

Stuttgart, 11.01.2019

Genehmigung von Parklets im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik Ausschuss für Umwelt und Technik	Einbringung Beschlussfassung	öffentlich öffentlich	29.01.2019 12.02.2019

Beschlussantrag

1. Das Konzept zur Genehmigung von Parklets im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Stuttgart wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, für einen Versuchszeitraum von zunächst einem Jahr wie vorgeschlagen zu verfahren

Kurzfassung der Begründung

Parklets sind Parkplätze im öffentlichen Raum, die vorübergehend für eine andere öffentliche, nicht gewerbliche Nutzung überbaut oder gestaltet werden. Parklets stehen für die Nutzung durch die Allgemeinheit offen und bieten der örtlichen Gemeinschaft einen Mehrwert als Ort des Aufenthalts und Austauschs.

Im Jahr 2016 wurde im Rahmen des „Reallabor für nachhaltige Mobilität“ der Universität Stuttgart die Einrichtung von Parklets im Stadtgebiet über mehrere Monate getestet. Auf Grundlage der gewonnenen Erfahrungen hat die Verwaltung ein Konzept zur Genehmigung von Parklets erarbeitet. Dieses Konzept bietet die Möglichkeit, in einem Zeitraum von zunächst einem Jahr weitere Erfahrungen außerhalb eines Forschungsvorhabens zu generieren, um die Rahmenbedingungen für Parklets hinsichtlich Bürger-nähe sowie verwaltungsseitiger Praktikabilität zu verifizieren.

Für die Einrichtung eines Parklets ist eine Genehmigung erforderlich. Antragsberechtigt sind Gruppen aus dem betroffenen Quartier, die zum einen die Gewähr bieten, das Parklet nachhaltig zu betreuen und die zum anderen ein Konzept vorlegen können, in dem der Nutzen des Parklets für das Stadtquartier ersichtlich wird. Durch die frühzeitige und umfassende Einbindung des Bezirksbeirats ist gewährleistet, dass die besonderen örtlichen Verhältnisse bei der Verwaltungsentscheidung berücksichtigt werden.

Finanzielle Auswirkungen

Auf die Festsetzung von Sondernutzungsgebühr und die Gebühreneinnahmen bei bewirtschafteten Parkplätzen wird verzichtet. Bei zehn Parklets ist mit einem Verzicht auf Gebühren i.H.v. insgesamt 7.500 bis 15.000 EUR zu rechnen, je nachdem, ob ein oder zwei Stellplätze genutzt werden.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

S/OB, Referat StU, Referat T, Referat WFB, Referat AKR

Referat WFB zeichnet mit folgendem Hinweis mit:

Unter Berücksichtigung auf die im Haushaltsplan 2019 veranschlagten Parkgebühren, die der Stadt durch die Einrichtung von Parklets entgehen, wird darum gebeten, den Versuch auf maximal zehn Parklets zu begrenzen.

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Erledigte Anfragen/Anträge:

Dr. Martin Schairer
Bürgermeister

Anlagen

Ausführliche Begründung

Ausführlicher Bericht

1. Vorgeschichte

Parklets haben ihren Ursprung in den Vereinigten Staaten. 2013 wurde die Idee in San Francisco geboren. In Wien können Parklets im Rahmen der "Grätzloasen" beantragt und gefördert werden.

Die Universität Stuttgart hat 2016 mit ihrem Projekt zu Parklets im Rahmen des Forschungsprojekts „Reallabor für nachhaltige Mobilität“ an mehreren Stellen im Stadtgebiet wichtige Erfahrungen über Möglichkeiten und Grenzen der Parklets im öffentlichen Raum gesammelt.

Inzwischen haben auch andere Städte in Deutschland die Idee der Parklets übernommen und erproben diese.

2. Bisherige Erfahrungen

Die im Rahmen des Reallabors erprobten Parklets haben ein hohes mediales Interesse erfahren und zu intensiven bürgerschaftlichen Diskussionen über Qualität und Nutzung des öffentlichen Raums geführt.

Von zahlreichen Bürgern wurden die Parklets als Bereicherung und Beitrag zur Lebensqualität empfunden. Als Ort des Aufenthalts und des Austauschs können Parklets Stadtquartiere stärken. Gleichzeitig stieß der Wegfall von häufig ohnehin knappem Parkraum auf Unverständnis bei Anwohnern oder Besuchern eines Quartiers.

Von der Parkletnutzung dürfen keine Störungen ausgehen. Als kritischer Faktor wurde die Erweiterung einer Außenbewirtschaftungsfläche einer Gaststätte identifiziert. Von Betrieben, die diese Möglichkeit nicht haben, wurde dies als Begünstigung, von den Anwohnern als Anlass für nächtliche Ruhestörungen angesehen. So betrafen Beschwerden bei der Polizei über den gesamten Projektzeitraum hinweg die Parklets, die mit einhergehender Lärmbelästigung in den Nachtstunden zweckentfremdet wurden.

Zusätzlich wurde die mit der Benutzung des Parklets einhergehende Vermüllung des Straßenraums von den Anwohnern bemängelt.

Auch nach Abschluss des „Reallabors für nachhaltige Mobilität“ gingen bei der Verwaltung Anträge zur Errichtung von Parklets ein. Neu ist, dass die Initiatoren nicht mehr einem verantwortlichen Organisationsrahmen angehören. Als Herausforderung ist erkennbar, dass sich die Initiatoren als Ideengeber verstehen; tatsächlich jedoch nach Errichtung eines Parklets Kümmerer und Verantwortliche auch für die Nutzer/Nutzungen sind. Bereits in der Phase des Reallabors zeigte sich, dass während der Antragstellung wie auch der Projektlaufzeit ein hoher Kommunikations- und Betreuungsaufwand bei der Verwaltung erforderlich ist.

3. Konzept

Die Verwaltung wird in einem zunächst auf ein Jahr befristeten Versuch die Möglichkeiten, Auswirkungen und die Akzeptanz von Parklets vertieft testen. Dazu hat die Verwaltung einen konzeptionellen Rahmen entwickelt, der einerseits einen geordneten Ablauf gewährleistet, andererseits aber auch für eine ausreichende Flexibilität sorgt, damit sich Ideen und bürgerschaftliches Engagement möglichst frei entfalten können.

Für die Einrichtung der Parklets ist eine Genehmigung des Amts für öffentliche Ordnung nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Verbindung mit dem Straßengesetz für Baden-Württemberg (StrG) erforderlich. Diese wird stets widerruflich erteilt, um auf Störungen oder Missbrauch angemessen und zeitnah reagieren zu können.

Das Konzept sieht vor, dass die Parklets für die Zeit zwischen Mai und Oktober genehmigt werden können. Um Ruhestörungen zu vermeiden, ist die tägliche „Betriebszeit“ auf 6:00 bis 22:00 Uhr beschränkt.

Antragsteller können Vereine und Gruppen sein, die zum einen eine nachhaltige Betreuung des Parklets garantieren können und zum anderen einen Bezug zum Stadtbezirk oder Wohnquartier haben. Für Privat- bzw. Geschäftsleute besteht diese Möglichkeit nicht. Dies dient zur Vermeidung einer Erweiterung des Wohnraumes bzw. der Warenauslagen. In der Regel werden dies entsprechende Bürger- und Nachbarschaftsvereine oder -initiativen sowie der örtliche Gewerbe- und Handelsverein sein. Es muss ein verantwortlicher Pate benannt werden, der als Ansprechpartner bei Problemen zur Verfügung steht und für die Beseitigung von Störungen verantwortlich ist. Damit die Parklets nicht als „erweiterte“ Fläche für die Außengastronomie dienen, sind die Flächen direkt vor gastronomischen Betrieben und unmittelbar angrenzende Parkplätze von der Nutzung als Parklet ausgeschlossen.

Parklets können an allen Straßen genehmigt werden, in denen die Geschwindigkeit auf höchstens 30 km/h beschränkt ist und die keine Vorbehaltsstraßen sind. Außerdem sind Straßen mit regelmäßig verkehrenden Bussen im Linienverkehr ausgeschlossen.

Parklets dürfen zudem nicht auf Flächen für Taxen, auf Behindertenparkplätzen, in Ladezonen, in Ladebereichen für Elektrofahrzeuge, auf Flächen, die für das Carsharing reserviert sind sowie auf Fahrradabstellflächen eingerichtet werden. Auch unmittelbar vor denkmalgeschützten Häusern oder in städtebaulichen Gesamtanlagen sowie im Bereich des Parkraummanagements mit einem sehr hohen Auslastungsgrad sind Parklets nicht genehmigungsfähig.

Diese Flächen sind entweder aufgrund gesetzlicher Vorgaben ausgeschlossen oder um die Beeinträchtigung und Gefährdung planerischer, gestalterischer oder sonstiger Vorgaben zu verhindern.

Die maximale Größe eines Parklets ist auf ein bis zwei Parkplätze beschränkt. Zusätzlich muss eine Restgehwegbreite von 2 m vor dem Parklet vorhanden sein. Baurechtlich genehmigungspflichtige oder mobile Aufbauten sind nicht zulässig.

In welchem Umfang und in welcher Form gestalterische Vorgaben notwendig sind, kann erst aufgrund der Erfahrungen aus dem Versuch entschieden werden.

4. Verfahren

Nach Beschluss des Konzepts zur Genehmigung von Parklets werden die Bezirksvorsteher und Bezirksbeiräte der Stuttgarter Stadtbezirke sowie die Öffentlichkeit über diese Möglichkeit informiert. Es ist geplant, vor der Genehmigung eines Parklets jeweils die Bezirksbeiräte anzuhören und deren Votum bei der Genehmigung zu berücksichtigen. Damit soll gewährleistet werden, dass die örtlichen Verhältnisse berücksichtigt und die Akzeptanz vor Ort erhöht werden.

5. Kosten

Während die Verwaltungsgebühren für die Parklets im Rahmen des Forschungsprogramms der Universität Stuttgart entfielen, werden künftig für den Arbeitsaufwand Verwaltungsgebühren erhoben werden. Die Verwaltungsgebühren leiten sich aus den Rechtsgrundlagen und dem Verwaltungsaufwand ab. Derzeit liegt die Verwaltungsgebühr für die Genehmigung eines Parklets bei 100 Euro. Auf die Festsetzung einer Sondernutzungsgebühr oder den Ersatz der Parkgebühren, die der Stadt durch die Einrichtung eines Parklets entgehen, verzichtet die Verwaltung dagegen.

Bei durchschnittlichen Gebühreneinnahmen pro Stellplatz und Tag von max. 4,18 € (dies ist abhängig von der Gebührenzone und der Auslastung der Stellplätze) entgehen der Stadt pro Parklet bei einer Nutzungsdauer von sechs Monaten durchschnittlich max. zwischen 750 Euro und 1500 Euro, abhängig davon, ob für das Parklet ein oder zwei Stellplätze genutzt werden.

Als zusätzliche Kosten kommen auf die Antragsteller neben den Kosten für den Auf- und Abbau sowie den Betrieb des Parklets die Versicherungsprämien zu, die für einen angemessenen Haftpflichtschutz anfallen. Dies ist notwendig, um bei Unfällen usw. im Zusammenhang mit dem Parklet sowohl die Initiatoren vor hohen Entschädigungszahlungen als auch die Geschädigten davor zu schützen, dass ihre Schäden wegen Zahlungsunfähigkeit des Betreibers nicht reguliert werden können.

6. Ausblick / Evaluation

Parklets können eine Möglichkeit eröffnen, um den veränderten Anforderungen an den öffentlichen Raum gerecht zu werden. Kleinräumig kann sich die Gelegenheit eröffnen, quartiersbezogen Teile des Straßenraums, die bisher dem Autoverkehr vorbehalten waren, als Beitrag für die Steigerung der Lebensqualität der Anwohner und Menschen im Quartier zu nutzen. Durch die Begrenzung auf bestimmte Straßen ist gewährleistet, dass andere Projekte und Vorgaben, durch die Nutzungen des öffentlichen Raums geregelt werden, nicht gefährdet oder beeinträchtigt werden.

Der Charakter des Versuchs erlaubt es, sowohl der Verwaltung als auch den Antragstellern, flexibel auf Erfahrungen zu reagieren und die Möglichkeiten, die das Projekt bietet, durch unterschiedliche Ideen und Gestaltungen auszuloten.

Die Genehmigung von Parklets soll zunächst mit den bestehenden Personalressourcen erfolgen. Es ist beabsichtigt, den entstehenden Arbeitsaufwand unter den nun weiter ausgearbeiteten Rahmenbedingungen zu evaluieren. In den kommenden Haushaltsverfahren und Stellenplanverfahren werden die evaluierten Bedarfe eingebracht.

Die Verwaltung beabsichtigt, in den Gremien über den Verlauf des Versuchs und die gewonnenen Erfahrungen zu berichten. Soweit sich daraus positive Ansätze für die Nutzung des öffentlichen Raums in den Stadtquartieren ergeben, soll die Möglichkeit, Parklets im Sommerhalbjahr einzurichten, als dauerhaftes Instrument zur Stärkung der Aufenthaltsqualität in Stadtquartieren etabliert werden.