

Stuttgart, 08.10.2009

## **Parkraummanagement für Stuttgart-West**

### **Mitteilungsvorlage**

<b>Vorlage an</b>	<b>zur</b>	<b>Sitzungsart</b>	<b>Sitzungstermin</b>
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	20.10.2009
Verwaltungsausschuss	Kenntnisnahme	öffentlich	04.11.2009

### **Bericht:**

### **Vorbemerkung**

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat am 8. Juli 2008 die Stadtverwaltung beauftragt, ein Konzept zur Einführung des Parkraummanagements in Stuttgart-West zu entwickeln (GRDRs. 407/2008). Grundlage ist die Untersuchung zu diesem Thema, die von der Universität Stuttgart im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungskonzepts durchgeführt worden ist. Auf die Ausführungen in der oben genannten Gemeinderatsdrucksache zum Gesamtkonzept und der Machbarkeit wird verwiesen.

Das Konzept des Parkraummanagements in Stuttgart-West wird nachfolgend beschrieben. Die Entscheidung über die Einführung des Konzepts kann im Rahmen der Haushaltsplanberatungen zum Haushalt 2010/2011 erfolgen.

### **1. Grundlagen und Teilgebietseinteilung**

Das Parklizenzgebiet Stuttgart-West wird durch die Hasenberg-/Reinsburgstraße im Süden, die Gäubahntrasse im Westen und Norden und die Seiden-/Paulinenstraße im Osten begrenzt. Es handelt sich nach den Untersuchungen der Universität Stuttgart um ein „städtisches Quartier mit erheblichem Parkraumangel“ gem. § 45 Abs.1b Satz 1 Nr. 2a StVO (vgl. GRDRs. 407/2008).

In der o. a. Untersuchung wurde das Untersuchungsgebiet in vier kleinere Gebiete unterteilt und wie folgt bezeichnet: Hölderlinplatz (W1 und W2), Feuersee (W3 und W4), Leipziger Platz (W5 und W6) und Rosenberg (W7 und W8). In den Gebieten wurden Parkraumangebot und Parkraumnachfrage durch Begehungen zu verschiedenen Zeitpunkten erhoben. Dadurch konnten die verschiedenen Gebietsstrukturen und das Nutzerverhalten für die vier Gebiete abgebildet werden.

Die Untersuchung zeigt, dass in den Gebieten mit hoher Wohnnutzung (Leipziger Platz und Rosenberg) abends und nachts Probleme auftreten. In den Mischgebieten (Hölderlinplatz und Feuersee) sind die Problembereiche in der Nacht räumlich begrenzt auf den Bereich um den Hölderlinplatz (Lerchenstraße, Johannesstraße, Traubenstraße) bzw. östlich des Bismarckplatzes (Vogelsangstraße, Elisabethenstraße). Tagsüber gibt es in den Mischgebieten eine Konkurrenzsituation zwischen Bewohnern und Besuchern, die in den Gebieten Leipziger Platz und Rosenberg so nicht existiert.

Die beschriebenen Defizite in der Parkraumsituation im Stuttgarter Westen sollen durch eine Bewirtschaftung des Parkraums im öffentlichen Straßenraum verbessert werden. Das wesentliche Ziel dabei ist, durch die Anwendung des in der Straßenverkehrsordnung vorgegebenen Instrumentariums die Parkraumnutzung so zu verbessern, dass sie den unterschiedlichen Nutzergruppen im Stuttgarter Westen gerecht wird und letztlich zu einer für das Gebiet verträglichen Parkraumnachfrage führt.

Im Einzelnen sollen mit dem Parkraummanagement folgende Ziele erreicht werden:

- Verbesserung der Parksituation für Bewohner und Gewerbe, einschließlich der Besucher
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Reduzierung des Falschparkeranteils und die damit verbundene Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Reduzierung des Parksuchverkehrs.

Die Untersuchung der Universität Stuttgart hat die Machbarkeit des Parkraummanagement-Konzepts für Stuttgart-West nachgewiesen. Der Abschlussbericht liegt vor. Auf die GRDRs. 407/2008 mit Beschluss vom 8. Juli 2008 und die im Ausschuss für Umwelt und Technik zum Thema gezeigte Präsentation wird verwiesen.

Das Ergebnis der Untersuchung wird durch Erfahrungen nach der Einführung des Parkraummanagements in der Landeshauptstadt München bestätigt. Dort haben sich folgende Wirkungen ergeben:

- Die schweren Parkverstöße gehen zurück
- Die Parkzeitüberschreitungen nehmen zu
- Die Verkehrssicherheit erhöht sich
- Die Parkraumnachfrage geht um etwa 10 % zurück durch
  - Verlagerung auf private Stellplätze
  - Verlagerung auf andere Gebiete
  - Verlagerung auf den ÖPNV.

Im Gutachten der Universität Stuttgart wurde zur Einführung des Parkraummanagements eine Teilgebietseinteilung mit 9 Teilgebieten vorgeschlagen. Diese wurde weiterentwickelt. Das Parkraummanagement soll mit 8 Teilgebieten ausgewiesen werden (W1 – W8).

Folgende Grundsätze sollen für die Gebietseinteilung gelten:

- Liegt die Teilgebietsgrenze auf einer Straße, so ist das Parken für Bewohner beider Teilgebiete auf beiden Straßenseiten möglich.
- Ist eine Straße Grenze zum Parkraummanagement-Gebiet, so wird die zum Teilgebiet gehörende Straßenseite bewirtschaftet.

Die Teilgebiete W1 – W8 sind in den Anlagen 1 und 2 dargestellt.

## **2. Regelungen**

### **a) In Kurzzeitparkzonen**

In den Bereichen mit überwiegender Geschäftsnutzung wird die bisherige Kurzzeitparkregelung beibehalten. Dort müssen alle Nutzer werktags von Montag bis Samstag im Zeitraum von 08:00 – 22:00 Uhr Gebühren zahlen. Abweichend davon können Bewohner mit Parkausweis montags bis freitags ab 20:00 Uhr und samstags ab 14:00 Uhr frei parken. Die bisherige Regelung, dass bei einer Parkdauer bis zu 30 Minuten keine Parkgebühr erhoben wird, bleibt bestehen („Brötchentaste“). Die bestehenden Ladezonen (eingeschränktes Halteverbot) bleiben – sofern weiterhin erforderlich – ebenfalls unberührt.

### **b) Im übrigen Gebiet**

Die Parkraumbewirtschaftung erfolgt flächendeckend, werktags von Montag bis Samstag im Zeitraum von 08:00 – 22:00 Uhr mittels Parkraumbewirtschaftungszonen (neues Verkehrszeichen 314.1 StVO) in den 8 Teilgebieten nach dem Mischungsprinzip. Demnach stehen alle Parkplätze sowohl Anwohnern als auch sonstigen Nutzern zur Verfügung. Die Bewohner dürfen innerhalb des Teilgebiets, in dem sie ihren Wohnsitz haben, mit einem Bewohnerparkausweis gebührenfrei parken. Alle anderen Nutzer müssen Parkscheinautomaten bedienen. Die „Brötchentaste“ findet hier keine Anwendung. Dieser Ansatz des Mischungsprinzips unterscheidet sich wesentlich von dem bisher in einzelnen Gebieten praktizierten reinen Bewohnerparken als Trennungsprinzip (z. B. Heusteigviertel).

Vor allem in den Gebieten Hölderlinplatz und Feuersee zeigt sich, dass am Morgen frei werdende Stellplätze von Besuchern belegt werden. Durch ein reines Bewohnerparken in den Gebieten wäre eine flexible Nutzung der Stellplätze nicht mehr möglich. In den Gebieten Leipziger Platz und Rosenberg gibt es tagsüber ebenfalls freie Stellplätze, die trotz der überwiegenden Wohnbebauung durch die

Anwendung des Mischungsprinzips ebenfalls für andere Verkehrsteilnehmer als ausschließlich für die Bewohner zur Verfügung gestellt werden können. Damit weist die Einführung des Mischungsprinzips gegenüber einer Umsetzung eines Konzepts mit reinem Bewohnerparken eindeutige Vorteile auf. Auf Grund der bestehenden städtebaulichen Strukturen ist festzustellen, dass das reine Bewohnerparken für den Stuttgarter Westen nur bei sehr wenigen Straßen im Randbereich (z. B. Sackgassen) angewendet werden könnte.

Die Satzung für die Parkgebühren der Gebührenzone 1 und 2 muss vor der Einführung der oben genannten Regelungen entsprechend angepasst werden.

### **3. Voraussetzungen für Parkausweise**

#### **a) Bewohner**

Der Hauptwohnsitz des Bewohners ist in Stuttgart-West. Das Fahrzeug (Kfz) des Bewohners ist auf den Bewohner zugelassen oder das Kfz ist ihm zu dauernden Nutzung überlassen. Ein privater Stellplatz oder eine Garage ist nicht vorhanden. Jeder Bewohner kann höchstens einen Parkausweis erhalten.

Der Nachweis erfolgt über eine Kopie des Kfz-Scheins, den Personalausweis oder Reisepass mit Meldebescheinigung sowie eine Erklärung, dass dem Antragsteller kein privater Stellplatz zur Verfügung steht. Falls das Fahrzeug auf eine andere Person oder Firma zugelassen ist, ist ein Nachweis notwendig, dass der Antragsteller das Fahrzeug ständig nutzt.

Mit dem Erwerb eines Bewohnerparkausweises entsteht kein Anspruch auf einen Parkplatz. Der Ausweis berechtigt zu kostenlosem Parken innerhalb des Teilgebiets, in dem der Antragsteller seinen Wohnsitz hat, jedoch nicht in den oben angeführten Kurzparkzonen.

Die Regelung für die Vergabe von Behindertenparkausweisen bleibt bestehen.

#### **b) Gewerbebetrieb mit Betriebssitz/Filiale in Stuttgart-West (z. B. Firmen, Rechtsanwaltskanzlei, Arztpraxis, Freiberufler)**

Unter der Voraussetzung, dass kein privater Stellplatz oder keine Garage verfügbar ist, kann eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO zum Parken im Teilgebiet, in dem sich der Betriebssitz/die Filiale befindet, erteilt werden.

Als Nachweis sind die Gewerbebeanmeldung, die Handwerkskarte oder der Eintrag aus der Handwerksrolle und die Kopie des Kfz-Scheins vorzulegen.

Jeder Betrieb ohne Stellplatz auf dem Firmengelände erhält, unabhängig von seiner Größe und Anzahl der Beschäftigten, nur einen Parkausweis. Der Parkausweis wird auf den Namen des Betriebes ausgestellt, ohne Kennzeicheneintrag. Der Vorteil ist, dass der Parkausweis nach Bedarf von verschiedenen Betriebsangehörigen genutzt werden kann.

### **c) Nutzer von Carsharing**

Mitglieder einer Carsharing-Organisation können einen Parkausweis für das Teilgebiet beantragen, in dem sie mit Hauptwohnsitz gemeldet sind.

## **4. Gebühren**

### **a) In Kurzzeitparkzonen**

Die Parkgebühr beträgt 0,50 €/Stunde. Die bisherige Regelung, dass bei einer Parkdauer bis zu 30 Minuten keine Parkgebühr erhoben wird, bleibt bestehen („Brötchentaste“). Die Höchstparkdauer in den Kurzzeitparkzonen beträgt 2 Stunden. Bargeldloses Zahlen soll ermöglicht werden.

### **b) Im übrigen Gebiet**

Für Nutzer ohne Bewohnerparkausweis beträgt die Parkgebühr 0,50 €/angefangene Stunde. Die Parkdauer ist nicht begrenzt, bargeldloses Zahlen soll ermöglicht werden.

Die Verwaltungsgebühr für die Bewohnerparkausweise beträgt 30,70 €/Jahr (Gebührentarif für Maßnahmen im Straßenverkehr, GebOST).

Die Verwaltungsgebühr für eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO kostet für Betriebe/Freiberufler u. Ä. mit Sitz in Stuttgart-West 120,00 €/Jahr für das Teilgebiet, in dem sich der Firmensitz befindet.

Für Handwerker und soziale Dienste ist eine Sonderregelung, beschränkt auf das Parkraummanagementgebiet Stuttgart-West, wenig sinnvoll, da diese Firmen und Organisationen in der Regel im gesamten Stadtgebiet tätig sind. Die Verwaltung beabsichtigt daher, ab 1. Januar 2010 eine gesamtstädtische Gebührenregelung zu Ausnahmegenehmigungen für diesen Personenkreis einzuführen, die auch Stuttgart-West mit einbezieht.

## **5. Kosten**

### **a) Parkscheinautomaten/Parkuhren**

Für die Einführung des Parkraummanagements im Stuttgarter Westen sind insgesamt 500 Parkscheinautomatenstandorte notwendig. 33 Parkscheinautomaten sind bereits vorhanden und werden weiter verwendet. Die Investitionskosten für einen Parkscheinautomaten betragen inklusive der Beschilderung 5.500 €. Daraus resultieren einmalige Investitionskosten von ca. 2,6 Mio. € (s. Anlage 5 „Zusammenstellung der Kosten und Einnahmen“).

Die Abschreibungsdauer der Automaten wird auf 10 Jahre mit einer mittleren

annuitätischen Verzinsung von 5,5 % veranschlagt. Daraus ergeben sich Kapitalkosten von 730 €/Automat und Jahr.

Bisher stehen im betroffenen Gebiet 105 Parkuhren, diese werden abgebaut und durch die oben genannten Parkscheinautomaten ersetzt.

Einmalige Investitionskosten:	2.568.500 €
Abschreibung und Zins:	340.910 €/Jahr.

## **b) Wartung und Leerung**

Derzeit werden im Stadtgebiet Stuttgart 480 Parkscheinautomaten von zwei städtischen Mitarbeitern mit jeweils eigenem Fahrzeug gewartet. Eine Aufwandsabschätzung hat ergeben, dass für die Wartung der 467 neuen Parkscheinautomaten zwei zusätzliche Stellen mit jeweils eigenem Fahrzeug notwendig sind. Es wird vorgeschlagen, zunächst in der Anlaufphase nur 1 Stelle zu schaffen. Daraus ergeben sich Kosten von 58.700 €/Jahr. Die Sachkosten für die Wartung wurden anhand der Zahlen von 2008 hochgerechnet und belaufen sich bei 467 Automaten auf ca. 155.000 €/Jahr. Die Wartungskosten der Parkuhren durch die AWS (ca. 42.000 €/Jahr) entfallen zukünftig.

Die Leerung der 480 Parkscheinautomaten und der 730 Parkuhren erfolgt derzeit mit vier städtischen Mitarbeitern und einem Fahrzeug. Eine Aufwandsabschätzung hat ergeben, dass für die Leerung der 467 neuen Parkscheinautomaten 1,5 zusätzliche Stellen und ein weiteres Fahrzeug notwendig sind. Daraus ergeben sich Kosten von 69.600 €/Jahr. Die Sachkosten, die die Geldzählung beinhalten, werden sich auf ca. 22.400 €/Jahr belaufen.

1 MA Wartung inkl. 1 Fahrzeuge:	58.700 €/Jahr
Sachkosten Wartung:	154.694 €/Jahr
1,5 MA Leerung inkl. 1 Fahrzeug:	69.600 €/Jahr
Sachkosten Leerung:	22.400 €/Jahr.

## **c) Verkehrsüberwachung**

Die Funktionalität des Parkraummanagements kann nur durch eine regelmäßige und konsequente Überwachung gewährleistet werden. Dies wird auch durch eine Untersuchung der Universität Stuttgart bestätigt, die 2007 am Hölderlinplatz durchgeführt wurde (siehe Anlage 3). Für 500 zu überwachende Stellplätze wird eine Überwachungskraft benötigt. Bei rund 10.000 Stellplätzen entsteht damit ein Stellenbedarf von 20 Planstellen. Dieser Bedarf verifiziert sich durch das Berechnungsmodell der Stadt München, das zur Überwachung eines Lizenzgebiets 6 Personen/km<sup>2</sup> zu Grunde legt. Bei 3,2 km<sup>2</sup> Gesamtfläche wären das 19,2 Stellen.

Das Parkraumkonzept Stuttgart-West sieht vor, den Parkraum flächendeckend von Montag bis einschließlich Samstag in der Zeit von 08:00 – 22:00 Uhr zu bewirtschaften. Dies bedeutet eine tägliche Überwachungszeit von 14 Stunden und

somit insgesamt 33.824 Überwachungsstunden in den vorgesehenen 8 Teilgebieten im Jahr. Die Jahresarbeitszeit eines Beschäftigten beträgt abzgl. Rüstzeit 1.444,5 Stunden, daraus ergibt sich ein Stellenbedarf von aufgerundet 24 Stellen für die Überwachungstätigkeit. Dementsprechend wird weitere Kapazität im Umfang von 1 Stelle (2 x 50 %) für die Aufgabe der Abschnittsleitung benötigt. Bei einer Kapazität von insgesamt 24 Stellen in der Überwachung kann pro Teilgebiet genau eine Überwachungskraft pro Schicht (im 3-Schicht-Betrieb) eingesetzt werden (vgl. Anlage 4 Variante 1).

Mit Variante 2 wird innerhalb des Bewirtschaftungszeitraums eine räumlich zwar unter dem durchschnittlichen Bedarf von 20 Stellen (s. o.) liegende Überwachung beschrieben. Mit einem zeitlich flexiblen Personaleinsatz innerhalb des täglichen Bewirtschaftungszeitraums wären bei einem 2-Schicht-Betrieb nur 16 Stellen zur Überwachung nötig, die Funktion der Abschnittsleitung umfasst aufgrund der gleich bleibenden Anzahl der Teilgebiete weiterhin den Umfang einer Stelle (vgl. Anlage 4 Variante 2).

Zu den bereits ausschließlich im Stuttgarter Westen eingesetzten 4 Beschäftigten (vgl. GR Drs. 523/2007 und GR Drs. 828/2007, Anlage 5) müssen damit je nach Variante entweder 19 oder 11 zusätzliche Planstellen für Überwachungskräfte (E 5 TVöD) sowie zwei zusätzliche Planstellen Abschnittsleitung (E 8 TVöD) - die jeweils zu 50 % für Überwachungsaufgaben eingesetzt sind - geschaffen werden. Mit der Schaffung der 21 Planstellen entstehen zusätzliche laufende haushaltswirksame Personalaufwendungen in Höhe von 991.200 €/Jahr bzw. 618.4000 €/Jahr und außendienstbedingte Sachkosten in Höhe von einmalig 126.000 € bzw. 78.000 €. Insgesamt würden damit 25 Überwachungskräfte zur Verfügung stehen.

Die Beschaffung einer geeigneten Unterbringung dieser zusätzlichen Überwachungskräfte – möglichst im Überwachungsgebiet – ist ebenfalls erforderlich. Die Räumlichkeiten des Amts für öffentliche Ordnung im Schwabenzentrum sind voll belegt und bieten keine Raumreserven mehr. Dafür werden jährliche Kosten von ca. 64.000 € bzw. 39.000 € entstehen.

In Anlage 4 sind 2 Varianten mit unterschiedlichen Überwachungsintensitäten einschließlich der sich daraus ergebenden Auswirkungen auf Kosten und Erlöse dargestellt.

#### **d) Bußgeldstelle**

Die statistische Auswertung der vergangenen Jahre belegen folgende Fallzahlen:

Beanstandungen je Überwachungskraft/Jahr	10.000 Verwarnungen
Verwarnungs-/Bußgeldverfahren je Sachbearbeiter/Jahr	40.000 Fälle.

Von 20 bzw. 12 zusätzlichen Überwachungskräften sind rund 200.000 bzw. 120.000 zusätzliche Beanstandungen zu erwarten, so dass damit rechnerisch ein zusätzlicher Stellenbedarf bei der zentralen Bußgeldstelle von 5 bzw. 3 Planstellen (Sachbearbeitung m. D.) ergibt. Unter dem Zwang notwendiger Haushaltsdisziplin versucht die Verwaltung zunächst jedoch mit nur 2,5 bzw. 1,5 Stellenschaffungen für

die Bußgeldstelle auszukommen. Mit der Schaffung dieser Planstellen entstehen zusätzlich haushaltswirksame Personalaufwendungen in Höhe von 168.750 €/Jahr bzw. 101.250 €/Jahr.

### **e) Beitreibung und Vollstreckung**

Erfahrungsgemäß gehen 40 % aller Bußgeldverfahren in die Vollstreckung, die von der Abteilung Beitreibung der Stadtkämmerei betrieben wird. Beim Parkraummanagement sind dies vorrangig Kostenbescheide gem. § 25a Straßenverkehrsgesetz (StVG). Erwartet werden rund 20.000 zusätzliche Kostenbescheide und Bußgeldverfahren im Jahr, so dass rund 12.000 zusätzliche Vollstreckungsverfahren zu erwarten sind und damit unter Berücksichtigung strenger Maßstäbe ein zusätzlicher Bedarf von 4,0 Stellen bei der Stadtkämmerei bzw. zusätzlich haushaltswirksame Personalkosten in Höhe von rechnerisch 211.200 €/Jahr entstehen.

### **f) Straßenverkehrsbehörde**

Die bisherigen Planungen sehen vor, die Parkgenehmigungen soweit wie möglich nach dem Vorbild der „Feinstaubplaketten“ online beantragen und bezahlen zu lassen. Begleitet durch werbende Öffentlichkeitsarbeit erwartet die Verwaltung, damit den Hauptanteil zur Ausgabe der Bewohnerparkausweise bewältigen zu können. Mit einer Vorortausgabe wird trotzdem das Bürgerbüro Stuttgart-West und auch Stuttgart-Mitte belastet sein. Unter vorgenannten technischen Voraussetzungen wird sich diese Arbeitsvermehrung aus heutiger Sicht mit vorhandenem Personal und vorhandener Technik bewältigen lassen.

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen bei der Einführung von parkbewirtschafteten Gebieten ist bekannt, dass entsprechende Planungen bei der realen Umsetzung zu einem erheblichen Arbeitsaufwand führen. Beschwerden und Anregungen erfolgen sehr detailbezogen und führen damit zu einer kleinteiligen fallbezogenen Bearbeitung.

Erfahrungswerte aus anderen Bewirtschaftungsgebieten belegen, dass sehr viele Einwohner, denen ein Parkausweis versagt werden muss, in irgendeiner Weise Kontakt mit der Verwaltung aufnehmen. Bei den Gewerbetreibenden wird die Gleichstellung mit Bewohnern im Einzelfall zu entscheiden sein. Zusätzlicher Verwaltungsaufwand ergibt sich auch durch die Erteilung und insbesondere durch die Versagung von Ausnahmegenehmigungen und durch die Bearbeitung der daraus resultierenden Widersprüche. Diese zusätzlichen Aufgaben können nicht im Rahmen der täglichen Sachbearbeitung bewältigt werden. Sofern die Bewirtschaftung in einem Schritt für das gesamte Gebiet eingeführt wird, rechnet die Verwaltung zunächst mit einem auf 2 Jahre befristeten Bedarf einer Stelle bei der Straßenverkehrsbehörde des Amts für öffentliche Ordnung. Die Befristung ist an die Erwartung geknüpft, dass nach einiger Zeit die Regelung anerkannt ist und sich z. B. Verdrängungseffekte auf ein Mindestmaß reduziert haben.

Mit der Schaffung einer zeitlich befristeten Planstelle (Sachbearbeiter/-in Bes.Gr.

EG 10) entstehen zusätzliche haushaltswirksame Personalaufwendungen in Höhe von rechnerisch 69.300 €/Jahr.

## 6. Erlöse

### a) Parkscheinautomaten

Die Einnahmen aus den Parkscheinautomaten wurden dem Gutachten der Universität Stuttgart entnommen. Hier wurde für jedes Teilgebiet die tatsächlich mögliche Einnahmesituation berechnet, mögliche Verlagerungseffekte wurden generell mit 50 % Abnahme berücksichtigt. Daraus ergeben sich Einnahmen von 1,81 Mio. €/Jahr bzw. 1,63 Mio. €/Jahr Mehreinnahmen gegenüber heute für das Parkraummanagementgebiet.

### b) Parkausweise/Ausnahmegenehmigungen

Die Zahl der zu erteilenden Ausweise ist nicht bekannt. Bei mehr als 10.000 vorhandenen Parkplätzen X 30,70 €/Jahr (Gebühr für Bewohnerausweis) ergeben sich mindestens 307.000 € jährliche Gebühreneinnahmen. Da einige der Berechtigten 120,00 € bezahlen müssen, da sie Betriebsinhaber, aber nicht Bewohner sind, liegt der tatsächliche Einnahmebetrag höher (bei 9.000 von Bewohnern genutzten Stellplätzen ca. 396.000 €/Jahr).

### c) Verkehrsüberwachung

Eine/ein Beschäftigte(r) in der Verkehrsüberwachung erteilt rund 10.000 Verwarnungen/Jahr. Der jahresdurchschnittliche kassenwirksame Einnahmebetrag/Verwarnungsfall liegt bei rund 10,00 €. Diese Werte können seit vielen Jahren unter den gegebenen städtischen Verkehrsverhältnissen zuverlässig allen Kalkulationen zu Grunde gelegt werden. Zumindest in einer längeren Anfangsphase können diese Werte auch auf das bewirtschaftete Gebiet des Stadtbezirks West übertragen werden. Demnach sind beim Einsatz von 24 bzw. 16 (reinen) Überwachungskräften jährliche Gesamteinnahmen in Höhe von rund 2,4 Mio. € bzw. 1,6 Mio. € (bisher 400.000 €) zu erwarten. Diese Einnahmeerwartung basiert auf der vollen Deckung des rechnerisch ermittelten Stellenmehrbedarfs bei der Bußgeldstelle (vgl. Ziff. 5 d). Inwieweit dieser Ansatz mit der reduzierten Zahl neuer Stellen bei der Bußgeldstelle (vgl. Ziff. 5 d) ebenfalls erreicht werden kann, werden die Erfahrungen im Einführungsjahr 2011 zeigen.

### Zusammenstellung:

	Variante 1	Variante 2
Parkscheinautomaten:	1.810.000 €/Jahr	1.810.000 €/Jahr
Verwarnungen:	2.400.000 €/Jahr	1.600.000 €/Jahr
Bewohnerparkausweise:	276.300 €/Jahr	276.300 €/Jahr
Ausweise für Betriebe:	<u>120.000 €/Jahr</u>	<u>120.000 €/Jahr</u>

4.606.300 €/Jahr

3.806.300 €/Jahr.

## **7. Ergebnis**

Mit den Mehrkosten und Mehrerlösen kann die Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung für den Stuttgarter Westen abgeschätzt werden. Nach Verrechnung der jährlichen Kosten von ca. 2,5 Mio. € bzw. 2,0 Mio. € mit den Erlösen von ca. 4,6 Mio. € bzw. 3,8 Mio. € ergibt sich ein jährlicher Überschuss von ca. 2,1 Mio. € bzw. 1,8 Mio. €, wobei die Stadt im Gebiet bisher ca. 200.000 € aus Parkgebühren und Verwarnungen erwirtschaftet hat. Die genaue Aufstellung der Kosten und Erlöse ist aus den Anlagen 4 und 5 ersichtlich.

## **8. Konzept für Bezuschussung von neuen Stellplätzen für Bewohner**

Wesentlicher Bestandteil des Konzepts ist die Verwendung der Erlöse für die Schaffung von Stellplätzen im Parkraummanagementgebiet Stuttgart-West.

In erster Linie sollen private Investitionen durch eine Subventionierung unterstützt werden. Es wird vorgeschlagen, eine Förderung von nicht baurechtlich notwendigen privaten Stellplätzen von 50 % bis zu maximal 15.000 € vorzusehen. Diese Förderung kann aus Mitteln der Parkraumrücklage erfolgen, die Umsetzung kann nach einer gewissen Laufzeit des Parkraummanagements geprüft werden, wenn dessen Investitionskosten refinanziert sind. Diese Prüfung wird nach einem Zeitraum von 2 Jahren vorgeschlagen.

Zweitens sind die Anstrengungen zur Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen im Zusammenhang mit anstehenden Projekten zu verstärken. Beispiele dafür sind:

- die Anwohnerparkgarage Rossbollengässle
- die Anwohnerparkgarage am Friedrich-Eugens-Gymnasium
- die Neuordnung des Geländes Olgahospital.

Da diese Projekte bereits beschlossen sind, aber die Reserven in der Parkraumrücklage voraussichtlich nicht ausreichen werden, um das Parkraummanagement gleichzeitig mit diesen Vorhaben zu finanzieren, muss der Gemeinderat über die zeitlichen Prioritäten entscheiden.

Dritter Baustein zur Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen ist die Optimierung des öffentlichen Straßenraums. Dort muss jedoch eine Abwägung zwischen den Belangen der Fußgänger, Radfahrer und der Aufenthaltsqualität vorgenommen werden. Die Stellplatzpotenziale im öffentlichen Straßenraum sind nach aktuellem Stand jedoch eher als gering einzuschätzen.

## **9. Weiteres Vorgehen**

Nach Bereitstellung der Mittel könnte mit der Umsetzung des Parkraummanagements baulich, organisatorisch und personell im Jahre 2010

begonnen werden. Darüber hinaus soll dann in mehreren öffentlichen Veranstaltungen interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie maßgeblichen Firmen, Verbänden, Vereinen etc. das Parkraummanagement-Konzept erläutert werden. Die dabei gewonnenen Anregungen fließen in das Konzept ein.

Die Investitionsmittel (Parkscheinautomaten, Ausstattung des Personals) müssen in zwei Raten in den Haushaltsjahren 2010 und 2011 veranschlagt werden. Die Verwaltung kann damit die notwendige Ausschreibung, Beschaffung und Aufstellung der Parkscheinautomaten und die Ausrüstung des Überwachungspersonals im Laufe des Jahres 2010 tätigen. Mit der Ausgabe der notwendigen Parkausweise würde nach den Sommerferien, z. B. ab dem Monat September 2010, begonnen werden, so dass zum Bewirtschaftungsbeginn die Berechtigten ausgestattet sind.

Die erforderlichen Stellenschaffungen – Ausnahme Sachbearbeitung bei der Verkehrsbehörde - erfolgen zum Stellenplan 2011.

Bewirtschaftungsbeginn für das gesamte Lizenzgebiet Stuttgart-West ist der 1. März 2011, so dass ab diesem Zeitpunkt Gebühreneinnahmen kassenmäßig zur Deckung zur Verfügung stehen.

## **10. Ausblick**

Die weitere Projektumsetzung ab 2011 wird von der Universität Stuttgart fachlich begleitet. Auf diese Art und Weise können erforderliche Konzeptverbesserungen kurzfristig erkannt und umgesetzt werden. Dazu gehört z. B. der Umgang mit Verdrängungseffekten in unbewirtschaftete Bereiche außerhalb des Parkraummanagement-Gebiets.

Die Erfahrung der Stadt München, die in großen Teilen des Stadtgebiets innerhalb des Mittleren Rings Parklizenzgebiete dieser Art verwirklicht hat, ist durchweg positiv. Die Verwaltung erwartet daher, dass sich diese Ziele (vgl. auch GRDs 407/2008) auch im Stuttgarter Westen erreichen lassen. Eine inhaltliche und finanzielle Bewertung der Maßnahme sollte nach Auffassung der Verwaltung allerdings erst im Anschluss an einen zweijährigen Betrieb nach der vollständigen Umsetzung des Bewirtschaftungskonzepts erfolgen. Im vorgeschlagenen Falle stünde für eine Evaluation und begleitender politischer Diskussion das Jahr 2013 an, so dass zum Ende dieses Jahres eventuell erforderliche Korrekturen für den Doppelhaushalt 2014/2015 beschlossen werden könnten.

Die Stadtverwaltung erarbeitet bis zum Zeitpunkt der Einführung des Parkraummanagements einen Gesamtplan zur Schaffung neuer Stellplätze, der zeitabhängig Potenziale aufzeigen soll (z. B. Rossbollengässle, Tiefgarage FEG, Neubebauung Gelände Olga-Hospital usw.).

Zusammen mit der Information über das Parkraummanagement soll für die Nutzung anderer Verkehrsmittel, die Einführung des Jobtickets für ansässige Firmen, die Nutzung von Carsharing und des Pendlernetzes, die Angebote für den Radverkehr usw. geworben werden.

## **11. Alternative Umsetzung in Stufen**

Auch wenn relativ umfangreiche Investitions-, Betriebs- und Personalkosten zur Einführung und Unterhaltung des Konzepts erforderlich sind, ist eine stufenweise Einführung über einen längeren Zeitraum grundsätzlich möglich, jedoch aus fachlicher Sicht und aus den Erfahrungen mit den bestehenden Gebieten als kritisch zu bewerten. Die Einführung in nur einem Teilgebiet würde sofort zu einer Verdrängung in andere Gebiete führen. Dies würde eine kurzfristige Gebietserweiterung notwendig machen, verbunden jedoch mit zeitweise hohen Belastungen für die Bevölkerung und einem umfangreichen Beschwerdemanagement in der Verwaltung.

Dies lässt sich durch die sukzessive Umsetzung des Parkraummanagements im Gesamtgebiet vermeiden. Auch bei dem von der Verwaltung vorgeschlagenen Ansatz einer Einführung im Gesamtgebiet ist eine Streckung der Investitionen auf zwei Jahre denkbar, ein größerer Zeitraum sollte jedoch nicht gewählt werden. Auf die in der Anlage 4 dargestellten Varianten wird verwiesen.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die finanziellen Auswirkungen sind in der Anlage 5 dargestellt.

Die Finanzierung der Investitionen von 2,7 Mio. € (einschließlich der vorab notwendigen Öffentlichkeitsarbeit) könnte aus den Mitteln der Parkraumrücklage erfolgen. Allerdings konkurriert diese Investition mit folgenden geplanten Projekten: Tiefgarage Kursaal (ca. 3,0 Mio. €), die Anwohnergaragen Rossbollengässle (ca. 2,0 Mio. €) und Friedrich-Eugens-Gymnasium (ca. 1,2 Mio. €). Aus heutiger Sicht stehen zur Finanzierung des Parkraumkonzepts ca. 1,0 Mio. € in 2010 zur Verfügung. Der Differenzbetrag von ca. 1,7 Mio. € könnte durch die Zurückstellung eines der o. a. Vorhaben finanziert werden.

Die Erlöse aus dem Parkraummanagement-Konzept (Überschüsse aus Gebühren und Überwachung) fließen den Mitteln der Parkraumrücklage ab 2011 zu und dienen der zeitnahen Umsetzung der o. a. Anwohnergaragen für den Stuttgarter Westen als erste Infrastrukturprojekte des Konzepts sowie der Förderung von privaten Stellplätzen.

### **Beteiligte Stellen**

Referat WFB  
OB/82  
Referat AK  
Der Bezirksbeirat West wird informiert

### **Vorliegende Anträge/Anfragen**

Keine  
Keine

Matthias Hahn  
Bürgermeister

Dirk Thürnau  
Bürgermeister

Dr. Martin Schairer  
Bürgermeister

1. + 2. Teilgebietseinteilungen

3. Erhebung Schwabstraße/Hölderlinplatz

4. Personal/Kosten der Verkehrsüberwachung

5. Zusammenstellung der Kosten und Einnahmen

zum Seitenanfang