FREIE BÜRGER FÜR BADEN-BADEN e.V.

Freie Bürger für Baden-Baden e.V. · Lichtentaler Straße 33 · 76530 Baden-Baden

Regierungspräsidium Karlsruhe
-Kommunalaufsicht-
Leitender Regierungsdirektor Bernhard Gehweiler
76247 KARLSRUHE

14.03.2016

Höhe der Gebühren für das geplante Verkehrs- und Parkleitsystem in Baden-Baden, hier Überschreiten der Gebühren nach HOAI um ca. 100%

Sehr geehrter Herr Gehweiler,

wir bitten Sie, ein Planvorhaben in Baden-Baden auf seine Rechtmäßigkeit hin zu überprüfen. Konkret geht es um die Höhe der (angeblich "ausverhandelten", d. h. angeblich vertraglich verhandelten) Vergütung für die Planung des Parkleitsystems in Baden-Baden.

Wir bitten Sie, dazu die Beschlussvorlage Nr. 15.248 der Stadtverwaltung vom 21.10.2015 zur Kenntnis zu nehmen, die wir in der Anlage beilegen.

Es handelt sich um Beratungen im Bau- und Umlegungsausschuss und Gemeinderat, beide öffentlich. Auf die dortigen Ausführungen wird Bezug genommen. Daraus geht hervor, dass die Gemeinde Baden-Baden seit einiger Zeit ein neues Verkehrs- und Parkleitsystem plant. Man nahm seinerzeit Kosten in Höhe von ca. 4 Millionen Euro an. Mit der Planung wurde ein freies Ingenieurbüro beauftragt, wobei man (wie erst jetzt bekannt wurde) bis heute bereits Zahlungen von etwa 50% der angenommenen Planungskosten (im Ganzen 10%) auszahlte.

Zwischenzeitlich hat man das komplette Konzept vernünftigerweise abgespeckt und auf ca. 2 Millionen Euro beschränkt. Gleichwohl besteht die Stadt darauf, die ursprünglichen Planungskosten von ca. 400.000,- Euro (seinerzeit ca. 10%, nunmehr ca. 20% der Gesamtkosten) bezahlen zu müssen, "weil das vertraglich so vereinbart gewesen sei", so die Auskunft der Baden-Badener Verwaltung. Entweder ist der ursprüngliche Vertrag über die Planungskosten (in jedem Fall eine feste Summe, egal wie viel es am Ende kostet) rechtsfehlerhaft oder aber sind die endgültigen Planungskosten nunmehr falsch verhandelt (nicht angepasst an die realen Kosten = 10%).

Das Regierungspräsidium wird gebeten, den Vorgang auch unter dem Aspekt möglicher Untreue zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen
Marianne Raven
Marianne Raven
Stadträtin und Pressesprecherin

Anlage:
Beschlussvorlage Nr. 15.248 der Stadt Baden-Baden

Freie Bürger für Baden-Baden e.V.· Lichtentaler Straße 33 · 76530 Baden-Baden · Telefon 07221/935777
Mail: info@fbb-baden-baden.de · www.fbb-baden-baden.de
Rechtsform: Eingetragener Verein · Registergericht Baden-Baden VR 840
Vorstand: 1. Vorsitzender: Dipl.-Kfm. Tilman Schachtschneider · 2. Vorsitzender: Prof. Dr. med. Heinrich Liesen
Sparkasse Rastatt-Gernsbach: IBAN: DE49 6655 0070 0000 424374 · BIC: SOLADES1RAS

BADEN BADEN

Beschlussvorlage

Drucksache-Nr.
15.248

Dienststelle/Aktenzeichen
Fachgebiet Tiefbau
650.411

Datum
21.10.2015

Beratungsfolge	öff	nicht öff.	Sitzungstermin	TOP
Bau- und Umlegungsausschuss	X		29.10.2015	4
Gemeinderat	X		30.11.2015	

Betreff

Verkehrs- und Parkleitsystem

Beschlussvorschlag

Der Gemeinderat hält an dem Beschluss zur Einrichtung eines Verkehrs- und Parkleitsystems vom 13.05.2013 in der in der Vorlage dargestellten, modifizierten Form fest. Der interfraktionelle Antrag vom 05.06.2015 wird abgelehnt.

Beratungsergebnis

Gremium					Sitzung am	TOP
Einstimmig	Mit Stimmenmehrheit	Anzahl Ja	Anzahl Nein	Anzahl Enthaltungen	Laut Beschlussvorschlag	Abweichender Beschluss (siehe Protokoll)
☐	☐				☐	☐

Zusammengefasster Sachverhalt
Der Gemeinderat hat am 13.05.2013 (Drucksache 13.136) die Einrichtung eines Verkehrs- und Parkleitsystems beschlossen. Die Mittel in Höhe von 2,464 Mio. € sind über den Haushalt bereitgestellt.

Am 05.06.2015 stellte die SPD-Fraktion einen Antrag nach § 34 Gemeindeordnung mit dem Ziel, den oben genannten Beschluss aufzuheben und gleichzeitig Alternativen zu prüfen. Dem Antrag schlossen sich die Fraktionen der Grünen und der FBB an. Der Antrag ist als Anlage beigefügt.

Die Verwaltung hält an dem bereits beschlossenen Verkehrs- und Parkleitsystem in der in der Vorlage dargestellten, modifizierten Form fest. Die im Antrag vom 05.06.2015 unter Ziffer 2 – 4 genannten Prüf- bzw. Informationsaufträge werden in den Gremiensitzungen im Rahmen von Fachvorträgen behandelt.

Für die Stadt Baden-Baden hat das neue Verkehrs- und Parkleitsystem eine fundamentale Bedeutung, da es zum einen bei verkehrlichen Ereignissen auf den Hauptachsen der Stadt (Michaelstunnel, B 500, Schlossbergtangente) den Verkehr lenken und zum anderen durch das integrierte digitale Parkleitsystem, insbesondere bei wichtigen Großveranstaltungen, unnötige Parksuchverkehre zu vermeiden hilft. Darüber hinaus besteht ein wesentlicher Baustein dieses Systems (Einzelprojekte 2 u. 3) darin, die Park-and-Ride Parkplätze im Westen der Stadt mit Umsteigemöglichkeit auf den ÖPNV in das Gesamtsystem mit einzubinden.

Das System hat auch regionale Bedeutung, weil eine Einspeisung der gewonnenen Verkehrsdaten in das Verkehrsinformationsportal der Technologieregion Karlsruhe vorgesehen ist und damit eine regionale Datenvernetzung gewährleistet ist.

Hat die Beschlussvorlage finanzielle Auswirkungen oder werden Finanzmittel bewirtschaftet?
☐ nein ☒ **ja, weitere Ausführungen**

Gesamtkosten/-einnahmen der Maßnahme im Haushaltsjahr: 2,382 Mio. €

Ist die Maßnahme im Haushaltsplan veranschlagt?
☒ ja, Haushaltsansatz insgesamt: 2.464.000 €, Teil-HH/Sachkonto bzw. Investition: I263004003
☐ nein: Ist eine außerplanmäßige Ausgabe erforderlich?
☐ nein
☐ ja bei Teil-HH/Sachkonto bzw. Investition:
Deckung durch Sachkonto/Kostenstelle:

Ist der Ansatz ausreichend bzw. werden die geplanten Einnahmen erreicht?
☒ ja
☐ nein, ÜPL €, Deckung bei Sachkonto/Kostenstelle:
☐ erwartete Mindereinnahme: €

Auswirkungen auf künftige Ergebnishaushalte, gibt es jährliche Folgekosten?
nein ☐ ☒ ja, Höhe? €

Gibt es eine Gegenfinanzierung (Zuweisungen, Zuschüsse)?
☐ nein
☒ ja, Sachkonto/Kostenstelle I263004003 Höhe: siehe Erläuterungen unten. €
Ist die Gegenfinanzierung dauerhaft? nein ☒ ja ☐

Ggf. ergänzende Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen:
Die Maßnahme wurde in das Förderprogramm des Landes (LGVFG) aufgenommen. Derzeit ist keine genaue Aussage über die Höhe der Zuschüsse seitens des Regierungspräsidiums Karlsruhe möglich. Die Kosten für die reine Erneuerung des vorhandenen Parkleitsystems belaufen sich auf rund 565.000 € (brutto).

OB	EBM	FB Finanzen	FB P+B	Stadtwerke			FG Tiefbau	
gez. Mergen	gez. Hirth	gez. Eibl	gez. Schübert	gez. Pahl			Leiter/in gez. Mühlen	Sachbearbeiter/in gez. Moritz

Begründung

1. Vorbemerkung

Der Gemeinderat hat am 13.05.2013 (Drucksache 13.136) die Einrichtung eines Verkehrs- und Parkleitsystems beschlossen. Die Mittel in Höhe von 2,464 Mio. € sind über den Haushalt bereitgestellt.

Am 05.06.2015 stellte die SPD-Fraktion einen Antrag nach § 34 Gemeindeordnung mit dem Ziel, den oben genannten Beschluss aufzuheben und gleichzeitig Alternativen zu prüfen. Dem Antrag schlossen sich die Fraktionen der Grünen und der FBB an. Der Antrag ist als Anlage beigefügt.

Die Verwaltung hält an dem bereits beschlossenen Verkehrs- und Parkleitsystem in der in der Vorlage dargestellten, modifizierten Form fest. Die im Antrag vom 05.06.2015 unter Ziffer 2 – 4 genannten Prüf- bzw. Informationsaufträge werden in den Gremiensitzungen im Rahmen von Fachvorträgen behandelt.

Auf der Grundlage des Projektbeschlusses in der Sitzung des Gemeinderates vom 13. Mai 2013 hat die Verwaltung einen Antrag auf Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG), früher Entflechtungsgesetz (EntflechtG)) gestellt, der inzwischen in die Förderung kommunaler Straßenbauvorhaben aufgenommen wurde.

Darüber hinaus fanden zwischen der Verwaltung und dem Regierungspräsidium Karlsruhe weitere Gespräche mit dem Ziel statt, das Konzept des Verkehrs- und Parkleitsystems weiter zu entwickeln und zu optimieren. Am generellen Konzept, wie es bereits in der Drucksache Nr. 13.136 dargelegt wurde, kann danach grundsätzlich festgehalten werden.

2. Ausgangssituation

Das Verkehrs- und Parkleitsystem teilte sich seinerzeit als Gesamtmaßnahme, wie bereits in Drucksache Nr. 13.136 beschrieben, in drei Einzelprojekte auf:

- Projekt Nr. 1: Verkehrsinformationssystem am Außenkordon
- Projekt Nr. 2: Dynamisches Parkleitsystem für die Park-and-Ride – Anlagen im Stadtteil Oos
- Projekt Nr. 3: Dynamisches Parkleitsystem für den Innenstadtbereich

Hierfür wurde im September 2013 ein (neuer) Antrag auf Gewährung einer Zuwendung nach dem EntflechtG gestellt. Die konkreten förderrechtlichen Voraussetzungen wurden in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe erarbeitet und insbesondere die zuletzt aufgeworfenen Fragen der Dringlichkeit des Systems herausgearbeitet.

3. Veranlassung und Notwendigkeit

Die Notwendigkeit, ein Verkehrs- und Parkleitsystem einzurichten, lässt sich wie folgt darstellen:

- Fehlende Möglichkeiten, um Verkehrsteilnehmer im Fall von Baustellen, Störungen im Verkehrsablauf oder bei Tunnelsperrungen zu informieren und zu lenken.
- Fehlende Möglichkeiten, um Verkehrsteilnehmer über die Auslastung des zielspezifischen Parkraumangebots innerhalb der Innenstadt zu informieren. Damit auch keine Möglichkeit, den Parksuchverkehr zu steuern.
- Fehlende Möglichkeiten, die Auslastung des innerstädtischen Parkraums darzustellen und dadurch
- fehlende Möglichkeiten, die vorhandenen Kapazitäten und die Leistungsfähigkeit des innerstädtischen Straßennetzes zu optimieren.

Darüber hinaus kann das bisher bestehende Parkleitsystem

- keine Funktion der Verkehrslenkung übernehmen,
- ist aus dem Verkehrsfluss heraus schwer verständlich,
- ist zwischenzeitlich so veraltet, dass keine Ersatzteile mehr verfügbar sind und
- es kommt mittlerweile zu zeitweisen Ausfällen des Systems.

Für die Stadt Baden-Baden hat dieses neue Verkehrs- und Parkleitsystem eine fundamentale Bedeutung, da es

- zur Lenkung des Verkehrs bei verkehrlichen Ereignissen auf den Hauptachsen der Stadt (Michaelstunnel, B 500, Schlossbergtangente),
- zur Vermeidung unnötiger Parksuchverkehre insbesondere bei wichtigen Großveranstaltungen aufgrund des integrierten digitalen Parkleitsystems und
- zur Einbindung der Park-and-Ride Parkplätze im Westen der Stadt mit Umsteigemöglichkeit auf den ÖPNV in das Gesamtsystem

  dient.

  Zudem erhält es
- regionale Bedeutung durch Vernetzung und Einspeisung der gewonnenen Verkehrsdaten in das Verkehrsinformationsportal der Technologieregion Karlsruhe.

Nach Ansicht des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) ist damit zu rechnen, dass ab dem Jahre 2016 rund 80 % der Neufahrzeuge untereinander vernetzt sein werden. Zu bedenken gilt es aber, dass aufgrund des hohen Altbestand an Fahrzeugen, die weder vernetzt noch mit Navigationsgeräten ausgestattet sind, für diese keine andere Möglichkeit besteht, als sich durch ein fest installiertes und zuverlässiges Verkehrs- und Parkleitsystem über den Verkehrs- und den Parkierungszustand zu informieren. Daher ist ein diskriminierungsfreier Zugang zu diesen Informationen auch für diese Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

Unabhängig hiervon müssen die Daten zur Parkhausbelegung und zur Verkehrslage, mit denen ein Verkehrs- und Parkleitsystem betrieben werden kann, zuverlässig erhoben

werden, was mit der von der Stadt vorgesehenen Installation von Erfassungseinrichtungen mittels Schleifen an den Lichtsignalanlagen, Traffic Eyes, ggfs. dem Zukauf von Daten von Dritten (z. B: Herstellern von Navigationsgeräten, Google, ADAC o.ä.), ermöglicht wird.

Ziel muss es daher sein, dass mit einer Kombination von stadtseitig erhobenen Daten und durch den Zukauf von Daten Dritter zuverlässige und kostengünstige Informationsquellen zum Betrieb des neuen Verkehrs- und Parkleitsystems erschlossen werden.

Aus den dargelegten Gründen sieht die Verwaltung die Installierung des hier vorgeschlagenen Verkehrs- und Parkleitsystems nach wie vor als dringend erforderlich an.

4. Konzeption des Verkehrsleitsystems

Ein neu zu konzipierendes Verkehrs- und Parkleitsystem muss daher über die folgenden Bestandteile verfügen:

- ein Verkehrsinformationssystem mit dynamischen **Informationstafeln** an den wichtigsten Zufahrtsstraßen nach Baden-Baden (sog. „Außenkordon"), siehe Anlage
- ein **Parkleitsystem**
- die Einbindung bestehender und geplanter **P+R-Parkplätze**

Zur technischen und inhaltlichen Umsetzung sowie der Notwendigkeit die Bestandteile zu einem Gesamtsystem zu verbinden, ist der

- Aufbau von Erfassungseinrichtungen zur Bestimmung der Verkehrslage,
- die Integration der vorhandenen Lichtsignalanlagen zur Verkehrsdatenerfassung,
- die Installation von frei programmierbaren Informationstafeln zur Wiedergabe der Verkehrslage und
- frei programmierbare Zielanzeigen für das Parkleitsystem in der Innenstadt

notwendig. Darüber hinaus können die hier erfassten Daten auch zu Störungsmeldungen an den Lichtsignalanlagen verwendet werden, die damit zur Betriebssicherheit der Signalanlagen beitragen können.

Durch die Lage der Parkhäuser am Rande der Fußgängerzone und der Innenstadt werden die Verkehrsteilnehmer aufgrund der vorhandenen Verkehrsführung in eine Art Sackgasse hineinmanövriert, die es den anreisenden Besuchern schwierig oder fast unmöglich macht, bei Belegung der zuerst angesteuerten Parkierungsanlage eine alternative Parkierungsmöglichkeit zu finden. Daher ist es notwendig, an bestimmten Entscheidungspunkten, insbesondere am Ebert- oder Verfassungsplatz frühzeitig die Verkehrsteilnehmer auf freie Parkplätze hinzuweisen, damit Fehlfahrten und schwierige Wendemanöver vermieden werden.

Das neue Verkehrsleitsystem muss daher in der Lage sein, die Verkehrsströme entsprechend ihrer Ziele unter Berücksichtigung des vorhandenen Verkehrsaufkommens zu entflechten, die vorhandenen Kapazitäten auszunutzen, eventuelle Störfälle oder Engpässe zu vermeiden und Alternativrouten aufzuzeigen. Der große Vorteil des geplanten Systems ist in dem Prinzip

Detektieren - Informieren - Reagieren

zu sehen, nach dem der Verkehr in Baden-Baden künftig gelenkt und geleitet werden soll. Die zu diesem Zweck erhobenen Informationen aus den Parkierungsanlagen, den Lichtsignalanlagen und entlang den Strecken werden zentral verarbeitet. Hieraus ergibt sich ein großes Maß an Flexibilität hinsichtlich der erforderlichen Steuerung des Verkehrs.

Somit werden die Verkehrsteilnehmer zielgenau in die für ihren Fahrtzweck in Frage kommenden Parkierungsanlagen gelenkt. Darüber hinaus wird der allgemeine Verkehr über die aktuelle Verkehrslage informiert und ggf. mit einer Ausweichempfehlung versorgt.

Aufgrund der zunehmenden Anzahl von publikumsintensiven Veranstaltungen im Innenstadtbereich bekommt die Notwendigkeit, das inzwischen veraltete, teilweise unverständliche und nicht mehr funktionstüchtige bestehende System in der genannten Weise zu erneuern und zu ersetzen, eine besondere Dringlichkeit.

5. Verkehrs-Informationstafeln

Gegenüber der bisherigen Planung wurde auch in den Gesprächen mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe die Anzahl der Informationstafeln von ursprünglich 10 auf nunmehr 5 Standorte reduziert (siehe Anlage). Dies erfolgt auch vor dem Hintergrund, die Anzahl der Standorte zu optimieren und damit auch die vom Regierungspräsidium Karlsruhe verlangte Kostenreduzierung zu erreichen.

Die bisher in der Planung vorgesehenen Standorte

- B 3 alt aus Richtung Sinzheim
- L 67 aus Richtung Haueneberstein
- K 9617 aus Richtung Sandweier
- L 78 aus Richtung Oberbeuern
- L 84a aus Richtung Rebland

entfallen, so dass künftig die Informationstafeln an verkehrswichtigen und von der Verkehrsbedeutung her an den folgenden zentralen Punkten aufgestellt werden:

- B 500 aus Richtung BAB A 5
- B 500 am Ebertplatz
- B 3 neu aus Richtung Süden (Sinzheim)

- B 3 neu aus Richtung Norden (Rastatt)
- L 79a aus Richtung Murgtal

Die zu installierenden Informationstafeln sind die **zentralen Punkte**, an denen den ankommenden Gästen und Besuchern der Stadt die nachfolgend aufgeführten Informationen vermittelt werden:

- Belegungszustand der innerstädtischen Parkierungsanlagen (bei Vollbelegung mit Empfehlung zur Nutzung der Park-and-Ride – Parkplätze in Oos)
- Im Veranstaltungsfall (ca. 180 Tage im Jahr) erfolgen Hinweise auf die veranstaltungsspezifischen Parkierungsanlagen
- Störungen auf dem innerstädtischen Straßennetz (mit Umfahrungsempfehlung)
- Baustellen (mit Umfahrungsempfehlung)
- Im Normalfall erfolgen die Darstellung der Innenstadtziele und der Hinweis, dem Parkleitsystem entsprechend zu folgen

Hieraus ist ersichtlich, dass diese Informationen, insbesondere für den Park-and-Ride – Verkehr in Richtung Oos und für den Innenstadtverkehr, nicht erst am Verfassungsplatz gegeben werden können.

6. Realisierung, Kosten, Finanzierung

Das Gesamtprojekt kann weitestgehend in drei unabhängig voneinander realisierbare Einzelprojekte eingeteilt werden:

- Einzelprojekt 1: Verkehrsinformationssystem (Verkehrsinformationstafeln) an den 5 wichtigsten Zufahrtsstraßen (am sog. „Außenkordon")
- Einzelprojekt 2: Statisches Parkleitsystem für die Park-and-Ride – Anlagen im Stadtteil Oos
- Einzelprojekt 3: Dynamisches Parkleitsystem für den Bereich der Innenstadt

Dies geschieht deshalb, weil damit

- eine stufenweise Umsetzung der Gesamtmaßnahme, eine Minimierung der notwendigen Eingriffe und eine Staffelung der Finanzierung erfolgen kann;
- eine Kostenteilung in Maßnahmen des Individualverkehrs und des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) vorgenommen werden kann.

Einzelprojekt 1: Verkehrsinformationstafeln

Mit der Installierung der Verkehrsinformationstafeln des Einzelprojekts 1 können dem Verkehrsteilnehmer aktuelle Hinweise über den Verkehrszustand, den Belegungszustand der Parkierungsanlagen und die Verkehrsführung bei Veranstaltungen gegeben werden. Hierbei sind insbesondere die Verkehrsinformationstafeln im Bereich Oos dazu geeignet,

qualifizierte Hinweise zum Angebot an Park-and-Ride – Stellplätzen im Bereich Oos zu geben.

So können im werktäglichen Normalzustand den aus dem Umland anfahrenden Park-and-Ride – Pendlern frühzeitig Hinweise zur Belegung der vorhandenen Park-and-Ride – Anlagen am Ooser Bahnhof, in Oos-West sowie im Cineplex-Parkhaus gegeben werden. An den veranstaltungsreichen Wochenenden werden den anreisenden Gästen bereits vor der Innenstadt Hinweise auf die Parkraumsituation gegeben; ggf. erhalten sie die Empfehlung, das Park-and-Ride – Angebot in Oos zu nutzen.

Das Einzelprojekt 1 beinhaltet die Installation der insgesamt 5 Verkehrsinformationstafeln an den verkehrswichtigsten Ortseingängen. Weiterhin sind die gleichzeitige Einrichtung der erforderlichen Erfassungseinrichtungen und die Installation des neuen Verkehrsrechners wesentliche Bestandteile dieses Einzelprojektes.

Die Kosten für das Einzelprojekt 1 summieren sich auf **ca. 655.000 € brutto**, von denen ca. 324.000 € brutto auf die Verkehrsinformationstafeln und ihre Peripherie sowie ca. 331.000 € brutto auf das Rechnersystem, die Einrichtung der Erfassungseinrichtungen und die Versorgung der Verkehrsdaten aus den Lichtsignalen entfallen.

Der Verkehrsrechner selbst wurde bereits im Jahr 2012 im Zusammenhang mit der Sanierung des Michaelstunnels in der Zentrale der Stadtwerke installiert, da von diesem Rechner bereits heute die vorhandene Wechselwegweisung bei Sperrung des Michaelstunnels gesteuert wird. Der Einbau erfolgte in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe, das hierfür eine sog. Unbedenklichkeitsbescheinigung ausstellte. Damit ist die vorzeitige Installierung des Rechners für die Förderung unschädlich, da die Kosten bei Verwirklichung der Maßnahme mit berücksichtigt werden können. Lediglich die Software wäre noch auf den maximalen Endzustand auszurichten.

Einzelprojekt 2: Verkehrs- und Parkleitsystem Oos

Als logische Ergänzung des Einzelprojektes 1, muss für das zu installierende Parkleitsystem in Bezug auf die Park-and-Ride – Anlagen in Oos, nicht notwendigerweise ein dynamisches System mit Freitextanzeigen zum Einsatz kommen. Sowohl aus Optimierungs- als auch aus Kostengründen wird auf die dynamische Auslegung mit Freitextanzeigen verzichtet. Dieses wird stattdessen als statisches System ausgelegt.

Mit Hilfe der Informationstafel am Zubringer kann der Verkehr im Veranstaltungsfall bewusst in Richtung des öffentlichen Personennahverkehrs gelenkt werden, die weitere Ausschilderung erfolgt mit statischen Anzeigeelementen. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. **54.000 € brutto**. Eine Nachrüstung als dynamisches System wäre mit einem entsprechenden finanziellen Aufwand für die Zukunft jederzeit möglich.

Einzelprojekt 3: Verkehrs- und Parkleitsystem Innenstadt

Dieses Einzelprojekt 3 umfasst die Installation des Verkehrs- und Parkleitsystems für die Innenstadt. Es wird als Verkehrsleitsystem mit Freitextanzeigen aufgebaut. Die Kosten belaufen sich für die rund 50 Freitextanzeigen auf **ca. 1.276.000 € brutto**.

In der nachfolgenden Tabelle sind die einzelnen Bestandteile sowie die Kosten noch einmal in der Übersicht zusammengestellt:

EP	Titel	Bestandteile	Kosten (brutto)
1	**Verkehrsinformationstafeln**	- Verkehrsinformationstafeln - Verkehrsrechner - Software - Verkabelung und Tiefbauarbeiten	**ca. 655.000 €**
2	**Verkehrsleitsystem Oos**	- Anzeigestandorte lt. Planung - Verkabelung und Tiefbauarbeiten	**ca. 54.000 €**
3	**Verkehrs- und Parkleitsystem Innenstadt**	- Anzeigestandorte lt. Planung - Verkabelung und Tiefbauarbeiten	**ca. 1.276.000 €**
Summe			**ca. 1.985.000 €**
Planungs- und sonstige Nebenkosten			ca. 397.000 €
Gesamtsumme			**ca. 2.382.000 €**

Zwischenzeitlich haben sich die Förderbedingungen seitens des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg geändert. Statt einer Förderung von 70 % der zuwendungsfähigen Kosten wurde auf eine Festbetragsförderung in Höhe von 50 % umgestellt. Im Gegenzug entfiel der sogenannte Selbstbehalt, der sich u. a. abhängig von der Einwohnerzahl der jeweiligen Kommune berechnete. Mit diesen Änderungen wurde gleichzeitig eine genauere Kostenberechnung notwendig, so wie dies die Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) der HOAI vorsieht.

Aufgrund der Detailgenauigkeit ergaben sich für die Verkehrsinformationstafeln und für das Verkehrs- und Parkleitsystem Innenstadt höhere Kosten, die insbesondere auf umfangreiche Tiefbauarbeiten für Strom- und IT-Anschlusskabel zurückzuführen sind. Um die Kosten für die Informationstafeln nicht überproportional ansteigen zu lassen, wurde in Gesprächen mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe vereinbart, diese an ursprünglich 10 Standorten vorgesehenen Informationstafeln nur an den fünf wichtigsten Zufahrtswegen nach Baden-Baden aufzustellen (vgl. Kapitel 5).

Sollte eine Förderung nach dem LGVFG möglich sein, so würde diese als Festbetragsförderung in Höhe von 50 % der zuwendungsfähigen Kosten (Herstellungskosten mit Ausnahme der Planungsleistungen) gewährt.

Derzeit kann noch keine Aussage über eine mögliche Höhe der Förderung getroffen werden, da der Anteil der zuwendungsfähigen Kosten seitens des Regierungspräsidiums Karlsruhe festgelegt wird. So könnten voraussichtlich Kosten, die für eine Erneuerung des vorhandenen Parkleitsystems („alt" gegen „neu") anfallen würden, nicht als zuwendungsfähig anerkannt werden. Die Stadt wartet als Förderbetrag dennoch eine Fördersumme im sechsstelligen Bereich.

Für die jährliche Unterhaltung wie Wartung, Reparatur, Datenübertragung und Serverwartung sowie die Betreuung des Systems ist mit Kosten in Höhe von ca. 42.000 € (netto) pro Jahr zu rechnen. Für Abschreibung und Verzinsung ist bei einer angenommenen Laufzeit von 25 Jahren ein Betrag von etwa 95.280 € anzusetzen. Zum Vergleich betragen die jährlichen Kosten für die Unterhaltung des heute vorhandenen Parkleitsystems rund 25.000 € (netto) im Jahr.

Im Haushalt 2015 stehen die benötigten Finanzmittel zur Verfügung.

Es ist vorgesehen, dass sich die Parkgaragengesellschaft an den Kosten für das dynamische Parkleitsystem für den Innenstadtbereich (Projekt Nr. 3) in angemessenem Umfang beteiligt. Eine exakte Festlegung kann erst nach Klärung der Zuschussfrage mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe erfolgen.