	515	515	
20	Parkvorgänge pro Tag				540	324	405	459	486	513	540	540	540	540	540	
21	<b>Gesamtfrequenz</b>				<b>2,34</b>	<b>1,40</b>	<b>1,75</b>	<b>1,99</b>	<b>2,10</b>	<b>2,22</b>	<b>2,34</b>	<b>2,34</b>	<b>2,34</b>	<b>2,34</b>	<b>2,34</b>	
23	Personalkosten	Festkosten			18.000	16.000	16.000	17.000	17.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	
24	Energiekosten	pro Stellplatz	70		16.170	12.940	14.150	14.960	15.360	15.770	16.170	16.170	16.170	16.170	16.170	
25	Reinigungskosten	pro Anlage			12.000	9.600	10.500	11.100	11.400	11.700	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	
26	Instandhaltung/Wartung	pro Anlage			30.000	24.000	26.250	27.750	28.500	29.250	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	
27	Gewerbsteuer	Festkosten			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
28	Beiträge/Gebühren	Festkosten			3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	
29	Betriebsversicherungen	Festkosten			3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	
30	PH-Verwaltung +PA-Technik	Festkosten			100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	
31	Fernüberwachung	inkl.			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
32	Büro/Werbekosten	inkl			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
33	<b>Betriebskosten</b>				<b>182.170</b>	<b>168.540</b>	<b>172.900</b>	<b>176.810</b>	<b>178.260</b>	<b>180.720</b>	<b>182.170</b>	<b>182.170</b>	<b>182.170</b>	<b>182.170</b>	<b>182.170</b>	
34	<b>Betrko. pro Stellplatz</b>				790	730	750	770	770	780	790	790	790	790	790	
36	Sonstiges	Festkosten			1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	
37	Unterhaltung	Festkosten			10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	
38	Grundsteuer	Festkosten			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
39	So. öff. Abgaben	Festkosten			1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	
40	Gebäudeversicherungen	Festkosten			5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	
41	Gebäudeverwaltung	pro Stellplatz	10		2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	
42	<b>Gebäudekosten</b>				<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	
43	Gebko. pro Stellplatz				90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	
45	<b>Gesamtkosten</b>				<b>202.170</b>	<b>188.540</b>	<b>192.900</b>	<b>196.810</b>	<b>198.260</b>	<b>200.720</b>	<b>202.170</b>	<b>202.170</b>	<b>202.170</b>	<b>202.170</b>	<b>202.170</b>	
46	Kosten pro Stellplatz				880	820	840	850	860	870	880	880	880	880	880	
48	<b>Überschuß</b>				<b>980</b>	<b>-66.690</b>	<b>-40.490</b>	<b>-24.120</b>	<b>-15.380</b>	<b>-7.760</b>	<b>980</b>	<b>980</b>	<b>980</b>	<b>980</b>	<b>980</b>	
49	Überschuß pro Stellplatz				0	-290	-180	-100	-70	-30	0	0	0	0	0	





# Bewirtschaftung der Tiefgarage

## Rentabilitätsbetrachtung – Einnahmenmodell

Varianten und deren Auswirkungen p.a. im Prognoseansatz:

- Kurzzeitfrequenz (durchschnittliche Anzahl der Kurzzeitparkvorgänge pro Tag pro Stellplatz): 2,5  
Ergebnisvarianz bei Veränderung um 0,5 Vorgängen: +/- 40.000 EUR (Bezugsgröße 5,3 Parkvorgänge aus Gutachten IMB-Plan 2017)
- Anzahl der Dauer- und Kurzzeitparkplätze: 25 / 206  
Mehrerlöspotenzial für Dauerparkplätze: ca. 20 DP\*70,00 EUR/Monat = 16.800 EUR
- Durchschnittliche Parkdauer: 60 min  
Ergebnisvarianz bei Veränderung um 30 Minuten: +/- 100.000 EUR  
(ggf. spätere Anpassung der Tariftaktung notwendig)
- Kurzzeit-Parkgebühren pro Stunde: 1,50 EUR  
Ergebnisvarianz bei Veränderung um 0,50 EUR/Std.: +/- 70.000 EUR
- Mietpreis Dauerparkplätze: ohne Berechnung (5), mit Berechnung (20)  
zusätzliche Einnahmepotenzial: ca. 16.800 EUR (bei Mietpreis von 70,00 EUR/Tag)

(siehe Anlage G)

**Bilanzübersicht  
mit  
Berücksichtigung  
REWE  
(siehe Anlage G)**

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
1	Bruchköbel					Dauerparkgebühren			Stellplätze	Kurzparkgebühren					Stellplätze
2	TG Neue Mitte					Mo.-Fr.	0,00		0		1. Stunde	1,50			206
3	Stellplätze:	231				Mo.-Sa.	0,00		0		2. Stunde	1,50	Parkdauer in Minuten:		60
4						Mo.-So.	0,00		25		Tag	12,00			1,50
5	Datum:	16.11.2020				Monate	12				Tage	300			
6	Betriebsjahre		Park-	Erlös pro	Standard	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7	Auslastung in %		frequenz	Vorgang	100	60	75	85	90	95	100	100	100	100	100
8	Mo.-Fr.	0	1,00	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Mo.-Sa.	0	1,00	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	Mo.-So.	25	1,00	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	Kurzzeitparker	206	2,50	1,50	231.750	139.050	173.810	196.990	208.580	220.160	231.750	231.750	231.750	231.750	231.750
12	Sonstiges, z. B. Werbung im PH				10.000	6.000	7.500	8.500	9.000	9.500	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
13	Umsatzerlöse brutto				241.750	145.050	181.310	205.490	217.580	229.660	241.750	241.750	241.750	241.750	241.750
14	Umsatzsteuer	19,00			38.600	23.200	28.900	32.800	34.700	36.700	38.600	38.600	38.600	38.600	38.600
15	<b>Umsatzerlöse netto</b>				<b>203.150</b>	<b>121.850</b>	<b>152.410</b>	<b>172.690</b>	<b>182.880</b>	<b>192.960</b>	<b>203.150</b>	<b>203.150</b>	<b>203.150</b>	<b>203.150</b>	<b>203.150</b>
16	Erlöse pro Stellplatz				880	530	660	750	790	840	880	880	880	880	880
18	Dauerparkvorgänge pro Tag				25	15	19	21	23	24	25	25	25	25	25
19	Kurzparkvorgänge pro Tag				515	309	386	438	464	489	515	515	515	515	515
20	Parkvorgänge pro Tag				540	324	405	459	486	513	540	540	540	540	540
21	<b>Gesamtfrequenz</b>				<b>2,34</b>	<b>1,40</b>	<b>1,75</b>	<b>1,99</b>	<b>2,10</b>	<b>2,22</b>	<b>2,34</b>	<b>2,34</b>	<b>2,34</b>	<b>2,34</b>	<b>2,34</b>
23	Personalkosten	Festkosten			11.684	10.000	11.000	11.000	11.000	11.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
24	Energiekosten	pro Stellplatz	70		10.496	8.400	9.180	9.710	9.970	10.230	10.500	10.500	10.500	10.500	10.500
25	Reinigungskosten	pro Anlage			7.789	6.230	6.820	7.210	7.400	7.590	7.790	7.790	7.790	7.790	7.790
26	Instandhaltung/Wartung	pro Anlage			19.474	15.580	17.040	18.010	18.500	18.990	19.470	19.470	19.470	19.470	19.470
27	Gewerbsteuer	Festkosten			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	Beiträge/Gebühren	Festkosten			1.947	1.947	1.947	1.947	1.947	1.947	1.947	1.947	1.947	1.947	1.947
29	Betriebsversicherungen	Festkosten			1.947	1.947	1.947	1.947	1.947	1.947	1.947	1.947	1.947	1.947	1.947
30	PH-Verwaltung +PA-Techni	Festkosten			64.912	64.912	64.912	64.912	64.912	64.912	64.912	64.912	64.912	64.912	64.912
31	Fernüberwachung	inkl.			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32	Büro/Werbekosten	inkl.			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33	<b>Betreibungskosten</b>				<b>118.251</b>	<b>109.017</b>	<b>112.847</b>	<b>114.737</b>	<b>115.677</b>	<b>116.617</b>	<b>118.567</b>	<b>118.567</b>	<b>118.567</b>	<b>118.567</b>	<b>118.567</b>
34	<b>Betrko. pro Stellplatz</b>				510	470	490	500	500	500	510	510	510	510	510
36	Sonstiges	Festkosten			1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
37	Unterhaltung	Festkosten			10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
38	Grundsteuer	Festkosten			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	So. öff. Abgaben	Festkosten			1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
40	Gebäudeversicherungen	Festkosten			5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
41	Gebäudeverwaltung	pro Stellplatz	10		2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300
42	<b>Gebäudekosten</b>				<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.000</b>
43	Gebko. pro Stellplatz				90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
45	<b>Gesamtkosten</b>				<b>138.251</b>	<b>129.017</b>	<b>132.847</b>	<b>134.737</b>	<b>135.677</b>	<b>136.617</b>	<b>138.567</b>	<b>138.567</b>	<b>138.567</b>	<b>138.567</b>	<b>138.567</b>
46	Kosten pro Stellplatz				600	560	580	580	590	590	600	600	600	600	600
48	<b>Überschuß</b>				<b>64.899</b>	<b>-7.167</b>	<b>19.563</b>	<b>37.953</b>	<b>47.203</b>	<b>56.343</b>	<b>64.583</b>	<b>64.583</b>	<b>64.583</b>	<b>64.583</b>	<b>64.583</b>
49	Überschuß pro Stellplatz				280	-30	80	160	200	240	280	280	280	280	280