

Stuttgart, 29.10.2019

Parkraummanagement für die Stadtbezirke Stuttgart-Nord, Stuttgart-Bad Cannstatt, Stuttgart-Untertürkheim und Stuttgart-Vaihingen Einführungsbeschluss der 5. Umsetzungsstufe Baubeschluss und Vergabebemächtigung

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Einbringung	öffentlich	12.11.2019
Bezirksbeirat Nord	Beratung	öffentlich	18.11.2019
Bezirksbeirat Untertürkheim	Beratung	öffentlich	19.11.2019
Bezirksbeirat Bad Cannstatt	Beratung	öffentlich	20.11.2019
Bezirksbeirat Vaihingen	Beratung	öffentlich	26.11.2019
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Vorberatung	öffentlich	03.12.2019
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	04.12.2019
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	05.12.2019

Beschlussantrag

1. Der Einführung des Parkraummanagements (PRM) mit einer Bewohnerparkregelung in den Stadtbezirken Untertürkheim und Vaihingen im Rahmen einer 5. Umsetzungsstufe wird zugestimmt.
2. Die bestehenden PRM-Gebiete in Stuttgart-Nord und Stuttgart-Bad Cannstatt werden erweitert.
3. Von dem damit verbundenen Stellenbedarf wird Kenntnis genommen:
 - beim Amt für Stadtplanung und Wohnen 1,0 Stellen: Verlängerung des KW-Vermerks um 4 Jahre (KW 01/2024)
 - beim Tiefbauamt insgesamt 3,5 Stellen, davon 2,5 Stellen mit Verlängerung des KW-Vermerks um jeweils 4 Jahre (KW 01/2024)
 - beim Amt für öffentliche Ordnung insgesamt 10,20 Stellen, davon bei einer Stelle die Verlängerung eines vorhandenen KW-Vermerks um 4 Jahre (KW 01/2024)
 - bei der Stadtkämmerei insgesamt 2,0 StellenÜber die Stellenschaffungen wird im Rahmen des Stellenplanverfahrens 2020/2021 entschieden. In Abhängigkeit der Aufgabe und dem Ausbaufortschritt wird ggf. ein Besetzungsvorbehalt angebracht.

4. Die erforderlichen Auszahlungen und Aufwendungen in den Teilhaushalten 320, 610 und 660 sind, wie in den finanziellen Auswirkungen und in der Folgelastenübersicht dargestellt, noch im Doppelhaushalt 2020/2021 und der Fortschreibung des Investitionsprogramms zu berücksichtigen.
5. Die Verwaltung wird vorbehaltlich der Mittelbereitstellung im Doppelhaushalt 2020/2021 ermächtigt, die für die Beschaffung und Aufstellung der Parkautomaten erforderlichen Ingenieur-, Liefer- und Bauleistungen ohne erneute Beschlussfassung in den Gremien zu beauftragen.

Begründung

0. Vorbemerkung (siehe auch GRDRs 353/2019)

Der Gemeinderat hat am 20.07.2017 der Einführung der 4. Umsetzungsstufe des Parkraummanagements zugestimmt (GRDRs 422/2017). Am 1. Dezember 2018 wurde die Umsetzung in Stuttgart-Ost vollzogen. Damit ist in den Bereichen der gesamten Innenstadt, in denen die Voraussetzungen für eine Bewohnerparkregelung vorliegen (Nachweis des erheblichen Parkdrucks mit einer Nachfrage $\geq 100\%$ im untersuchten Zeitraum um 10, 15 oder 23 Uhr), das PRM eingeführt. In der Gebührenzone City gilt die Parkraumbewirtschaftung mit einer maximalen Parkdauer von 1 Stunde und der Möglichkeit für Anwohner, Ausnahmegenehmigungen zu erhalten. Auf die in der GRDRs 422/2017 dargestellten Historie wird verwiesen. Daraus ist auch ablesbar, auf welchen Beschlussgrundlagen des Gemeinderats das PRM über die Jahre weiterentwickelt wurde (GRDRs 317/2013, 144/2014, 487/2015 und 827/2016).

Die Stadtverwaltung untersucht durch Erhebungen laufend die Entwicklung der Parkraumnachfrage in den PRM-Gebieten und evaluiert damit die Wirkung des Systems. Damit sollen einerseits Verdrängungen aus PRM-Gebieten in benachbarte Quartiere erkannt werden, andererseits werden bereits seit 2017 auch in den äußeren Stadtbezirken Erhebungen über die Anteile parkender Pendler auf Grundlage der Rückmeldungen aus den Stadtbezirken durchgeführt. Die Belastung in den Außenbezirken durch Pendler, die an ÖPNV-Haltestellen tagsüber in den Wohngebieten parken, wird nach der Reform des VVS und der Einführung einer Tarifzone am 01.04.2019 für die gesamte Stadt möglicherweise zunehmen. Entsprechende Nachher-Erhebungen zur Ermittlung der Auswirkungen der Tarifreform auf die Parkraumauslastung sind ab 2020 geplant.

Zudem hat die Ausweitung der PRM-Gebiete durch die Ziele der Luftreinhalteplanung noch stärker an Bedeutung gewonnen. Durch die Reduzierung der Pendlerverkehre wird beispielsweise auch das Ziel einer Verkehrsmengenreduzierung und damit der Verflüssigung des Verkehrs unterstützt. Daher ist eine Intensivierung des PRM auch Bestandteil der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart – Teilplan Stuttgart.

1. Voraussetzungen

Voraussetzung für die Einführung einer Bewohnerparkregelung ist der Nachweis eines erheblichen Parkdrucks in den jeweiligen Teilgebieten. Dieser Nachweis wird durch die Analyse des Parkraumangebots und der Erhebung der Parkraumnachfrage und deren Abgleich geführt. Bei einer Auslastung von über 100 % - die v.a. durch illegal parkende Fahrzeuge entsteht – ist der Nachweis des erheblichen Parkdrucks erbracht und die Grundlage für die Einführung einer Bewohnerparkregelung gegeben. Dieser Bearbeitungsschritt ist Grundlage der Planung der PRM-Gebiete und wurde für alle in dieser Vorlage für eine 5. Umsetzungsstufe genannten Teilgebiete durchgeführt. Die Auslastung lag dabei in mindestens einem Zeitabschnitt bei einer Auslastung von über 100 %. Sofern die Auslastung im Tagesverlauf auftritt, ist von einem entsprechenden Anteil an Pendlern auszugehen, die im Gebiet parken. Dies können einerseits vor Ort Berufstätige sein, die im Umland wohnen, es gibt aber auch Pendler, die den Parkraum in Wohngebieten als Park and Ride-(P+R) -Möglichkeit nutzen.

2. Die Parkraummanagementgebiete der 5. Umsetzungsstufe

Stadtbezirke, in denen das PRM erstmalig eingeführt werden kann:

Untertürkheim (U1) - Anlage 1

Das Gebiet grenzt auf der Westseite von Norden aus an der Schlotterbeckstraße, der Bahnlinie und der Mettinger Straße. Östlich der Strümpfelbacher Straße verläuft dann die Teilgebietsgrenze außerhalb der Bebauung und erreicht ihren Abschluss in Richtung Norden östlich der Kappelbergstraße wieder in Verlängerung der Schlotterbeckstraße.

Untertürkheim, Lindenschulviertel (U2) – Anlage 1

Das Gebiet liegt im Süden am Neckar und wird im nördlichen Verlauf von der Inselstraße und dem Bruckwiesenweg begrenzt. Östlich schließt das Gebiet mit der dortigen Grenze der Wohnbebauung ab.

Vaihingen (V1) – Anlage 2

Das Gebiet grenzt östlich an die Bahnlinie der Gäubahn bzw. an die Filderhofstraße an. Nördlich der Fanny-Leicht-Straße verläuft die Gebietsgrenze in Ost-West-Richtung, auf der Westseite oberhalb der Ernst-Kachel-Straße. Am Rathaus verläuft die Gebietsgrenze in südliche Richtung westlich des Vaihinger Markts und der Robert-Koch-Straße. Südlich der Vollmoellerstraße verläuft die Gebietsgrenze dann bis zur Filderhofstraße.

Stadtbezirke, in denen das PRM durch die Anfügung weiterer Teilgebiete erweitert werden kann

Bad Cannstatt, Neckarvorstadt (Ca 5) – Anlage 3

Das Gebiet grenzt im Südwesten an die Pragstraße und im Südosten an die Neckartalstraße an. Nordwestlich verläuft die Haldenstraße, im Nordosten die Krefelder Straße. Alle Straßen sind in vollem Umfang Bestandteil des vorgeschlagenen Teilgebiets.

Bad Cannstatt, östlich des Kurparks (Ca 6) – Anlage 4

Westlich des Teilgebiets befindet sich der Kurpark. Die Teilgebietsgrenze verläuft in Richtung Süden bis zum Augsburger Platz, dann entlang der Nürnberger Straße in Richtung Osten bis zur Remstalbahn. Die Gebietsgrenze verläuft entlang der Bahnstrecke bis zur Straße In den Ringelgärten. Die nördliche Grenze des Teilgebiets verläuft dann in Ost-West-Richtung nördlich der Schmidener Straße.

Bad Cannstatt, Winterhalde (Ca 7) – Anlage 4

Nordwestlich beginnt das Teilgebiet am Augsburger Platz, die Gebietsgrenze verläuft westlich der Augsburger Straße bis zur Remstalbahn. Südöstlich wird das Gebiet im weiteren Verlauf komplett von der Bahnlinie umschlossen, im Norden verläuft die Nürnberger Straße.

Bad Cannstatt, Wannenäcker (Ca 8) – Anlage 4

Das Gebiet wird im Osten und Norden von der Remstalbahn umschlossen und grenzt südlich an die Nürnberger Straße. Östlich schließt das Gebiet mit der dortigen Grenze der Wohnbebauung ab.

Stuttgart-Nord, südlich Pragsattel (N6) – Anlage 5

Das Gebiet umschließt westlich das Wohnquartier Gunter-/Wartberg- und Volkerstraße. Südlich verläuft die Grenze entlang der B27 und der Bahnstrecke. Das Teilgebiet hat seine weiteren Grenzen östlich der Nordbahnhofstraße und entlang der Pragstraße bis zum Pragsattel. Dieses Gebiet wird untergliedert in N6a, N6b und N6c. Grund hierfür ist die besondere Struktur dieses Gebiets. Bei den Gebieten N6a und N6b ist die erforderliche Parkraumauslastung gegeben, sodass das PRM in diesen Bereichen eingeführt werden kann. Anders verhält es sich bei dem Teilgebiet N6c, hier liegt die Auslastung in den Spitzenzeiten bislang am Nachmittag bei 95,9 %. Daher kann N6c nicht sofort eingeführt, sondern lediglich als Optionsgebiet ausgewiesen werden. Im Bedarfsfall kann - bei Verdrängungseffekten in diesem Bereich mit einer optimalen ÖPNV-Anbindung - nachjustiert werden.

3. Umgang mit Verdrängungseffekten

Erläuterung

Wie schon unter Punkt 1 beschrieben ergibt sich die Grundlage für die Einführung einer Bewohnerparkregelung aus dem Nachweis des erheblichen Parkdrucks. Mit der Einführung eines PRM soll vor allem erreicht werden, dass insbesondere Pendler ihre Fahrzeuge nicht mehr in den Wohngebieten abstellen. Durch die Parkgebühr, die beispielsweise für einen ganzen Arbeitstag zu entrichten wäre, wird dieser Effekt in der Regel im Gebiet erreicht.

Die Wirkungen können sich aber im Nutzerverhalten der Pendler unterschiedlich darstellen:

- Pendler mieten eine private Parkgelegenheit an
- Umstieg auf andere Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad...)
- Parken in Wohngebieten, in denen der Parkdruck nicht so hoch ist und die z. B. ebenfalls in Arbeitsplatznähe sind oder in günstigem Abstand zu einer ÖPNV-Haltestelle liegen = Verdrängung

Bei den laufenden Erhebungen werden im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten Gebiete mit untersucht, für die der letztgenannte Effekt unterstellt werden kann. Diese Gebiete sind nach Auffassung der Stadtverwaltung bereits als Optionsgebiete in die Umsetzungsstufe aufzunehmen, wenn eine entsprechende rechnerische Grundlage vorliegt, die Auslastung aber noch unter 100 % liegt. Aufgrund dieser Vorgabe wurden sogenannte Optionsgebiete definiert, die umgesetzt werden können, sobald der Verdrängungseffekt und im entsprechenden Gebiet die Auslastung von 100 % erreicht wird.

Optionsgebiete

Stuttgart-Nord, südlich Pragsattel (N6) – Anlage 5

Das Wohngebiet südlich des Pragsattels wird durch die gegebene Trennung in drei kleinräumige Wohngebiete (N6a-c) aufgeteilt: Das Gebiet (Optionsgebiet N6c) umschließt westlich das Wohnquartier Gunter-/Wartberg- und Volkerstraße und wird durch die Gleise im Norden begrenzt. Die Auslastungszahlen dieses Teilgebiets lassen bisher lediglich ein Optionsgebiet zu. Nach der Einführung des PRM in den Teilgebieten N6a und N6b wird erwartet, dass auch im Gebiet N6c die Voraussetzungen für das PRM erfüllt sind.

Bad Cannstatt, Espan (Ca9) – Anlage 4

Im Süden verläuft das Gebiet entlang der Nürnberger Straße und wird im Osten durch die Karpatenstraße begrenzt. Die Tannenbergsstraße bildet die nördliche Grenze des Gebiets, das im Westen durch die Lodzer Straße und den Morstattweg begrenzt wird und die Theodor-Veiel-Straße miteinschließt. Hier liegen Auslastungszahlen knapp unter 100 % in der abendlichen Erhebung um 23 Uhr vor. Sollten durch die Einführung des PRM im Gebiet Ca 8, Wannenäcker beim Krankenhaus entsprechende Verdrängungseffekte eintreten und die Auslastung auch im Tagesverlauf auf 100 % steigen, kann auch hier das PRM eingeführt werden.

Erwartungsgebiete

Im Vergleich zu den Optionsgebieten liegen für diese Gebiete noch keine Datengrundlagen vor, die eine unmittelbare Ausweitung der PRM-Gebiete rechtfertigen würde. Da allerdings die Umsetzung der 5. Stufe nicht vor März 2021 zu erwarten ist, sind hier unter der Voraussetzung der Bereitstellung personeller Kapazitäten und von Finanzmitteln PRM-Erweiterungen im Rahmen des Doppelhaushalts 2022/23 denkbar.

Bad Cannstatt, Altenburg (Ca10) – Anlage 3

Es wird erwartet, dass nach Einführung des Bewohnerparkens in Ca5 Mitarbeiter des angrenzenden Gewerbegebiets kostenlose Parkplätze in der Nähe ihres Unternehmens aufsuchen werden. Hierfür bietet sich insbesondere die Züricher Straße sowie deren Nebenstraßen an, die fußläufig z. B. über die Offenburger Staffel erschlossen sind. Ein Erwartungsgebiet könnte zwischen dem Sparrhärmlingweg und der Züricher Straße liegen und im Westen durch die Löwentorstraße und im Osten durch die Altenburger Steige begrenzt werden.

4. Weitere Perspektiven für eine 6. Umsetzungsstufe:

Das PRM hat in den letzten Jahren bei den Anwohnern zu einer weitgehenden Akzeptanz geführt, da die Vorteile der Regelung erkannt wurden. Mit der Verdrängung parkender Pendler entstehen Freiräume für Fußgänger und Radfahrer, Verkehrssicherheitsdefizite werden verbessert, Parksuchverkehre reduziert, Parkierungsangebote für Dienstleister und Handwerker werden geschaffen.

Die durch das PRM beabsichtigten Wirkungen wurden also in allen Gebieten erreicht. Die Einführung führt jedoch jeweils weiterhin zu Verdrängungen, mit denen ebenfalls umgegangen werden muss, ggf. durch die Erweiterung bestehender PRM-Bereiche. Aber auch andere Entwicklungen können dazu führen, dass die Einführung des PRM ein Ansatz zur Verbesserung bestehenden Parkdrucks sein kann.

Aus Sicht der Verwaltung wird - immer unter der Voraussetzung des Nachweises eines erheblichen Parkdruckes - in folgenden Bereichen die Einführung eines PRM erforderlich werden:

- Plieningen /Hohenheim, sobald die Parkplätze der Universität im Campusbereich bewirtschaftet werden
- Fasanenhof/Schelmenwasen, spätestens mit der Verlängerung der U6 zum Flughafen
- Generell Bereiche mit sehr guten ÖPNV-Anbindungen in den Stadtbezirken, die bisher in der Zone 20 lagen und nun innerhalb der stadtweiten Tarifzone liegen. Hier geht die Verwaltung von einer Verlagerung parkender Pendler aus, die noch nicht örtlich zugeordnet werden können
- Gebiete im Umfeld des Synergieparks Vaihingen/Möhringen

5. Personalbedarf

Personalbedarf für die 5. 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.

Für die Überwachung der in der 5. Umsetzungsstufe im Detail geplanten Parkraummanagementgebiete werden 9,0 zusätzliche Überwachungskräfte bei der Verkehrsüberwachung notwendig. 1,0 Stelle erhält einen Besetzungsvorbehalt bis Ende 2022. Entsprechend der Planungen der 5. Umsetzungsstufe sind die Optionsgebiete N6 und Ca9 aufgrund der hohen Wahrscheinlichkeit der Realisierung berücksichtigt. Die Erwartungsgebiete wurden nicht in die Berechnungen einbezogen.

Bei der Zentralen Bußgeldstelle entfällt auf den zu erwartenden Fallzahlenzuwachs ein Bedarf von 2,0 Personalstellen, der zunächst aus dem Bestand abgedeckt wird. Bei Überschreitung der in der Arbeitsgruppe Personalbedarfsbemessung ermittelten Gesamtfallzahl ist zum nächstmöglichen Stellenplanverfahren nachzusteuern. Im Bürgerbüro entsteht ein Zusatzbedarf einer 0,2 Sachbearbeiter-Stelle.

Die positive Bilanz des Parkraummanagements hängt in ebenso hohem Maße von einer bürgerfreundlichen und schnellen Abwicklung auftretender Fragestellungen der Bewohner und Gewerbetreibenden ab. Auch in den bereits eingeführten Parkraummanagement-Gebieten in der Innenstadt und Bad Cannstatt gibt es nach wie vor großen Beratungsbedarf. Zudem sind im lernenden System immer wieder Anpassungen der Regelungen an die tatsächlichen Gegebenheiten erforderlich. Bei der Umsetzung neuer Einführungsstufen sind die Sachbearbeiter A11 im Team PRM der Straßenverkehrsbehörde neben den verkehrsrechtlichen Anordnungen auch in die planerische Arbeit sowie die qualifizierte Information der betroffenen Bürgerschaft und Gewerbetreibenden eingebunden. Diese Tätigkeiten gehen weit über die „Daueraufgaben“ der eingeführten Gebiete hinaus.

Auch die Umsetzung des Konzepts „Lebenswerte Stadt“ beinhaltet Aufgabenstellungen im Rahmen des vorhandenen Parkraumbewirtschaftungssystems. Dazu gehört die bestehende Regelung mit Ausnahmegenehmigungen für Bewohner innerhalb des City-Rings, für die eine neue Lösung gefunden werden muss, wenn die Parkplätze im öffentlichen Raum wegfallen.

Die Weiterführung der derzeit mit KW-Vermerk versehenen Stelle bei der Straßenverkehrsbehörde in A11 (01/2020) ist deswegen bis mindestens Ende 2023 erforderlich.

	Stufe 5	Erläuterung Personalbedarf zur Stufe 5 inkl. weiterer konzeptioneller Bearbeitung des PRM
32-32 BiV EG 6	9,00	Weiterer Personalbedarf zur Überwachung des ruhenden Verkehrs in den neuen Parkraummanagementgebieten; davon: 1,0 mit Besetzungsvorbehalt: Umsetzung der Optionsgebiete
32-12 SB A 8	1,30	Weiterer Personalbedarf in der Sachbearbeitung der Zentralen Bußgeldstelle (Aufgabenvermehrung Bearbeitung Ordnungswidrigkeiten)
32-12 SB A 10	0,70	Weiterer Personalbedarf in der Sachbearbeitung der Zentralen Bußgeldstelle (Aufgabenvermehrung Bearbeitung Ordnungswidrigkeiten)
32-42 SB EG 8	0,20	Weiterer Personalbedarf in der Sachbearbeitung der Bürgerbüros (Aufgabenvermehrung Bewohnerparkausweise)
32-31 SB A 11	1,00	Verlängerung des KW-Vermerks um 4 Jahre (01/2024) für die Umsetzung des Projekts
Summe	10,20	

Nachdem die 5. Umsetzungsstufe zum 01.03.2021 in Betrieb gehen soll, ist die Besetzung der neu zu schaffenden Stellen zum 01.09.2020 erforderlich.

Raumbedarf

Die Verkehrsüberwachung verteilt sich derzeit auf folgende drei Standorte:

- Hauptstätter Straße 58
- Leuschner Straße 43
- Krefelder Straße 11

An allen drei Standorten wurde in der Vergangenheit bereits durch Nachverdichtung weitere Arbeitsplätze geschaffen, um zusätzliches Personal unterbringen zu können. Es bestehen keine weiteren Spielräume, weshalb die Stellenschaffungen zwingend auch zusätzliche Räumlichkeiten erfordern. Ebenfalls zusätzlicher Raumbedarf bei der Verkehrsüberwachung entsteht mit der Ausweitung des Abschleppens von Falschparkern, vgl. GRDRs. 993/2019.

Personalbedarf für die 5. Umsetzungsstufe - Tiefbauamt

Entsprechend der Berechnungen für den Personalbedarf wird für die 5. Umsetzungsstufe 1,0 Stelle (Fahrer/-in) zur Entleerung von Parkscheinautomaten benötigt. Die Stelle soll 2021 besetzt werden.

Darüber hinaus ist für die Verlängerung des Parkraummanagements auch die Verlängerung der mit KW-Vermerk (01/2020) geschaffen Stellen für die Projektleitung und die Bauausführung notwendig. Für die 5. Umsetzungsstufe und im Hinblick auf künftige Erweiterungen ist die Verlängerung der Stellen um weitere 4 Jahre (KW 01/2024) erforderlich.

	Stufe 5	Erläuterung Personalbedarf zur Stufe 5 inkl. weiterer konzeptioneller Bearbeitung des PRM
66-3.11 EG 12	0,50	Verlängerung des KW-Vermerks um 4 Jahre
66-3.11 EG 11	1,00	Verlängerung des KW-Vermerks um 4 Jahre
66-8.21 EG 10	1,00	Verlängerung des KW-Vermerks um 4 Jahre
66-1.3 EG 4	1,00	Weiterer Personalbedarf aufgrund der Zunahme der PSA
Summe	3,50	

Personalbedarf für die 5. Umsetzungsstufe – Amt für Stadtplanung und Wohnen

Die Planerstelle zum Thema Parkraummanagement (PRM) wurde mit dem Beschluss des Gemeinderats über die flächendeckende Einführung des PRM in der Stuttgarter Innenstadt zum Doppelhaushalt 2012/13 geschaffen. Grundlage war damals die Annahme eines in Bezug auf die Planungsarbeit zeitlich begrenzten Projekts in 4 Stufen. Die Stelle wurde in mehreren Schritten bis zum Dezember 2019 befristet.

Für eine Sicherstellung der Bearbeitung der Themenfelder PRM Umsetzung 5. Stufe und planerische Vorbereitung der 6. Stufe ist die Verlängerung des vorhandenen KW-Vermerks bis 01/2024 erforderlich.

Personalbedarf für die 5. Umsetzungsstufe – Stadtkämmerei

Entsprechend der Berechnungen für den Personalbedarf werden für die 5. Umsetzungsstufe 1,5 Stellen im Innendienst und 0,5 Stellen im Außendienst benötigt. Die Stellen sollen Mitte 2021 besetzt werden.

	Stufe 5	Erläuterung Personalbedarf zur Stufe 5 inkl. weiterer konzeptioneller Bearbeitung des PRM
20-5 EG 8	1,5	Weiterer Personalbedarf zur Bearbeitung der zusätzlichen Vollstreckungsfälle aus den neuen Parkraummanagementgebieten im Innendienst
20-5 Bes. Gr. A 9mD + Amtszulage	0,5	Weiterer Personalbedarf zur Bearbeitung der zusätzlichen Vollstreckungsfälle aus den neuen Parkraummanagementgebieten im Außendienst
Summe	2,00	

Ein eventueller Stellenbedarf für die Abteilung Stadtkasse (insbesondere im Bereich Ordnungswidrigkeiten) wird auf Grundlage der Entwicklung der Fallzahlen zum Stellenplan 2022 geprüft.

Finanzielle Auswirkungen

Amt für öffentliche Ordnung

Wie bei den anderen PRM-Gebieten liegt der Schwerpunkt der finanziellen Auswirkungen auf dem erhöhten Personaleinsatz bei der Überwachung, vgl. die Darstellung im Abschnitt zum Personalbedarf.

Zusätzlich entsteht für die Geräte zur mobilen Datenerfassung bei der Parkraumüberwachung ein Investitionsbedarf von insgesamt 22.500 EUR, davon 20.000 EUR im Jahr 2020, sowie von 2.500 EUR im Jahr 2023 (Optionsgebiet).

Die Berechnung der finanziellen Auswirkungen insgesamt unterstellt, dass das PRM in den Optionsgebieten im Jahr 2023 in Betrieb geht.

Aufgrund der bisherigen Praxiserfahrungen bei der Überwachung in den PRM-Gebieten ist in den äußeren Stadtteilen mit einer geringeren Anzahl von Beanstandungen zu rechnen, was zu einer insgesamt ungünstigeren finanziellen Bilanz beiträgt. In den äußeren Stadtteilen ist die Frequentierung bzw. der Wechsel auf den Parkplätzen niedriger, d.h. die Fahrzeuge stehen länger. Zudem ist die Präsenz der Kontrollkräfte aufgrund des längeren Anfahrtsweges vor Ort etwas kürzer, dies führt in der Summe zu weniger kontrollierten Fahrzeugen.

Tiefbauamt

Für den Bedarf von 310 Parkautomaten werden sowohl einmalige Investitionsmittel (inkl. Eigenleistungen) als auch Unterhaltungsmittel für den laufenden Betrieb benötigt. Diese Kosten sind der Anlage 5 zu entnehmen.

Vorgesehene Teilgebiete: U1, U2, V1, Ca5 - Ca10, N6a - N6c

a) Einmalige Investitionskosten

Investitionskosten gesamt: 3.200.000 EUR

Die Kosten der Stufe 5 wurden auf Basis der Erfahrungen der Stufen 1 - 4 ermittelt.

b) Laufende Kosten

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

- Instandhaltung der Parkautomaten (insbesondere Ersatzteile)
- Beschaffung der Parkticketrollen
- Beschaffung Barcodes, Scanner und Software (Lizenzen) für den Geldkassettentausch
- Externe Münzgeldzählung
- Telekommunikationskosten für die Online-Anbindung der PSA an die Fernwartung
- Kosten für das Hosting der Software (Fernwartung, Abwicklung bargeldloser Zahlvorgänge)
- Fahrzeugkosten für das Wartungs- und Entleerungspersonal

Die 2,5 Planungsstellen haben den KW-Vermerk 01/2024.

Die laufenden Kosten sind der Anlage 6 zu entnehmen (für 1 komplettes Jahr inkl. Abschreibung und Verzinsung): 777.000 EUR (inkl. Stellen mit KW-Vermerk), 560.000 EUR (exkl. Stellen mit KW-Vermerk)

Die Sachkosten wurden auf Grundlage der geschätzten PSA-Stückzahlen und anhand der Erfahrungswerte aus dem Parkraummanagement Stufen 1 - 4 ermittelt.

c) Erträge

Erträge (für 1 komplettes Jahr): 972.000 EUR

In den dargestellten Erträgen sind die Einnahmen der 23 bestehenden und zu ersetzenden PSA (in Höhe von ca. 70.000 EUR/Jahr) enthalten.

Die Einnahmen aus den Parkautomaten für die Stufe 5 sind entsprechend den Erkenntnissen der Erweiterung Parkraummanagement Stufen 1 - 4 (einschließlich Rechnungsergebnisse) errechnet.

Die Anschaffung von 310 PSA erfordert nach der vorgesehenen Nutzungsdauer von 10 Jahren eine Ersatzbeschaffung.

Auf den Folgelastenbeleg des Tiefbauamtes wird verwiesen (Anlage Folgelastenbeleg).

Amt für Stadtplanung und Wohnen

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. Zur Beauftragung eines Ingenieurbüros mit den notwendigen Erhebungen wurden bereits erforderliche Sondermittel in Höhe von 200.000 € für den Doppelhaushalt 2020/21 beantragt.

Ausblick

Die bisher praktizierte Umsetzung der PRM-Gebiete im Rahmen der jeweiligen Doppelhaushalte ist trotz der inzwischen vorhandenen umfassenden Verwaltungserfahrung von der Planung über die Finanzierung bis zur Umsetzung und Ausgabe der Bewohnerparkausweise vor allem hinsichtlich flexiblerer Umsetzungszeiträume zu hinterfragen. Die zunächst erforderliche Definition infrage stehender PRM-Gebiete, deren rechnerischer Nachweis und die anschließende Ermittlung erforderlicher Personal- und Sachmittel ermöglicht keine gebietsunabhängige und zeitnah bedarfsorientierte Umsetzung von PRM-Gebieten. Eine Reaktion auf unerwünschte Verlagerungen des ruhenden Verkehrs unterliegt damit im Regelfall der Planungen im Rahmen der Doppelhaushalte. Im Einzelfall können entstehende Belastungen für betroffene Bürger erst im Abstand von mehreren Jahren behoben werden. Insofern sollte geprüft werden, ob künftig für die Weiterentwicklung des PRM durch eine pauschale Bereitstellung von Sach- und Personalmitteln eine flexiblere Umsetzung möglich wäre. Grundlage könnte der Umfang an Sach- und Personalmitteln der 5. Umsetzungsstufe sein.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Refertat WFB
Referat AKR

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Keine

Erledigte Anfragen/Anträge:

Keine

Dr. Martin Schairer
Bürgermeister

Peter Pätzold
Bürgermeister

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Anlagen

1. Teilgebiete Untertürkheim
2. Teilgebiet Vaihingen
3. Teilgebiete Bad Cannstatt
4. Teilgebiete Bad Cannstatt
5. Teilgebiete Nord
6. Folgekosten
7. Tiefbauamt, Ermittlung von Folgekosten

Anlagen siehe Dateianhang