

Stuttgart, 03.07.2017

## **Parkraummanagement für den Stadtbezirk Stuttgart-Ost Einführungsbeschluss für die 4. Stufe**

### **Beschlussvorlage**

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Einbringung	nicht öffentlich	11.07.2017
Bezirksbeirat Ost	Beratung	öffentlich	12.07.2017
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	18.07.2017
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	19.07.2017
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	20.07.2017

### **Beschlussantrag**

1. Der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in Kombination mit einer Bewohnerparkregelung nach StVO (Straßenverkehrsordnung) in dem im Lageplan zur Gebietseinteilung der 4. Umsetzungsstufe festgelegten Straßenraum (Anlage 1c) im Stadtbezirk Ost zum 1. Dezember 2018 und den damit verbundenen finanziellen Auswirkungen (Anlage 2) wird zugestimmt. Das darin enthaltene Erweiterungsgebiet O5 wird bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt, sofern die tatsächlichen und rechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung vorliegen.
2. Von dem damit verbundenen zusätzlichen Stellenbedarf wird Kenntnis genommen:
  - beim Amt für öffentliche Ordnung in Höhe von insgesamt 15,25 Stellen ab 01.06.2018 und ggfs. weiteren 2,5 Stellen ab 01.06.2019
  - beim Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung 1,0 Stellen mit der Verlängerung des kw-Vermerks um 2 Jahre (KW 01/2020)
  - beim Tiefbauamt insgesamt 6,5 Stellen, davon: 2,5 Stellen mit Verlängerung des kw-Vermerks um jeweils 2 Jahre (KW 01/2020) und 4 Stellen, wovon 1,5 Stellen bereits in der GRDrs 317/2013 vorgesehen waren
  - bei der Stadtkämmerei gibt es einen Bedarf an 0,58 Stellen bei Einführung des optionalen Gebietes O5
3. Der erforderliche Sachaufwand im Teilhaushalt 660 - Tiefbauamt - ist - wie in den finanziellen Auswirkungen dargestellt, als Vorbelastung zum Doppelhaushalt 2018/2019 bereitzustellen.

Über die Stellenschaffungen wird im Rahmen des Stellenplanverfahrens 2018/2019 entschieden und der erforderliche Aufwand ist als Vorbelastung zum Doppelhaushalt 2018/2019 bereit zu stellen.

## **Begründung**

### Historie

- 1) In der GRDRs 317/2013 wurde aufgezeigt, wo und mit welchem Kosten- und Personalaufwand das Konzept eines Parkraummanagements (PRM) in den inneren Stadtbezirken und Bad Cannstatt eingeführt und betrieben werden könnte.

Folgende Umsetzungsstufen in den Stadtbezirken mit der prognostizierten Anzahl der erforderlichen Parkscheinautomaten (PSA) wurden in dieser Vorlage vorgeschlagen:

- 01.10.2015, Umsetzungsstufe 1: Mitte, Nord (280 PSA)
- 01.06.2016, Umsetzungsstufe 2: Süd (380 PSA)
- 01.11.2017, Umsetzungsstufe 3: Ost, Bad Cannstatt (460 PSA)

- 2) Mit der GRDRs 144/2014 wurde die Reihenfolge der Einführung des Parkraummanagements in den Stadtbezirken für die 1. und 2. Umsetzungsstufe wie folgt verändert:

- 01.10.2015, Umsetzungsstufe 1: Teile von Mitte, Nord und Süd (360 PSA)
- 01.06.2016, Umsetzungsstufe 2: Teile von Mitte, Nord und Süd (300 PSA)
- 01.11.2017, Umsetzungsstufe 3: Ost, Bad Cannstatt (460 PSA)

Die genaue Abgrenzung der Teilgebiete für die 1. Umsetzungsstufe des PRM wurde am 18.12.2014 auf Grundlage der GRDRs 717/2014 vom Gemeinderat beschlossen, so dass diese zum 01.10.2015 umgesetzt wurde.

- 3) Mit der GRDRs 487/2015 wurde am 16.07.2015 die Reihenfolge der Einführung des Parkraummanagements in den Stadtbezirken für die 2. und 3. Umsetzungsstufe wie folgt verändert:

- 01.06.2016, Umsetzungsstufe 2: Teile von Mitte, Nord, Süd und Ost (380 PSA)
- 01.11.2017, Umsetzungsstufe 3: Teile von Ost und Bad Cannstatt (380 PSA)

Außerdem wurde in derselben Beschlussvorlage die genaue Abgrenzung der Teilgebiete für die 2. Umsetzungsstufe des PRM vom Gemeinderat beschlossen, so dass diese zum 01.06.2016 umgesetzt wurde.

- 4) Mit der GRDRs 827/2016 wurde die Reihenfolge der Einführung des Parkraummanagements in den Stadtbezirken für die 3. Umsetzungsstufe wie folgt verändert:

- 01.11.2017, Umsetzungsstufe 3: Teile von Nord, Süd und Bad Cannstatt (320 PSA)

Außerdem wurde in derselben Beschlussvorlage einer Ausweitung des Parkraummanagements in einer 4. Stufe mit 5 Teilgebieten in Stuttgart-Ost für 2018 zugestimmt und die Verwaltung mit der Vorbereitung der Umsetzung beauftragt.

Dieser Ablauf zeigt sehr eindrücklich den dynamischen Umsetzungsprozess des Parkraummanagements auf. Das Parkraummanagement wird für die beteiligten Stadtbezirke während des individuellen Planungsprozesses unter Einbeziehung der ortskundigen Gremien mit Betrachtung der einzelnen Teilgebiete entwickelt und fortgeschrieben. Dabei ergaben sich jeweils räumliche und zeitliche Verschiebungen bei der Umsetzung des PRMs, die vor allem innerhalb des Beteiligungsprozesses der Bürgerschaft und aufgrund derer Rückmeldungen entstanden sind. Zusätzlich fließen im Rahmen des lernenden Systems neu gewonnene Erfahrungen der Verwaltung aus den aktuell eingerichteten Bewohnerparkgebieten in die Planungen der darauffolgenden Umsetzungsstufen ein. Hierdurch ergeben sich auch immer Veränderungen gegenüber der ersten Planung aus der Ursprungsvorlage 317/2013, mit entsprechenden Folgen für die finanziellen und personellen Ressourcen.

Das im Folgenden dargestellte Fachkonzept der 4. Umsetzungsstufe kann im Rahmen der personellen und finanziellen Rahmenbeschlüsse zur GRDrs. 317/2013 verwirklicht werden.

#### Teilgebiete der Stufe 4: O2, O3, O6, O8 und O9 (300 PSA)

Das Gebiet O2 grenzt im Westen und im Norden an die bestehenden Parkraummanagement-Teilgebiete M4 und O1 an, so dass sich hier die Grenzen wie folgt ergeben: Ameisenbergstraße, Urachplatz, Spittlerstraße, Schwarenbergstraße und Bergfriedhof. Im Osten und Süden wird die Grenze wie folgt angelegt: Ab dem Knotenpunkt Hackstraße/Ostendstraße entlang der Ostendstraße bis zum Knotenpunkt Wagenburgstraße. Von dort die Wagenburgstraße westlich weiter bis zur Ameisenbergstraße.

Das Gebiet O3 ist wie folgt abgegrenzt: Nördlich über die Sickstraße, östlich über die Röntgenstraße, südlich über die Hackstraße und westlich über die Ostendstraße.

Das Gebiet O6 ist durch folgende Straßen abgegrenzt: Nördlich angrenzend an das Gebiet O3 über die Hackstraße, östlich über die Straße Am Klingebach, südlich durch die Wagenburgstraße und westlich über die Ostendstraße zum Gebiet O2.

Das Gebiet O8 liegt im Nordwesten an der Grenze des bestehenden Teilgebietes M4, wird dann weiter abgegrenzt durch den Karl-Donndorf-Weg sowie die Wagenburgstraße. Die östliche Grenze bilden Schwarenberg- und Planckstraße, sowie im Westen die Heidehofstraße.

Das Gebiet O9 wird durch folgende Straßen abgegrenzt: Im Norden durch die Wagenburgstraße, im Osten durch die Bebauungsgrenze an Pflasteräckerstraße, Im Bruckenschlegel sowie an der Bergstraße. Im Süden bildet der Schmalzmarkt die Grenze und zum Westen hin die Planck- bzw. Schwarenbergstraße.

#### Teilgebiet zur Erweiterung der Stufe 4 bei Bedarf: O5 (50 PSA)

Mit Vertretern des Bezirksbeirates Ost (Arbeitsgruppe PRM) wurden die künftigen Grenzen der Bewohnerparkgebiete abgestimmt. Im Rahmen dieser Diskussion wurde die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob und wie der direkt an die östliche Begrenzung des künftigen Bewohnerparkgebietes O6 anschließende Bereich ebenfalls in die Bewirtschaftung mit aufgenommen werden könnte. Dieses Gebiet sollte mindestens bis zum Kreuzungsbereich Schurwaldstraße/Comburgstraße -bestenfalls bis zum Wohn-

gebiet Plettenberg- zusätzlich in der Neuplanung berücksichtigt werden. Aufgrund zweier Straßenbahnhaltestellen („Gaisburg“ und „Wangener-/Landhausstraße“) bietet sich der dortige Straßenraum schon jetzt als beliebte Park-and-Ride Möglichkeit an. Dieses „Angebot“ wird nicht nur von auswärtigen Pendlern auf ihrem täglichen Weg zum Arbeitsplatz, sondern zusätzlich von älteren Anwohnern aus den oberen Hangbereichen am Plettenberg genutzt. Bleibt dieser Bereich weiterhin parkgebührenfrei, wird vor allem durch die Verdrängung der Pendler aus den benachbarten, nun flächendeckend neu bewirtschafteten Gebieten des Stadtbezirkes Ost, eine überdurchschnittlich hohe Parkraumnachfrage zu Lasten der dortigen Bewohnerschaft befürchtet.

Diese Befürchtung der Vertreter des Bezirksbeirates deckt sich mit den bisherigen Erfahrungen der Fachämter im Rahmen der bereits in Betrieb genommenen Bewohnerparkgebiete. Mit der stufenweisen Ausweitung der bewirtschafteten Flächen in den inneren Stadtbezirken sind auch die Verdrängungseffekte und demzufolge die Beschwerden der benachbarten Bewohnerschaft außerhalb der Bewohnerparkgebiete gestiegen.

Bei der Prüfung dieser Anregung der Arbeitsgruppe sind die rechtlichen Vorgaben der StVO zur Einführung der Bewohnerparkregelung relevant, die zum einen ein Höchstmaß eines Bewohnerparkgebietes von bis 1000 Meter Durchmesser und zum anderen einen erheblichen Parkdruck (Auslastung  $\geq 100\%$ ) voraussetzen.

Das Gebiet O6 ist in seiner ursprünglich vorgeschlagenen Form bereits am Limit der 1000-Meter-Vorgabe, so dass eine Einbeziehung des Gebietes bis zur Kreuzung Schurwaldstraße/Comburgstraße nur durch eine Grenzverschiebung zwischen O3 und O6 möglich wäre. Die Verwaltung hat hierzu 5 Varianten geprüft. Im Ergebnis sank die Parkraumauslastung sowohl für O3 als auch für O6 bei jeder Variante unter die 100%-Marke, so dass für die Einführung beider Teilgebiete die gesetzliche Grundlage entfallen würde. Die Einbeziehung eines weiteren Wohngebietes in das geplante Bewohnerparkgebiet O6 ist demnach nicht möglich bzw. widerspräche den rechtlichen Vorgaben.

Alternativ wurde deshalb geprüft, ob sich dieses potentielle Ausweichgebiet als eigenes, zusätzliches Bewohnerparkgebiet eignet. Ergänzende Verkehrserhebungen haben bestätigt, dass bereits heute, insbesondere im Nahbereich der Grenze zum künftigen Bewohnerparkgebiet O6, eine hohe Parkraumnachfrage besteht. Allerdings ist eine Parkraumauslastung von 100% noch zu keiner Tageszeit festzustellen, so dass derzeit die gesetzlichen Voraussetzungen noch nicht erfüllt sind. Erfahrungen aus den vergangenen Erweiterungsstufen und die beiden Stadtbahnhaltestellen lassen aber gravierende Verdrängungseffekte vermuten, die zu einer weiteren Steigerung der Parkraumnachfrage führen werden. Wird eine solche Entwicklung im Falle des hier angedachten Bewohnerparkgebietes O5 durch eine neue Verkehrsuntersuchung im Januar/Februar 2019 nachgewiesen, kann das neue Gebiet O5 als Erweiterung der 4. Umsetzungsstufe zeitnah in Betrieb genommen werden.

#### Weiterentwicklung des Parkraummanagements, Umsetzung einer Stufe 5

Aus Sicht der Stadtverwaltung ergibt sich durch den fortlaufenden Prozess der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung die Notwendigkeit, das System auf der vorhandenen Rechtsgrundlage konsequent so lange umzusetzen, bis die auftretenden Verdrängungseffekte stadtverträglich gelöst werden konnten. Für den Stadtbezirk Bad Cannstatt gibt es z.B. bereits projektierte Teilgebiete, in denen ein erheblicher Park-

druck besteht. Aus verschiedenen Stadtbezirken kommen Rückmeldungen über die Zunahme des Pendlerverkehrs, vor allem in der Nähe von Haltestellen des ÖPNV. Die Stadtverwaltung wird in diesen Bereichen Erhebungen durchführen lassen, ggf. werden hier für die Stadtbezirke bei Nachweis des erheblichen Parkdrucks neue Vorschläge für PRM-Gebiete entstehen, deren Umsetzung unter dem Vorbehalt gemeinderätlicher Beschlüsse stehen. Es bleibt aber festzuhalten, dass die Umsetzung einer Stufe 5 auf Grundlage der bisher vorliegenden Erkenntnisse über Auslastungen und Verdrängungsverkehre möglich bzw. erforderlich und damit für die Haushaltsjahre 2020/21 relevant sein wird.

#### Personalbedarf für die 4. Umsetzungsstufe - Amt für öffentliche Ordnung

Der verkehrliche Erfolg des Parkraummanagements kann nur durch eine regelmäßige und konsequente Überwachung gewährleistet werden. Eine spürbare Präsenz der Verkehrsüberwachung steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Akzeptanz der Bewohnerschaft für dieses Parkkonzept. Gleichzeitig wirkt die Verkehrsüberwachung als Steuerungsinstrument innerhalb des Parkraummanagements und beeinflusst in dieser Funktion die allgemeinen Parkverhältnisse in den Bewirtschaftungsgebieten erheblich.

Im Laufe des Umsetzungsprozesses des Parkraummanagements ergaben sich bei allen Umsetzungsstufen Veränderungen hinsichtlich des Umfangs der Teilgebiete und zeitliche Verschiebungen im Hinblick auf die Zuordnung einzelner Teilgebiete zu den Umsetzungsstufen. Dies hat jeweils Auswirkungen auf den notwendigen Personalbedarf. Wie in GRDRs 827/2016 (3. Umsetzungsstufe) beschrieben, wurde der Stadtbezirk Stuttgart-Ost auf eine zusätzliche 4. Umsetzungsstufe verschoben. Die inzwischen vorliegende Detailplanung ermöglicht nun die Berechnung und Beantragung des notwendigen Personalbedarfs beim Amt für öffentliche Ordnung. Alle Umsetzungsstufen sind eine Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses der GRDRs 317/2013.

Konkret ist es erforderlich für die jetzt im Detail geplanten Überwachungsgebiete der 4. Umsetzungsstufe zunächst 9,0 Stellen für Überwachungskräfte zu schaffen. Die Überwachung der Teilgebiete der 4. Umsetzungsstufe erfordern in der weiteren Folge zunächst 2,5 Sachbearbeiterstellen bei der Bußgeldstelle und weitere 0,5 bzw. 0,25 Stellen für die Bearbeitung der zusätzlichen Bewohnerparkausweise und Ausnahme genehmigungen bei der Straßenverkehrsbehörde und den Bürgerbüros.

Für die mögliche Erweiterung der 4. Umsetzungsstufe wird für das Teilgebiet O5 ein weiterer Personalbedarf von 2,0 Stellen für die Verkehrsüberwachung und eine 0,5 Sachbearbeiterstelle für die Bußgeldstelle notwendig.

Mit der 4. Umsetzungsstufe wird die Dienststelle Verkehrsüberwachung durch das Projekt <Parkraummanagement für die Stadtbezirke Stuttgart-Mitte, Stuttgart-Nord, Stuttgart-Süd, Stuttgart-Ost und Stuttgart-Bad Cannstatt> (GRDRs 317/2013)> um insgesamt 67 Planstellen angewachsen sein. Bei der 1. Umsetzungsstufe wurde eine organisatorische Fortschreibung um ein zusätzliches Sachgebiet vorgenommen, seither sind der Überwachung des ruhenden Verkehrs insgesamt 2 Sachgebiete zugeordnet (141,6 Planstellen). Mit Abschluss der 4. Umsetzungsstufe wird der ruhende Verkehr insgesamt 153,6 Planstellen umfassen. Durch die enorme Vergrößerung des Personalkörpers wurde es im Laufe des Projektes erforderlich, die Dienststelle Verkehrsüberwachung in verschiedenen Gebäuden im Stadtgebiet unterzubringen. Seither befindet sich die Leitung der Dienststelle und die Geschwindigkeitsüberwachung in einem Dienstgebäude in der Hauptstätter Straße. Die Überwachung des ruhenden Verkehrs ist in zwei

Dienstgebäude aufgeteilt: das Sachgebiet 1 befindet sich in der Leuschner Straße (Stuttgart-West), das Sachgebiet 2 in der Krefelder Straße (Bad Cannstatt). Beide Sachgebiete werden durch jeweils einen Sachgebietsleiter geleitet. Diese beiden Sachgebietsleitungen vertreten sich gebäude-/stadtteilübergreifend gegenseitig. Aufgrund dieser Situation und der Größe der Sachgebiete (je ca. 70 Mitarbeiter) ist diese Vertretung in der Praxis kaum möglich. Bei urlaubs- oder krankheitsbedingter Abwesenheit der Sachgebietsleitung ist die Aufrechterhaltung des Dienst-/Überwachungsbetriebs gefährdet. Deshalb wird aufgrund der räumlichen Situation und der enormen Leitungsspanne jedes Sachgebiet um ein zweites ergänzt. Dadurch erhält jeder Gebäudestandort zwei Sachgebiete, die sich künftig gegenseitig vertreten. Deren Leitung bezieht sich nach wie vor auf ca. je 40 Überwachungskräfte.

Trotz vieler Veränderungen und Fortschreibungen der Parkraummanagementgebiete wird der einst vorgesehene Gesamtpersonalbedarf für das Amt für öffentliche Ordnung nicht überschritten. Durch die Umwidmung von 4 Stellen aus dem Parkraummanagement Stuttgart-West wurden in der Stufe 2 vier Überwachungskräfte weniger geschaffen. In der Stufe 4 werden zwei Überwachungskräfte weniger benötigt, dafür sind zwei zusätzliche Leitungskräfte für das Gesamtgefüge notwendig.

Nachdem die 4. Umsetzungsstufe zum 01.12.2018 in Betrieb gehen soll, ist eine Besetzung der neu zu schaffenden Stellen inklusive einer geregelten Einarbeitung erst zum 01.06.2018 notwendig. Die notwendigen Stellen für das Teilgebiet O5 werden zum 01.06.2019 zur Besetzung vorgesehen.

	SUMME Gesamt- Projekt- rahmen aus GR Drs. 317/2013	Stufe 1  (Beschlusslage GR Drs. 317/2013 und GR Drs. 717/2014)  → Stellenplan 2014/2015	Stufe 2  inkl. "Nachbe- schluss" für die 1. Stufe (GR Drs. 487/2015)  → Stellenplan 2016	Stufe 3  (Beschlusslage GR Drs 827/2016)  → Vorgriff auf Stellenplan 2018	Stufe 4 inkl. Gebiet O5  → Stellenplan 2018 und Stellenplan 2019 (Gebiet O5)	SUMME Stufen 1 - 4
32-32 BIV EG 5/6	63,00	18,00	16,00*	12,00	11,00**	57,00
32-32 SGL A 11	1,00	1,00			2,00	3,00
32-32 TL EG 8/9a	5,00	2,00	2,00		1,00	5,00
32-32 GZ EG 5	1,00		1,00			1,00
32-32 luK EG 8	1,00	1,00				1,00
32-12 A 8	7,00	2,00	2,00	1,00	2,00**	7,00
32-12 A 10	5,00	1,50	1,50	1,00	1,00	5,00
32-31 A 11	2,00	1,00	1,00			2,00
32-31 EG 8	3,00	1,50	0,50	0,50	0,50	3,00
32-42 A 8	1,75	1,00	0,25	0,25	0,25	1,75
32-1G/luK/P A 11	1,50	1,50				1,50
32-11 EG 8	0,50	0,50				0,50
<b>SUMME</b>	<b>91,75</b>	<b>31,00</b>	<b>24,25</b>	<b>14,75</b>	<b>17,75**</b>	<b>87,75</b>

\* zzgl. 4,0 Stellen aus dem PRM West

\*\* 2,0 Stellen Verkehrsüberwachung und 0,5 Stelle Bußgeldstelle sind mit dem Gebiet O5 verknüpft, dessen Umsetzung vor. erst 2019 erfolgt.

## Personalbedarf für die 4. Umsetzungsstufe - Tiefbauamt

Wie bereits in der GRDRs 827/2016 angekündigt, wurde anhand der Berechnungen für die 4. Umsetzungsstufe der konkrete Personalbedarf ermittelt.

Für die Entleerung der PSA im Bereich der 4. Umsetzungsstufe sind 1,5 Stellen, davon eine Fahrerstelle mit Entleerungspflichten erforderlich. Damit wird auch das für die Aufgabe erforderliche 4- Augenprinzip gewahrt.

Zum Stellenplan 2016 wurde zunächst eine 0,5 Stelle Teamleiter Entleerung geschaffen. Der Bedarf einer ganzen Stelle war bereits in der Vorlage GRDRs. 317/2013 vorgesehen. Mit der 4. Umsetzungsstufe steigt der Aufwand an Koordinierungs- und Backoffice-Aufgaben (z. B. Erstellen von Touren- und Einsatzplänen und Fachaufsicht für 10 Entleerer, Einnahmenprüfung/ - Soll-Ist Abgleich- usw.). Somit ist es notwendig, die Stelle um 0,5 auf eine ganze Stelle Teamleitung aufzustocken.

Für die Wartung der PSA im Bereich der 4. Umsetzungsstufe ist 1,0 Stelle (EG 6) erforderlich.

Zum Stellenplan 2015 wurde eine Stelle Sachbearbeitung in EG 9 für den Bereich Wartung geschaffen, der vorübergehend auch Teamleitungsaufgaben übertragen waren. Diese Stelle reicht jedoch nicht aus, um die unerwartet deutlich gestiegenen administrativen Aufgaben insbesondere aufgrund von Bürgerbeschwerden und Störmeldungen zu bearbeiten. Darüber hinaus läuft ab dem nächsten Jahr sukzessive die Gewährleistungsphase für die neu beschafften Geräte aus. Mit der 4. Umsetzungsstufe erhöht sich auch der Aufwand für Koordinierungsaufgaben wie z.B. Fachaufsicht über 7 Wartungsmitarbeiter, Einsatzplanung, Beaufsichtigen von Fremdfirmen sowie die Lagerlogistik. Für diese Koordinierungsaufgaben ist nunmehr ein Teamleiter in EG 8 notwendig. Diese Stelle war bereits in der GRDRs 317/2013 vorgesehen.

Die Projektleitung und die Bauausführung für die 4. Umsetzungsstufe erfordert die Verlängerung der bereits mit kw-Vermerk 01/2018 geschaffenen Stellen zum Stellenplan 2014 bzw. 2015 um weitere 2 Jahre (KW 01/2020). Sollte das Parkraummanagement darüber hinaus noch erweitert werden, ist eine Verlängerung dieser Stellen ggf. nochmals erforderlich.

	<b>Stufe 1-3 (Veränderung zur GRDRs. 317/2013 sind kursiv dargestellt)</b>	<b>Stufe 4</b>	<b>Erläuterung Personalbedarf zu Stufe 4 inkl. weiterer konzeptioneller Bearbeitung des PRM</b>	<b>Gesamtsumme Personalbedarf Stufe 1-4</b>
66-3.11 EG 12	0,50*	0,50**	Verlängerung des kw-Vermerks um 2 Jahre	0,50
66-3.11 EG 11	1,00*	1,00**	Verlängerung des kw-Vermerks um 2 Jahre	1,00
66-8.21 EG 10	1,00*	1,00**	Verlängerung des kw-Vermerks um 2 Jahre	1,00
66-1.3 A 8	0,50 (-0,50)	0,50	Schaffung des bereits in GRDRs 317/2013 vorgesehenen Stellenanteils	1,00
66-1.3 EG 3	4,00	0,50	Weiterer Personalbedarf aufgrund der Zunahme der PSA	4,50

66-1.3, EG 4		1,00	Weiterer Personalbedarf aufgrund der Zunahme der PSA	1,00
66-3.21 A 12	1,00			1,00
66-3.21 EG 9	1,00			1,00
66-3.21 EG 8	0,00 (-1,00)	1,00	Schaffung des bereits in GR Drs 317/2013 vorgesehenen Stellenanteils	1,00
66-3.21 EG 6	3,00	1,00	Weiterer Personalbedarf aufgrund der Zunahme der PSA	4,00
66-luK EG 9	0,30			0,30
<b>SUMME</b>	<b>12,30 (-1,50)</b>	<b>6,5 (davon 2,5 bereits in Stufe 1-3 enthalten)</b>		<b>16,30</b>

\* temporär, kw-Vermerk 01/2018

\*\*Verlängerung kw-Vermerk 01/2020

#### Personalbedarf für die 4. Umsetzungsstufe – Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

Mit Beschluss der 4. Umsetzungsstufe sowie mit Ausblick auf eine Stufe 5 ergeben sich Aufgaben in der konzeptionellen Bearbeitung des PRM bis mindestens 2020/21, so dass beim Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung eine Verlängerung der ganzen Stelle mit kw-Vermerk um 2 Jahre (KW 01/2020).

#### Personalbedarf für die 4. Umsetzungsstufe - Stadtkämmerei

Im Stellenplan 2017 wurden für das Parkraummanagement in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Ost für die Beireitungsabteilung der Stadtkämmerei insgesamt 5,1 Stellen geschaffen. Davon waren 2,6 Stellen für das Parkraummanagement in Stuttgart-Ost vorgesehen. Die Besetzung dieser Stellen wurde deshalb in Abhängigkeit zur tatsächlichen Einführung in Stuttgart-Ost zurückgestellt.

Eine Überprüfung des Stellenbedarfs anhand der angepassten Zahlen ergab für die 4. Umsetzungsstufe keinen geänderten Bedarf.

SUMME Gesamt- Projekt- rahmen aus GR Drs 317/2013	Stufe 1 (Beschlusslage GR Drs 317/2013 und GR Drs 717/2014)	Stufe 2 inkl. „Nachbe- schluss“ für die 1. Stufe (GR Drs 487/2015)	Stufe 3 GR Drs 827/2016	Stufe 4 GR Drs 422/2017
9,6	2,7	1,8	2,5	2,6

Sollte auch das Optionsmodell realisiert werden, ergibt sich für die Stadtkämmerei ein zusätzlicher Bedarf von 0,58 Stellen ab dem Jahr 2020.



## Finanzielle Auswirkungen

### Tiefbauamt

Mit GRDRs 317/2013 wurden für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung investive Finanzmittel in Höhe von 10,2 Mio. EUR (ohne aktivierungsfähige Eigenleistungen) für die dafür erforderlichen Parkscheinautomaten bereit gestellt. Der Bedarf von weiteren 300 Parkscheinautomaten für die Stufe 4 und ggf. 50 Parkscheinautomaten, mit einmaligen Investitionsmitteln in Höhe von 2,7 Mio. EUR, für deren Erweiterung kann Stand heute über dieses Budget finanziert werden.

Noch darin nicht berücksichtigt sind für die Stufe 4 und deren optionalen Erweiterung:

- zusätzliche Gebühreneinnahmen
- zusätzlicher Aufwand für die Einführung und den laufenden Betrieb

Diese Kosten sind der Anlage 2 zu entnehmen. Die geplante Gebührenerhöhung gemäß der GRDRs 129/2017 wurde bei den Einnahmen nicht berücksichtigt, da diese noch nicht beschlossen ist.

Aufgrund der Einführung des Parkraummanagements West sowie der Ausweitung der Stufen 1 bis 3 wurden über einen kurzen Zeitraum (2013 bis 2017) 1050 Parkscheinautomaten beschafft, die über die vorgegebene Nutzungsdauer (10 Jahre) eine Ersatzbeschaffung wiederum in einem engen Zeitfenster erforderlich macht.

#### a) Einmalige Investitionskosten

Mit GRDRs 317/2013 wurden für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung investive Finanzmittel in Höhe von 10,2 Mio. EUR (ohne aktivierungsfähige Eigenleistungen) für die dafür erforderlichen Parkscheinautomaten bereit gestellt. Dabei ging man von 1.120 neuen PSA aus. Der Bedarf von weiteren 300 Parkscheinautomaten für die Stufe 4 und ggf. 50 Parkscheinautomaten, mit einmaligen Investitionsmitteln in Höhe von 2,7 Mio. EUR, für deren Erweiterung kann Stand heute über dieses Budget finanziert werden.

In der 1. – 3. Stufe der PRM Erweiterung hat das Tiefbauamt nun rund 1.050 neue PSA aufgestellt. Das bis zum Abschluss der 3. Stufe prognostizierte Investitionsvolumen beläuft sich auf ca. 7,5 Mio. EUR.

#### Ausblick 4. Stufe:

In der 4. Stufe der PRM Erweiterung werden ca. 300 neue PSA aufgestellt. Das Investitionsvolumen beläuft sich auf ca. 2,3 Mio. EUR und kann aus den vorhandenen Investitionsmitteln finanziert werden.

- Vorgesehene Teilgebiete:	O2, O3, O6, O8 und O9
- Vorgeschlagener Inbetriebnahme-Termin:	01.12.2018
- Geschätzte Anzahl Parkscheinautomaten:	300 Stück
- Investitionskosten gesamt:	2.300.000 EUR

#### Ausblick 4. Stufe – Optional:

In dem optionalen Erweiterungsgebiet zur 4. Stufe werden ca. 50 neue PSA aufgestellt. Das Investitionsvolumen beläuft sich auf ca. 0,4 Mio. EUR und kann aus den vorhandenen Investitionsmitteln finanziert werden.

- Vorgesehene Teilgebiete:	O5
- Vorgeschlagener Inbetriebnahme-Termin:	01.12.2019
- Geschätzte Anzahl Parkscheinautomaten:	50 Stück
- Investitionskosten gesamt:	400.000 EUR

Die Gesamtkosten (Stufe 4 und optionale Erweiterung) von ca. 2,7 Mio. EUR wurden entsprechend den Erfahrungen der tatsächlich entstehenden Kosten, der Stufen 1 und 2, kalkuliert. Um die Vergleichbarkeit der Vorlagen zu wahren, sind in den Kostentabellen im Anhang die ursprünglichen Ansätze der Stufen 1 – 3 veranschlagt (3,28 Mio. EUR).

Die Kosten der Stufen 4 und 4 optional wurden auf Grundlage des bis Februar 2019 laufenden Rahmenvertrages mit der Firma Hectronic (Lieferant Parkscheinautomaten) ermittelt. Sollten sich die vorgeschlagenen Inbetriebnahme-Termine verschieben, muss mit Mehrkosten gerechnet werden.

Die PSA-Stückzahlen verteilen sich auf die einzelnen Stufen der PRM Erweiterung wie folgt:

	GRDRs 317/2013	aktuell
1. – 3. Stufe:	1.120	1.050 PSA
4. Stufe:	-	300 PSA
4. Stufe- optional:	-	50 PSA
gesamt	ca. 1.120	1.400 PSA

Insgesamt ergeben sich somit für die Erweiterungsstufen 1 - 4 inkl. der optionalen Erweiterung der 4. Stufe für 1.400 PSA einmalige Investitionskosten in Höhe von voraussichtlich 10,2 Mio. EUR.

#### b) Sachkosten und Ertrag

##### Sachkosten

Mit der Einführung der Stufe 4 und optionale Erweiterung wird folgender Zusatzaufwand erforderlich, der bereits im Haushaltsplan-Entwurf 2018/2019 berücksichtigt wurde.

##### Einführung Stufe 4:

Jahr 2018	32.000 EUR
Jahr 2019 ff.	65.000 EUR

Optionale Erweiterung Stufe 4 zusätzlich:

Jahr 2019      8.000 EUR  
Jahr 2020ff    16.000 EUR

Mit GRDRs 317/2013 wurden stufenweise Budgetmittel für Sachkosten bereitgestellt. Ein darin enthaltener Anteil der Stufe 3 mit 70 Automaten wurde bei dem v. g. Zusatzaufwand bereits berücksichtigt und in Abzug gebracht.

Die Sachkosten für den laufenden Betrieb der Parkscheinautomaten setzen sich im Wesentlichen aus den Aufwendungen für folgende Positionen zusammen:

- Instandhaltung der Parkscheinautomaten (Ersatzteile)
- Beschaffung der Parkticketrollen
- Externe Münzgeldzählung
- Telekommunikationskosten für die Online Anbindung der PSA an die Fernwartung
- Kosten für die Software-Wartungsverträge (Fernwartung, Abwicklung bargeldloser Zahlvorgänge)
- Fahrzeugkosten für das Wartungs- und Entleerungspersonal

Die Sachkosten wurden auf Grundlage der geschätzten PSA-Stückzahlen und anhand der Erfahrungswerte aus dem Parkraummanagement S-West ermittelt.

#### Erträge

Die geplante Gebührenerhöhung gemäß der GRDRs 129/2017 wurde bei den errechneten Einnahmen nicht berücksichtigt, da diese noch nicht beschlossen ist.

Darüber hinaus sind die zusätzlichen Gebühreneinnahmen für die Stufe 4 und deren optionalen Erweiterung im Entwurf zum Doppelhaushalt 2018/2019 noch nicht berücksichtigt.

Die Mehreinnahmen aus den Parkscheinautomaten für die Stufe 4 sind entsprechend den Erkenntnissen der Erweiterung Parkraummanagement Stufen 1 + 2 (einschließlich Rechnungsergebnisse) errechnet.

#### Vorschau auf die kommenden Jahre

Aufgrund der Einführung des Parkraummanagements West sowie der Ausweitung der Stufen 1 bis 3 wurden über einen kurzen Zeitraum (2013 bis 2017) 1050 Parkscheinautomaten beschafft, die über die vorgegebene Nutzungsdauer (10 Jahre) eine Ersatzbeschaffung wiederum in einem engen Zeitfenster erforderlich macht.

#### Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

Um eine Rechtsgrundlage für die Einführung von Parkraummanagementgebieten in einer fünften Stufe nachweisen zu können, müssen in den in Frage kommenden Gebieten Parkplatzangebot sowie –nachfrage erhoben werden. So ergibt sich eine Auslastungszahl für jedes Teilgebiet. Zur Beauftragung eines Ingenieurbüros mit den notwendigen Erhebungen wurden bereits erforderliche Sondermittel in Höhe von 75.000€ für den Doppelhaushalt 2018/2019 beantragt.

**Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

Ref. AKR, WFB, SOS, T

**Vorliegende Anfragen/Anträge:**

Keine

**Erledigte Anfragen/Anträge:**

Keine

Peter Pätzold  
Bürgermeister

Dirk Thürnau  
Bürgermeister

Dr. Martin Schairer  
Bürgermeister

Anlagen

1. a-i Übersichts- und Teilgebietspläne
2. Folgekostenübersicht

<Anlagen>