

Stuttgart, 10.07.2013

Parkraummanagement für die Stadtbezirke Stuttgart-Mitte, Stuttgart-Nord, Stuttgart-Süd, Stuttgart-Ost und Stuttgart-Bad Cannstatt

Mitteilungsvorlage zum Haushaltsplan 2014/2015

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Einbringung	öffentlich	23.07.2013
Bezirksbeirat Nord	Kenntnisnahme	öffentlich	16.09.2013
Bezirksbeirat Süd	Kenntnisnahme	öffentlich	17.09.2013
Bezirksbeirat Mitte	Kenntnisnahme	öffentlich	23.09.2013
Bezirksbeirat Bad Cannstatt	Kenntnisnahme	öffentlich	25.09.2013
Bezirksbeirat Ost	Kenntnisnahme	öffentlich	25.09.2013
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	01.10.2013
Verwaltungsausschuss	Kenntnisnahme	öffentlich	02.10.2013

Bericht:

0. Vorbemerkung

Am 1. März 2011 wurde im Stadtbezirk Stuttgart-West das Parkraummanagement eingeführt. Grundlage war eine Untersuchung der Universität Stuttgart im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungskonzepts, die die Machbarkeit sowie die finanziellen Randbedingungen des Parkraummanagements aufgezeigt hat. Die Wirkungen des Parkraummanagements im Stadtbezirk haben sich weitestgehend so ergeben, wie dies in der Untersuchung dargestellt worden war. Das Parkraummanagement in Stuttgart-West kann trotz weniger vorhersehbarer Mängel (zwei Teilgebiete mit einer gegenüber dem Angebot deutlich höheren Parkplatznachfrage) insgesamt als Erfolg bewertet werden. Es war daher folgerichtig, die Ausweitung des Parkraummanagements auf andere Stadtbezirke zu untersuchen. Eine pauschale Übertragung des Systems im Westen auf andere Stadtbezirke war nicht möglich, da erst die differenzierte Untersuchung des Park- bzw. Nutzerverhaltens zu ausreichend genauen Aussagen über den Personal- und Kostenbedarf führt (Überwachung, Betreuung, Parkscheinautomaten usw.).

Außerdem ist der Nachweis eines „erheblichen Parkdrucks“ erforderlich, um eine belastbare Ermächtigungsgrundlage im Sinne der StVO zur Einführung einer Bewohnerparkregelung darzustellen. Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart hat vor diesem Hintergrund im Haushalt 2012/2013 Mittel für entsprechende Untersuchungen bereitgestellt.

Die Untersuchungen und Auswertungen wurden vom Ingenieurbüro Brenner, Aalen, im Zeitraum vom Juli 2012 bis Mai 2013 durchgeführt.

Die Ergebnisse und Empfehlungen für die Ausweitung werden nachfolgend beschrieben. Die Entscheidung über die Umsetzung des Konzepts kann im Rahmen der Haushaltsplanberatungen zum Haushalt 2014/2015 erfolgen.

1. Grundlagen

Die im Stadtbezirk Stuttgart-West umgesetzten Regelungen sollen grundsätzlich auf alle Parkraummanagementgebiete angewendet werden, damit diese für alle Beteiligten verständlich und einheitlich sind. Damit soll auch die Akzeptanz des Systems gefördert werden. In begründeten Fällen kann von dem im Stuttgarter Westen durchgehend eingesetzten Mischungsprinzip (d. h. alle Parkplätze stehen sowohl Anwohnern als auch sonstigen Nutzern zur Verfügung) abgewichen werden.

Die Ziele des Parkraummanagements gelten für alle Bezirke und werden nachfolgend noch einmal aufgeführt. Auf die entsprechende Vorlage zur Einführung des Parkraummanagement in Stuttgart-West wird verwiesen (GRDrs. 257/2009).

Ein Parkraummanagement soll dort eingeführt werden, wo die vorhandene Parkplatznachfrage die Nutzung des Straßenraums für alle Beteiligten (Anwohner, Radfahrer, Fußgänger, Handwerker, Lieferverkehr) einschränkt. Dies ist vor allem in Gebieten mit hohem MIV-Pendleranteil der Fall. Die Defizite können durch eine Bewirtschaftung des Parkraums deutlich 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 in den Stadtbezirken gerecht wird und letztlich zu einer für das Gebiet verträglichen Parkraumnachfrage führt.

Brandschutztechnische Vorgaben bezüglich Rettungswegen und -einsatz werden in das künftige Parkraummanagement und die damit verbundene, teilweise Neuordnung des Parkraumes verstärkt einfließen. Ziel ist, für die Rettungskräfte den öffentlichen Straßenraum von parkenden Fahrzeugen so freizuhalten, dass ein schnelleres Durchkommen und ein reibungsloser Rettungseinsatz ermöglicht werden.

Im Einzelnen sollen mit dem Parkraummanagement folgende Ziele erreicht werden:

- Verbesserung der Parksituation für Bewohner, Besucher und Gewerbe
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Reduzierung des Falschparkeranteils und damit verbunden die Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Reduzierung des Parksuchverkehrs und damit Verbesserung der Luftqualität durch einen Rückgang der Luftschadstoffe, gleichzeitig eine Verminderung des Straßenlärms im Sinne des Lärminderungsplanes.

Im Stadtbezirk Stuttgart-West haben sich nach der Einführung des Parkraummanagements folgende Wirkungen ergeben:

- die Parkraumauslastung ist nachts gesunken um 8 % auf eine mittlere Auslastung von 102 %,
- die Parkraumauslastung tagsüber ist gesunken um 18 % auf eine mittlere Auslastung von 81 %,
- die Anzahl der Falschparker hat sich nachts verringert um 31 %,
- die Anzahl der Falschparker hat sich tagsüber verringert um 63 %.

Erklärbar sind diese Wirkungen durch die Verlagerung auf private Stellplätze, auf andere Gebiete und auf den ÖPNV.

2. Regelungen für alle Bezirke

a) In Kurzzeitparkbereiche

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 19:00 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 durch die Anordnung von Parkraumbewirtschaftungszonen (neues Verkehrszeichen 314.1 StVO) in den einzelnen 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 am Parkscheinautomaten ein entsprechendes Ticket lösen. 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), von dem nunmehr abgewichen wird.

In verschiedenen Gebieten zeigt sich, dass am Morgen frei werdende Stellplätze von Besuchern belegt werden. Durch ein reines Bewohnerparken wäre eine flexible Nutzung der Stellplätze nicht mehr möglich. Damit weist die Einführung des Mischungsprinzips gegenüber einer Umsetzung eines Konzepts mit reinem Bewohnerparken eindeutige Vorteile auf.

Die unterschiedlichen Parkbereiche werden mit jeweils eigenen Parkscheinautomaten bewirtschaftet. Für eine eindeutige Zuordnung der Parkscheinautomaten wurde im Westen ein Farbkonzept entwickelt: Parkscheinautomaten in Kurzparkbereichen verfügen z. B. über ein weißes P auf orangefarbenem Grund, in der P-Zone über ein weißes P auf blauem Grund. Dieses Farbkonzept findet auch bei der Einführung weiterer Parkraummanagementgebiete Anwendung.

3. Voraussetzungen für Parkausweise

a) Bewohner

- Der Hauptwohnsitz des Bewohners ist im Parkraummanagementgebiet.
- 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 tagsüber in den oben angeführten Kurzzeitparkbereichen. Die Regelung für die Vergabe von Behindertenparkausweisen bleibt bestehen.

b) Gewerbebetrieb mit Betriebssitz/Filiale im Stadtbezirk (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/zur Glaubhaftmachung sind die Gewerbebeanmeldung, die Handwerkskarte, der Eintrag aus der Handwerksrolle oder ein sonstiger Nachweis, dass es sich um eine Arbeitsstätte handelt, 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 oder Kunden 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

Die dargestellten Parkgebühren richten sich nach der derzeit geltenden Satzung (GRDRs 408/2012). Bei der nächsten Erhöhung der Parkgebühren, die im Jahr 2016 vorgesehen ist, werden die Gebühren entsprechend angeglichen.

a) Kurzzeitparkplätze

Die Parkgebühr beträgt 10 Cent/9 Minuten, das heißt 60 Cent = 54 Minuten Parkzeit bzw. 70 Cent = 63 Minuten Parkzeit.

Die derzeitige Regelung, dass bei einer Gesamtparkdauer bis zu 30 Minuten keine Parkgebühr erhoben wird, bleibt bestehen („Brötchentaste“). Die Regelhöchstparkzeit beträgt auf den Kurzzeitparkplätzen zwei Stunden.

Neben der Münzgeldzahlung soll bargeldloses Zahlen mit der Girocard an den Parkscheinautomaten ermöglicht werden.

b) Langzeitparkplätze

Für Nutzer ohne Bewohnerparkausweis beträgt die Parkgebühr auf diesen Stellplätzen ebenfalls 10 Cent/9 Minuten. Wie im Parkraummanagement West wird auf diesen Stellplätzen keine „Brötchentaste“ angeboten. Die Parkdauer für ein Tagesticket beträgt 14 Stunden, das Ticket kostet 6,50 € und ist übertragbar auf den folgenden Tag. Die Zahlung ist ab einem Betrag von 10 Cent möglich, dies entspricht einer Parkdauer von 9 Minuten.

Neben der Münzgeldzahlung soll bargeldloses Zahlen mit der Girocard an den Parkscheinautomaten ermöglicht werden.

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

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

Für Gewerbetreibende und soziale Dienste wurde bereits zur Einführung des Parkraummanagements West ein kostenpflichtiger Sonderparkausweis entwickelt, mit dem diese Berufsgruppen während ihres Arbeitseinsatzes im gesamten Stadtgebiet parken können, ohne einen Parkschein zu lösen. Dieser Sonderparkausweis wird von den in Frage kommenden Berufsgruppen gut angenommen und hat sich bewährt.

5. Teilgebietseinteilung

Das Parkraummanagementgebiet in den Stadtbezirken muss aus rechtlichen Gründen in Teilgebiete eingeteilt werden, die keine größere Ausdehnung als 1 km aufweisen. Auf dieser Grundlage sind z. B. in Stuttgart-West 8 Teilgebiete entstanden.

Folgende Grundsätze gelten darüber hinaus für die Nutzung der Teilgebiete:

- Liegt die Teilgebietsgrenze auf einer Straße, so ist das gebührenfreie 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 heute vorhandenen Gebiete mit Bewohnerparkregelungen am Stöckach, im Stitzenburgviertel, im Heusteigviertel, im Justizviertel und im Kernerviertel werden im Rahmen der Einführung des Parkraummanagements nach dem Mischungsprinzip bewirtschaftet. Die Teilgebiete werden ggf. unabhängig von den heute bestehenden Grenzen der Bewohnerparkregelung definiert.

a) Stuttgart-Mitte (ohne Gebührenzone „City“)

Der Stadtbezirk Stuttgart Mitte ist derzeit den folgenden zwei Gebührenzonen zugeordnet: Gebührenzone „City“ und Gebührenzone „Übriges Stadtgebiet“. Die durchgängige Bewirtschaftung nach den Regelungen des Parkraummanagements soll bis auf weiteres nur in der Gebührenzone „Übriges Stadtgebiet“ erfolgen und zwar in den drei Bewohner-parkgebieten M2, M4, und M7.

Die Gebührenzone „City“ bedarf eines besonderen Bewirtschaftungskonzepts in Bezug auf die Höhe der Parkgebühren und der Betriebszeiten. Ein Beispiel hierfür ist das Hospitalviertel. Dort ist die Umsetzung eines besonderen Konzepts wünschenswert, das auch die Problematik der örtlichen Situation berücksichtigt.

Damit soll künftig nahezu der gesamte Stadtbezirk Mitte bewirtschaftet werden, die östliche Begrenzung verläuft entlang der Hohenheimer Straße und Alexanderstraße.

Ein Vorschlag für die Teilgebietseinteilung in Stuttgart-Mitte ist in Anlage 1 dargestellt.

b) Stuttgart-Nord

Die Untersuchung der Parkraumsituation zeigt teilweise stark überlastete Bereiche auf, in einigen Bereichen ist zum Teil auch auf Grund der topografischen Lage kein erheblicher Parkdruck zu erkennen. Es wird vorgeschlagen, im Norden zunächst drei Teilgebiete auszuweisen, die einen erheblichen Parkdruck aufweisen (N4, N7 und N9). Das Teilgebiet N9 grenzt direkt an die Stadtbezirke Mitte und West an, das Teilgebiet N7 schließt westlich an das Europaviertel an und das Teilgebiet N4 ist das Gebiet entlang der Nordbahnhofstraße.

Ein Vorschlag für die Teilgebietseinteilung in Stuttgart-Nord ist in Anlage 2 dargestellt.

c) Stuttgart-Süd

Die Untersuchung der Parkraumsituation zeigt einen erheblichen Parkdruck entlang des Talgrunds. Der Vorschlag zeigt eine zusammenhängende Regelung mit vier Teilgebieten (S1 – S4). Im Nordwesten bilden die angrenzenden Bezirke von West und Mitte die Grenzen des Parkraummanagements. Im Süden verläuft die Grenze von Westen kommend oberhalb der bebauten Bereiche und dann unterhalb der Neuen Weinsteige. Die nördliche Grenze verläuft von Westen kommend zunächst oberhalb der Bebauung und dann unterhalb der Hohentwielstraße.

Ein Vorschlag für die Teilgebietseinteilung in Stuttgart-Süd ist in Anlage 3 dargestellt.

d) Stuttgart-Ost

Die Untersuchung der Parkraumsituation zeigt einen unterschiedlichen Parkdruck im Stadtbezirk. Nachdem die bestehenden Bewohnerparkregelungen durch das Parkraummanagement ersetzt werden sollen, wird die Umsetzung von zunächst vier Teilgebieten (O2, O4, O7 und O8) vorgeschlagen. Die Gebiete O2 und O4 beinhalten bereits bestehende Regelungen.

Das Gebiet O2 ist derzeit teilweise der Gebührenzone „City“ und teilweise der Gebührenzone „Übriges Stadtgebiet“ zugeordnet. Die durchgängige Bewirtschaftung nach den Regelungen des Parkraummanagements soll nur in der Gebührenzone „Übriges Stadtgebiet“ erfolgen.

Es ist möglich, dass durch Verdrängungen über die vorgeschlagenen Gebiete hinaus ein Parkraummanagement nach der Realisierung erforderlich wird. Dies betrifft die Bereiche östlich von O7 und O8 und das Teilgebiet O5. Damit wird das Parkraummanagement Gebiet in Stuttgart-Ost wie folgt umgrenzt: Im Westen entlang der Gebührenzone City und der Cannstatter Straße, im Osten entlang der Ostendstraße und im Süden entlang der Heidehofstraße.

Ein Vorschlag für die Teilgebietseinteilung in Stuttgart-Ost ist in Anlage 4 dargestellt.

e) Stuttgart-Bad Cannstatt

Die Untersuchung der Parkraumsituation zeigt einen unterschiedlichen Parkdruck im Stadtbezirk. Es sind nicht durchgängig Bereiche nachweisbar, in denen ein erheblicher Parkdruck vorhanden ist. Eventuell werden zunächst vier Teilgebiete (Ca2–4 und Ca6) für eine Umsetzung in Frage kommen, die wie folgt umgrenzt wären: Die Altstadt Bad Cannstatt, im Süden die Bahnlinie bzw. Deckerstraße, im Westen die Augsburgener Straße und im Norden der Kurpark.

Ein Vorschlag für die Teilgebietseinteilung in Stuttgart-Bad Cannstatt ist in Anlage 5 dargestellt.

6. Kosten

Die nachfolgenden Kosten wurden für die in den Anlagen 1 bis 5 zur Umsetzung vorgeschlagenen Teilgebiete (fett schwarz umrandet und transparent) ermittelt.

a) Einmalige Investitionskosten (Tiefbauamt)

Die Investitionskosten für einen Parkscheinautomaten (PSA) betragen einschließlich Fundament und Beschilderung 7.000 €.

Die Abschreibungsdauer der PSA wird auf 10 Jahre festgelegt. Die Verzinsung erfolgt mit 5,5%. Pro Jahr entstehen Abschreibung und Zinsen in Höhe von 892,50 €.

Die Baunebenkosten werden anhand der Erfahrungswerte von P-West mit 30 % angesetzt. Sie beinhalten im Wesentlichen die straßenbaulichen Begleitmaßnahmen zur Neuordnung des Parkraums, die Öffentlichkeitsarbeit sowie Honorarkosten für die Projektsteuerung und Projektbegleitung.

Für aktivierte Eigenleistungen werden 3 % vorgesehen. Eine erste Schätzung der erforderlichen Parkscheinautomaten (PSA) für die in den Anlagen 1 bis 5 vorgeschlagenen Teilgebiete hat eine Stückzahl von insgesamt ca. 1.120 ergeben.

Die PSA-Stückzahlen verteilen sich auf die einzelnen Stadtbezirke wie folgt:

Stuttgart-Mitte	ca. 130 PSA
Stuttgart-Nord	ca. 150 PSA
Stuttgart-Süd	ca. 380 PSA
Stuttgart-Ost	ca. 280 PSA
<u>Stuttgart-Bad Cannstatt</u>	<u>ca. 180 PSA</u>
gesamt	ca.1.120 PSA

In den oben genannten Stückzahlen sind auch die Bestandsgeräte enthalten. Diese Bestandsgeräte können im Rahmen der Ausweitung des Parkraummanagements nicht weiter verwendet werden. Es handelt sich in allen Teilgebieten fast ausschließlich um Parkscheinautomaten vom Typ DG4 der Firma Parkeon, der bereits seit vielen Jahren nicht mehr hergestellt wird. Die Geräte sind mindestens 15 Jahre, meist sogar 20 Jahre und älter. Ihre technische Konfiguration entspricht nicht den Anforderungen eines Parkraummanagements entsprechend dem Stuttgarter Westen. Bargeldloses Bezahlen mit der Girocard wäre ebenso wenig möglich wie die Online-Anbindung an das Fernmanagement für den Wartungs- und Entleerungsbetrieb. Die Störanfälligkeit der Altgeräte ist hoch und es gibt massive Sicherheitsdefizite, wie zwei Manipulationsserien im Stuttgarter Süden und in Bad Cannstatt im vergangenen Jahr gezeigt haben. Ferner sollte dem Parkkunden eine einheitliche Bedienmöglichkeit (Display etc.) in Anlehnung an das Farbkonzept angeboten werden. Auch im Stuttgarter Westen wurden mit Einführung des Parkraummanagements alle bestehenden Parkscheinautomaten und Parkuhren durch neue Geräte ersetzt.

Nachfolgend werden die einmaligen Investitionskosten je Stadtbezirk aufgeführt:

Stuttgart-Mitte

-Vorgesehene Teilgebiete:	M2,M4,M7 (ohne Gebührenzone „City“)
- Vorgeschlagener Inbetriebnahme-Termin:	01.10.2015
- Geschätzte Anzahl Parkscheinautomaten:	130 Stück
- Investitionskosten gesamt:	1.218.000 €

Stuttgart-Nord

Vorgesehene Teilgebiete:	N4, N7, N9
- Vorgeschlagener Inbetriebnahme-Termin:	01.10.2015
- Geschätzte Anzahl Parkscheinautomaten:	150 Stück
- Investitionskosten gesamt:	1.406.000 €

Stuttgart-Süd

Vorgesehene Teilgebiete:	S1, S2, S3, S4
- Vorgeschlagener Inbetriebnahme-Termin:	01.06.2016
- Geschätzte Anzahl Parkscheinautomaten:	380 Stück
- Investitionskosten gesamt:	3.562.000 €

Stuttgart-Ost

Vorgesehene Teilgebiete:	O2, O4, O7, O8
(ohne Gebührenzone „City“)	
- Vorgeschlagener Inbetriebnahme-Termin:	01.11.2017
- Geschätzte Anzahl Parkscheinautomaten:	280 Stück
- Investitionskosten gesamt:	2.625.000 €

Stuttgart-Bad Cannstatt

Vorgesehene Teilgebiete:	Ca2, Ca3, Ca4, Ca6
- Vorgeschlagener Inbetriebnahme-Termin:	01.11.2017
- Geschätzte Anzahl Parkscheinautomaten:	180 Stück
- Investitionskosten gesamt:	1.687.000 €

Insgesamt ergeben sich somit für alle 5 Stadtbezirke einmalige Investitionskosten in Höhe von rund 10,8 Mio. €.

b) Laufende Kosten (Tiefbauamt)

Sachkosten:

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
- Kosten für die Gebühreumstellung (alle 3 Jahre vorgesehen, voraussichtlich nächster Termin: 01.01.2016).

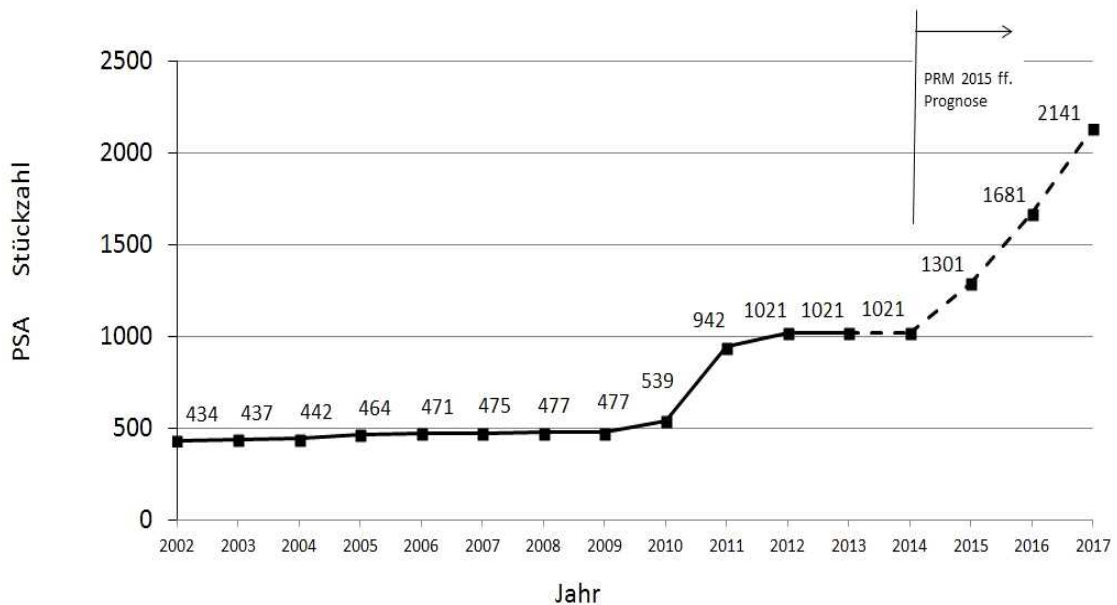
Die Sachkosten wurden auf Grundlage der geschätzten PSA-Stückzahlen und anhand der Erfahrungswerte aus dem Parkraummanagement S-West ermittelt. Im Abschnitt „Finanzielle Auswirkungen“ sind die Sachkosten aufgeteilt auf die Haushaltsjahre dargestellt.

Um eine einheitliche und damit verständliche Beschilderung mit Verkehrszeichen in allen bisherigen und künftigen Gebieten mit Parkraummanagement bezirksübergreifend zu ermöglichen, soll voraussichtlich im Jahr 2014 die bestehende Parkraumbewirtschaftungsbeschilderung in Stuttgart-West gegen das neue Zonenbewirtschaftungsschild ausgetauscht werden. Das abgebaute Material kann teilweise bei der Erweiterung des Parkraummanagements wiederverwendet werden. Die Kosten für die Umbeschilderung belaufen sich auf ca. 150.000 €.

Personalbedarf:

In den letzten drei Jahren hat sich insbesondere durch die Einführung des Parkraummanagements in S-West 2011 die Anzahl der Parkscheinautomaten (PSA) mehr als verdoppelt auf derzeit rund 1.020 Stück. In den Jahren 2015 bis 2017 werden mit der geplanten Ausweitung des Parkraummanagements weitere rund 1.120 PSA hinzukommen, so dass der Bestand Ende 2017 auf insgesamt rund 2.140 PSA geschätzt wird.

In der nachfolgenden Abbildung wird der Anstieg der PSA-Stückzahlen deutlich.



Entsprechend den PSA-Stückzahlen wächst auch der Personalbedarf in allen Bereichen. Für die Umsetzung des Parkraummanagements in den 5 Stadtbezirken sind beim Tiefbauamt folgende Stellen zusätzlich erforderlich:

- 0,5 Bauingenieur-Stelle Projektleitung in EG 13 ab 2014 bis 2017
- 1,0 Bauingenieur-Stelle Straßenplanung in EG 11 ab 2014 bis 2017
- 1,0 Bauingenieur-Stelle Bauausführung in EG 11 ab 2015 bis 2017
- 1,0 Bauingenieur-Stelle Technisches Parkraummanagement in A 12/EG 12 ab 2014
- 1,0 Stelle Industriemechaniker (Wartung) in EG 6 ab 2015
- 1,0 Stelle Industriemechaniker (Wartung) in EG 6 ab 2016
- 1,0 Stelle Industriemechaniker (Wartung) in EG 6 ab 2017
- 1,0 Stelle Teamleitung Wartung in EG 8 ab 2015
- 1,0 Stelle Sachbearbeitung Wartung in A 11/EG 11 ab 2015
- 2,0 Stellen Parkscheinautomatenentleerer in EG 3 ab 2015
- 2,0 Stellen Parkscheinautomatenentleerer in EG 3 ab 2016
- 1,0 Stelle Teamleitung Entleerung in EG 8 ab 2016
- 0,3 Stelle Sachbearbeitung luK in EG 11 ab 2015.

Somit besteht für die Wartung und Entleerung ein dauerhafter Bedarf von insgesamt 11,3 neuen Stellen (2014 1,0 Stelle, 2015 5,3 Stellen, 2016 4,0 Stellen, 2017: 1,0 Stelle) und ein befristeter Bedarf von 2,5 Stellen.

Der Stellenbedarf für das Amt 66 sowie die sich daraus ergebenden Personalkosten sind im Abschnitt „Finanzielle Auswirkungen“ getrennt nach den einzelnen Haushaltsjahren dargestellt.

Ermittlungsgrundlage hierfür sind folgende Inbetriebnahme-Termine:

- | | |
|-----------------------------------|-----------------|
| 1) Bezirke Mitte und Nord: | Do., 01.10.2015 |
| 2) Bezirk Süd: | Fr., 01.06.2016 |
| 3) Bezirke Ost und Bad Cannstatt: | Mi., 01.11.2017 |

c) Verkehrsüberwachung

Die Funktionalität des Parkraummanagements kann nur durch eine regelmäßige und konsequente Überwachung gewährleistet werden. Dies wird durch die Erfahrungen im Stadtbezirk Stuttgart-West bestätigt. Im Stuttgarter Westen wird für 500 zu überwachende Stellplätze eine Überwachungskraft benötigt. Bei rund 10.000 Stellplätzen entstand damit ein Stellenbedarf von rund 20 Planstellen.

Diese Kenngröße ist jedoch nicht generell auf alle neuen Erweiterungsgebiete übertragbar, da die Infrastruktur, die Wohnbebauung und insbesondere die Umschlagshäufigkeit bzw. höhere Nutzungsfrequenz der meist knappen innerstädtischen Stellplätze eine differenzierte Kontrollintensität erfordern. Besonders die Bereiche in Stuttgart-Mitte (Teilgebiete M1 – M7) und um den Marktplatz in Bad Cannstatt (Ca3 + Ca4) erfordern eine deutlich höhere Kontrollintensität, um eine optimale Umschlagshäufigkeit zu erreichen und damit eine Belegung durch Dauerparker zu vermeiden.

Das Parkraumkonzept für die Stadtbezirke sieht vor, den Parkraum flächendeckend von Montag bis einschließlich Samstag in der Zeit von 08:00 – 22:00 Uhr, also täglich 14 Stunden zu überwachen. Gegenwärtig werden die für das Parkraummanagement vorgesehenen Erweiterungsbereiche lediglich im Rahmen der flächendeckenden Grundüberwachung von 09:00 bis einschließlich 18:00 Uhr, samstags bis 13:30 Uhr kontrolliert. Dafür stehen in den Bereichen Stuttgart-Mitte gegenwärtig 20 Beschäftigte der Verkehrsüberwachung (BIV) und in den Bereichen S-Nord, S-Süd, S-Ost und Bad Cannstatt jeweils 3 BIV für eine Überwachung der Schwerpunkte zur Verfügung.

Der Vorschlag für die Personalkapazität orientiert sich am zusätzlichen Überwachungsbedarf und der daraus resultierenden Überwachungsintensität, der Anzahl der zu überwachenden Stellplätze und der Größe des Überwachungsgebietes (analog S-West und München). Insgesamt werden nach Umsetzung des Parkraummanagements in allen derzeit geplanten Bereichen weitere 63 BIV und 5 Teamleiter benötigt.

Der personelle Ausbau erfordert zudem einen/eine weitere(n) Sachgebietsleiter/-in, für den administrativen Bereich eine zusätzliche Assistentkraft im Geschäftszimmer und für die Betreuung der Technik eine(n) IUK-Koordinator/-in.

d) Bußgeldstelle

Nach den bisherigen Erfahrungs- und Strukturdaten kann ein Sachbearbeiter bei der Bußgeldstelle im ruhenden Verkehr rund 40.000 Fälle pro Jahr bearbeiten. Bei einer Verteilung der Aufgabenlast zwischen den Ebenen mD (Besoldungsgruppe A8) und gD (Besoldungsgruppe A10) im Verhältnis von 3:2 (GRDRs 1078/2009) ergäbe sich aufgrund der prognostizierenden Fallzahlen der Verkehrsüberwachung ein rechnerischer Personalbedarf von 11,8 Stellen, der sich (gerundet) wie folgt darstellt:

Stadtteil	Prognostizierte Fallzahlen	Sachbearbeiter mD	Sachbearbeiter gD
Mitte	60.000	1,0	0,5
Nord	75.000	1,0	1,0
Ost	127.500	2,0	1,5
Süd	90.000	1,5	1,0
Cannstatt	120.000	1,5	1,0
Gesamt	472.000	7,0	5,0

e) Beitreibung und Vollstreckung

Nach empirischen Werten werden 6,92% der Verwarnungen zu Vollstreckungsfällen und 4,06 % zu Vollstreckungsaufträgen an den Vollstreckungsaußendienst. Beim Parkraummanagement sind vorrangig Kostenbescheide gem. § 25a Straßenverkehrsgesetz (StVG) von der Beitreibungsabteilung zu bearbeiten. Infolge der neu zu schaffenden Stellen in der Verkehrsüberwachung werden sich zusätzliche Vollstreckungsfälle bei der Beitreibungsabteilung ergeben. Derzeit wird pro Sachbearbeiter im Innendienst mit 2.272 Vollstreckungsfällen und im Außendienst mit 2.740 Vollstreckungsfällen gerechnet. Der genaue Personalbedarf wird entsprechend der Umsetzung des Konzepts zur Ausweitung des Parkraummanagements ermittelt. Die Umsetzung soll mit den Bezirken Mitte und Nord ab 1.10.15 beginnen.

Der am Erlösvolumen orientierte Personalbedarf für die Beitreibung beträgt im Endausbau 9,6 Stellen und liegt damit unter dem rein rechnerischen Bedarf von 21,5 Stellen. Die Personalkosten von 717.120 EUR für die 9,6 Stellen im Endausbau sind in den Übersichten zu den finanziellen Auswirkungen dargestellt.

f) Bürgerbüro und Straßenverkehrsbehörde

Die Einführung von PRM-Maßnahmen ist ein für die Öffentlichkeit sehr sensibles Thema. Die Erfahrungen der Verwaltung bei der Umsetzung des Pilotprojektes im Stadtbezirk West bestätigen dies in hohem Maße. Die Thematik „Parken“ bewegt nahezu alle Bewohner in irgendeiner Form in ihrem Alltag und wird deshalb sehr emotional innerhalb der Einwohnerschaft und mit der Verwaltung diskutiert.

Nach der Ausweitung des Parkraummanagements in allen in Frage kommenden Gebieten werden voraussichtlich ca. 31.625 **zusätzliche** Bewohnerparkausweise und ca. 1.708 **zusätzliche** Ausnahmegenehmigungen für Gewerbebetriebe jährlich von den Bürgerbüros und der Straßenverkehrsbehörde ausgegeben.

Um eine breite Akzeptanz in der Bewohnerschaft und bei den Gewerbetreibenden für ein neues, kostenpflichtiges Parkkonzept zu gewinnen, ist ein zuvorkommender Bürgerservice unverzichtbar. Die Bewohner erwarten neben einer reibungslosen Ausgabe ihres Bewohnerparkausweises individuelle fachliche Beratung und darüberhinausgehende Informationen über die Hintergründe und Zusammenhänge des Parkkonzeptes. So wurden bei der Einführung des Parkraummanagements West innerhalb wenigen Wochen ca. 3.000 Bürgerkontakte von der Straßenverkehrsbehörde wahrgenommen. In Form von Briefen, E-Mails, Telefonaten oder persönlichen Vorsprachen haben die Bewohner und Gewerbetreibenden mit dem Amt für öffentliche Ordnung Verbindung aufgenommen und einen kompetenten Ansprechpartner für ihre Fragen beansprucht. Auch die Ausgabe der Bewohnerparkausweise in den Bürgerbüros bedarf einer engen fachlichen Begleitung durch die Straßenverkehrsbehörde.

Die neue Parkregelung an sich und das Ausgabeverfahren beim Erwerb der Parkausweise bedürfen der Übung mit den Betroffenen.

Um einen Erfolg des Projektes zu gewährleisten ist bei der Ausgabe der Bewohnerparkausweise ein überdurchschnittlich hoher Qualitätsstandard erforderlich. Jeder Bewohnerparkausweis, der ungerechtfertigt ausgestellt wurde, hat in den Straßen ein kostenlos abgestelltes Fahrzeug zur Folge, das entgegen den Zielen des Parkraummanagements Parkraum beansprucht wird. Gleiches gilt für die Ausgabe der Ausnahmegenehmigungen für die ansässigen Gewerbebetriebe.

Um den Bewohnern mit ihren Fahrzeugen eine gewisse Flexibilität zu ermöglichen, werden im Rahmen des Parkraummanagements Sonderformen von Bewohnerparkausweisen angeboten, die von der Straßenverkehrsbehörde selbst im Rahmen von Einzelfallentscheidungen bearbeitet werden.

Es ist zu erwarten, dass, verursacht durch die Aktualität des Themas, vielfältige Wünsche und Anregungen zur Neuordnung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Verkehrsraum vorgebracht werden. Diese wurden im Rahmen des Parkraummanagements West als Feinarbeiten einzeln verkehrsbehördlich aufbereitet und konnten teilweise im öffentlichen Verkehrsraum parkraumgewinnend umgesetzt werden.

Durch die sozialen Kontrollmechanismen innerhalb der Bewohnerschaft wird offensichtlicher Missbrauch von Parkausweisen mit der Forderung nach sozialer Gerechtigkeit bei der Straßenverkehrsbehörde angezeigt. Diesen Fällen wird von der Straßenverkehrsbehörde in Form von persönlicher Kontaktaufnahme nachgegangen, um die Parkausweise wieder einzuziehen.

Bisher gab es bei der Straßenverkehrsbehörde für das Aufgabengebiet Parkraummanagement keine Vertretungsregelung, was bei Abwesenheit der Stelleninhaberin bei den Besuchern und Anrufern zu Unmut geführt hat.

Um Parkraummanagement langfristig und erfolgreich durchführen zu können, ist ein kontinuierliches Qualitätsmanagement zu betreiben. So kann bei strukturellen und verkehrlichen Veränderungen schnell und kleinräumlich nachjustiert werden.

Die für die Bewältigung der vielfältigen Aufgaben notwendigen Personalstellen sind in der Anlage dargestellt. Insgesamt benötigt die Straßenverkehrsbehörde 2 Sachbearbeiter-stellen in A 11 zur Umsetzung des Parkkonzeptes und den folgenden Feinarbeiten im Straßenraum und weitere 3 Sachbearbeiterstellen in EG 8 zur Ausgabe der Bewohner-parkausweise im online-System und den Ausnahmegenehmigungen für die Gewerbebetriebe. Zusätzlich benötigen die Bürgerbüros 1,75 Stellen in EG 8, um die Mehrarbeit durch die persönliche Beantragung der Bewohnerparkausweise erledigen zu können.

Eine Befristung der A 11-Sachbearbeiterstellen der Straßenverkehrsbehörde ist denkbar, sofern die Erwartung eintritt, dass einige Jahre nach Einführung des Parkraummanagements in den Stadtbezirken der tatsächliche Betreuungsbedarf zurückgeht und damit die zunächst erforderliche Anzahl dieser Personalstellen hinterfragt werden können. Die Tätigkeit wird aber im Grundsatz eine Daueraufgabe bleiben.

g) Abteilung Verwaltung des Amtes für öffentliche Ordnung

Mit dem Ausbau des PRM wächst das Amt 32 um weitere knapp 100 Planstellen. Damit hätte sich das Amt für öffentliche Ordnung seit dem Teilstellenplan 2010 (ohne Berücksichtigung ggf. weiterer Stellenschaffungen zum Stellenplan 2014/2015) nach vollzogenem Endausbau um ca. 170 Planstellen vergrößert, das entspricht einem Zuwachs von 25 % der Planstellen innerhalb weniger Jahre.

Der Zuwachs von ca. 100 Planstellen für die Erweiterung des Parkraummanagements bringt einen Daueraufwand für die Personalgewinnung und die Bearbeitung sämtlicher personellen und organisatorischen Angelegenheiten. Gerade der Bereich der Verkehrsüberwachung unterliegt einer großen Fluktuation und einem aufwändigen Personalauswahlverfahren.

Für die Bewältigung der dadurch entstehenden Aufgaben in der Dienststelle Finanzwesen, Zentrale Verwaltungsdienste ist dauerhaft eine halbe Planstelle erforderlich. Ebenso benötigt der Bereich Informations- und Kommunikationstechnik eine weitere halbe Planstelle zur Umsetzung und Betreuung der notwendigen IuK-technischen Ausstattung. Für den Bereich Personal und Organisation ist ebenso eine zusätzliche Planstelle notwendig.

h) Vorgriffe auf künftige Stellenpläne

Für einen stufenweisen Ausbaus des PRM sind konkrete Beschlüsse insbesondere Stellenschaffungsbeschlüsse für den Doppelhaushalt 2014/2015 zu fassen. Der vorliegende Stufenplan sieht darüber hinaus aber bereits weitere notwendige Schaffungen zu den Stellenplänen 2016/2017 vor. Sollte der Stufenplan so wie vorgesehen umgesetzt werden und deshalb neue Mitarbeiter/-innen zum Datum 01.01.2016 zur Verfügung stehen, müssen die Voraussetzungen für deren termingerechte Auswahl und Einstellung bereits im Haushaltsjahr zuvor (2015) geschaffen werden. Um die ggf. erforderlichen Stellen rechtzeitig, auch vor Inkrafttreten des Doppelhaushaltes 2016/2017, besetzen zu können, sind diese Stellen bereits im Stellenplan 2015 zu berücksichtigen bzw. durch eine Ermächtigung zur Einstellung von Personal im Vorgriff auf den Stellenplan 2016 abzusichern.

i) Neue Gebäude für das Amt für öffentliche Ordnung

Bei einer derartigen extensiven Personalvermehrung um knapp 100 Planstellen ist die Anmietung weiterer Liegenschaften zumindest für den Bedarf des Amtes für öffentliche Ordnung unumgänglich.

Teilweise werden neue Räumlichkeiten für die Verkehrsüberwachung notwendig sein. Innerhalb der vorhandenen Gebäude kann dieser Raumbedarf nicht gedeckt werden. Im Gebäude Leuschner Straße 43, in dem derzeit das Sachgebiet 'Parkraumüberwachung' untergebracht ist, besteht noch eine Restkapazität für acht zusätzliche Mitarbeiter. Alleine für die Verkehrsüberwachung entsteht aber ab 2015 zusätzlicher Raumbedarf von rd. 200 qm reiner Bürofläche. Es wird angestrebt, diese innerhalb des Gebäudes auf einem weiteren Stockwerk zu realisieren. Weiterer Raumbedarf von rd. 700 qm wird allein nur für die Kräfte der Verkehrsüberwachung dann ab 2016 entstehen.

Nach einer groben Schätzung ist mit einer Steigerung der Mietaufwendungen in Höhe von mindestens 300.000 €/Jahr zu rechnen. Diese Aufwendungen sind über die Tabellenwerte „Kosten eines Arbeitsplatzes“ in die Tabellen zu den finanziellen Auswirkungen enthalten.

j) Softwareausstattung des Amtes für öffentliche Ordnung

Verstärkt soll für die Ausgabe der Bewohnerparkausweise auf die Antragstellung über das Internet, auch zur Entlastung der Bürgerbüros, gesetzt werden. Da bei einer Erweiterung des Parkraummanagements zuzüglich zu der bestehenden Bewohnerparkregelung in Stuttgart West jährlich künftig ca. 52.000 Bewohnerparkausweise auszugeben sind, benötigt das Amt für öffentliche Ordnung hierzu ein neues Online-Verfahren zur Beantragung und Ausstellung von Bewohnerparkausweisen. Dieses wird durch die Abteilung eGovernment des Haupt- und Personalamts entwickelt. Das bisher bestehende Online-Verfahren muss auf der Seite der Antragstellung (Internet) ergänzt und auf Seite der Sachbearbeitung komplett neu entwickelt werden. Die bestehende Software ist veraltet, fehlerbehaftet und wurde bereits zu Beginn der 90-er Jahre für ca. 5000 Bewohnerparkausweise konzipiert. Für das neue Bewohnerparkausweisprogramm sind einmalig 89.000 € zu veranschlagen.

Gleichzeitig ist eine Software für die Ausnahmegenehmigungen der Gewerbebetriebe neu zu entwickeln. Derzeit wird für das Parkraummanagement West für ca. 800 Ausnahmegenehmigungen diese Sachbearbeitung anhand schriftlicher Anträge auf Vordrucken durch die Gewerbetreibenden und Handlisten der Straßenverkehrsbehörde erledigt. Bei ca. 1700 zusätzlichen Anträgen ist diese Methode weder für die Gewerbetreibenden noch für das Fachamt praktikabel. In dem neuen Programm ist als Bürgerservice die Möglichkeit einer online-Antragstellung durch die Gewerbetreibenden vorgesehen. Als voraussichtliche Kosten für dieses neue Programm sind einmalig 25.000 € zu veranschlagen.

7. Erträge

a) Parkscheinautomaten

Die Einnahmen aus den Parkscheinautomaten werden entsprechend den Erkenntnissen im Stuttgarter Westen hochgerechnet. Hierbei werden die Erlöse der bereits in S-Mitte, S-Nord, S-Süd, S-Ost und S-Bad Cannstatt eingesetzten PSA nicht mit angesetzt.

Pro PSA werden 3.700 €/Jahr angesetzt. Dieser Wert entspricht dem beim Parkraummanagement West ebenfalls angesetzten Kalkulationswert.

Im Rahmen der vorgeschlagenen Erweiterung des Parkraummanagements werden Mehreinnahmen in Höhe von 2,98 Mio. €/Jahr ab der kompletten Umsetzung im Jahr 2018 erwartet.

Die Erträge getrennt nach den Haushaltsjahren werden im Abschnitt „Finanzielle Auswirkungen“ dargestellt.

Ermittlungsgrundlage hierfür sind folgende Inbetriebnahme-Termine:

- 1) Bezirke Mitte und Nord: Do., 01.10.2015
- 2) Bezirk Süd: Mi., 01.06.2016
- 3) Bezirke Ost und Bad Cannstatt: Mi., 01.11.2017.

b) Parkausweise/Ausnahmegenehmigungen

Für die Bewohnerparkausweise werden folgende jährliche Einnahmen prognostiziert: Stadtbezirk Mitte ca. 100.000 €, Stadtbezirk Nord ca. 106.000 €, Stadtbezirk Süd ca. 185.000 €, Stadtbezirk Ost ca. 165.000 € und Stadtbezirk Bad Cannstatt ca. 133.000 €. In der Summe ergibt dies nach Einführung aller Parkraummanagementgebiete jährlich wiederkehrende Einnahmen von ca. 690.000 Euro für die Bewohnerparkausweise.

Für die Ausnahmegenehmigungen für Gewerbebetriebe und Arbeitsstätten mit Sitz im Parkraummanagementgebiet werden folgende jährliche Einnahmen prognostiziert:

Stadtbezirk Mitte ca. 30.000 €, Stadtbezirk Nord ca. 26.000 €, Stadtbezirk Süd ca. 58.000 €, Stadtbezirk Ost ca. 51.000 € und Stadtbezirk Bad Cannstatt ca. 30.000 €. In der Summe ergibt dies nach Einführung aller Parkraummanagementgebiete jährlich wiederkehrende Einnahmen von ca. 195.000 € für die Ausnahmegenehmigungen.

c) Verkehrsüberwachung

Eine/ein Beschäftigte(r) in der Verkehrsüberwachung erteilt rund 7.500 Verwarnungen/Jahr. Der jahresdurchschnittliche kassenwirksame Einnahmebetrag/Verwarnungsfall liegt bei der Überwachung von Parkraummanagementregelungen zwischen 10 € und 12 €. Diese Werte beruhen auf den Ergebnissen aus dem Pilotprojekt im Stadtbezirk West und der Erhöhung der Bußgeldsätze im bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog seit 1. April 2013.

So werden für den Stadtbezirk Mitte jährliche Einnahmen aus Verwarnungsgeldern in Höhe von 648.000 €, für den Stadtbezirk Nord in Höhe von 810.000 €, für den Stadtbezirk Süd in Höhe von 972.000 €, für den Stadtbezirk Ost in Höhe von 1.377.000 € und für die Gebiete im Stadtbezirk Bad Cannstatt in Höhe von 1.296.000 € prognostiziert.

In der Summe ergibt dies Einnahmen aus Verwarnungsgeldern in Höhe von 5.103.000 €, wenn alle geplanten Bereiche ganzjährig bewirtschaftet werden. Diese Einnahmeerwartung basiert auf der vollen Deckung des rechnerisch ermittelten Stellenmehrbedarfs bei der Bußgeldstelle (vgl. Ziff. 6 d).

8. Ergebnis

Mit den Mehrkosten und Mehrerlösen kann die Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung abgeschätzt werden. Danach kann angenommen werden, dass der Betrieb des Gesamtkonzepts im Endausbau mit großer Wahrscheinlichkeit dauerhaft kostendeckend möglich ist. Aus heutiger Sicht kann ein jährlicher Überschuss von ca. 100.000 € erwartet werden. Auch unter Berücksichtigung des Rechnungsergebnisses 2012 für das Parkraummanagement West (vgl. GRDrs. 604/2013 Überschuss nur ca. 100.000 €/Jahr aufgrund Abzug HSK-Beitrag) kann kein nennenswerter Beitrag zur Refinanzierung der Investitionsaufwendungen von 10,8 Mio € für dieses Konzept erwartet werden.

9. Konzept für die Bezuschussung von neuen Stellplätzen für Bewohner

Ein wesentlicher Bestandteil des Konzepts sollte die Verwendung der Erträge für die Schaffung von Stellplätzen in den Parkraummanagementgebieten sein. Vorrang sollten die Bereiche haben, in denen die Parkplatznachfrage vor allem in den Nachtstunden nach wie vor größer ist als das Parkplatzangebot, wenn auch vielleicht in geringerem Umfang. Trotzdem sollten die Anstrengungen zur Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen in Parkraummanagements sind daher bei anstehenden Wohnbauprojekten verstärkt werden.

Das heißt, dass vor allem bei städtebaulichen Neuordnungen die Schaffung zusätzlicher Stellplätze thematisiert wird. Entscheidend für die Schaffung ist auch, ob auf Grund örtlicher Defizite oder Randbedingungen davon ausgegangen werden kann, dass neu geschaffene Stellplätze auch zuverlässig genutzt werden.

Weiterer Baustein zur Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen ist die Optimierung des öffentlichen Straßenraums. Dort muss jedoch eine Abwägung zwischen den Belangen der Fußgänger, Radfahrer und der Aufenthaltsqualität vorgenommen werden. Zusätzliche Parkplatzpotenziale im öffentlichen Straßenraum können generell jedoch nicht als besonders hoch eingeschätzt werden.

10. Weiteres Vorgehen

Nach Bereitstellung der Finanzmittel könnte mit der Umsetzung bzw. Ausweitung des Parkraummanagements organisatorisch und personell im Jahre 2014, baulich im Jahre 2015, begonnen werden. In dieser Phase soll parallel in mehreren öffentlichen Veranstaltungen interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie maßgeblichen Firmen, Verbänden, Vereinen etc. das Parkraummanagement-Konzept in zeitlichem Vorlauf zu der geplanten Einführung erläutert werden. Die dabei gewonnenen Anregungen fließen in das Konzept ein.

Die Parkraummanagementgebiete sollen nach und nach auf Grundlage einer politischen Zustimmung und abhängig davon, wo zunächst der größte Bedarf gesehen wird, umgesetzt werden.

Daraus ergibt sich eine Priorisierung in folgender Reihenfolge:

- 1) Umsetzung der vorgeschlagenen Teilgebiete in den Bezirken Mitte und Nord
- 2) Umsetzung der vorgeschlagenen Teilgebiete im Bezirk Süd
- 3) Umsetzung der vorgeschlagenen Teilgebiete in den Bezirken Ost und Bad Cannstatt.

Dieses Vorgehen erfordert die entsprechende Bereitstellung der Investitionsmittel (Parkscheinautomaten, Ausstattung der Ämter mit Personal usw.) für alle genannten Stadtbezirke. Diese müssen für die Haushaltsjahre 2014 bis 2017 veranschlagt werden. Die Verwaltung kann damit die notwendige Ausschreibung, Beschaffung und Aufstellung der Parkscheinautomaten sowie die Ausrüstung des Überwachungspersonals im Laufe der Doppelhaushalte tätigen.

Der Bewirtschaftungsbeginn für die einzelnen Bewohnerparkgebiete kann zum jetzigen Zeitpunkt nur angenommen werden. Die Termine sind jedoch auch von den Strukturen, dem jeweiligen Bearbeitungsumfang (Ausschreibung, Bau etc.) und dem Diskussionsbedarf in den einzelnen Stadtbezirken abhängig.

Unbedingte Voraussetzung für die zügige konzeptionelle Bearbeitung des Parkraummanagements ist die Bereitstellung der zum Haushalt 2014/15 beantragten Personalstellen im Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, im Tiefbauamt und im Amt für öffentliche Ordnung (Straßenverkehrsbehörde).

Die erforderlichen Stellenschaffungen für die Überwachung, Leerung etc. erfolgen zum Stellenplan 2015.

Nach heutigem Stand ist nach einer entsprechenden Mittelbereitstellung ab dem Doppelhaushalt 2014/2015 die Ausweitung des Parkraummanagements ab dem 01.10.2015 denkbar.

Mit der Ausgabe der notwendigen Parkausweise könnte je nach Vorliegen der notwendigen Voraussetzungen in den einzelnen Stadtbezirken gestaffelt, frühestens im Sommer 2015, begonnen werden, so dass zum jeweiligen Bewirtschaftungsbeginn die Berechtigten ausgestattet sind. Bei den Einführungsterminen ist darauf zu achten, dass eine zeitgleiche Ausgabe der Bewohnerparkausweise vermieden wird.

Mit der Einführung des Parkraummanagements in den Stadtbezirken stehen ab diesem Zeitpunkt Gebühreneinnahmen kassenmäßig zur Deckung zur Verfügung.

Aus den vorgenannten Vorgaben ergibt sich ein erster Ansatz für einen Zeitplan zur Einführung des Parkraummanagements:

- 1) Bezirke Mitte und Nord: 01.10.2015
- 2) Bezirk Süd: 01.06.2016
- 3) Bezirke Ost und Bad Cannstatt: 01.11.2017.

Ein früherer Beginn (ab dem 01.05.2015) bzw. geänderter Zeitplan kann nach dem Projektbeschluss im Rahmen der Haushaltsplanberatungen 2014/2015 geprüft werden, hängt aber von verschiedenen Randbedingungen ab (z.B. Vertragsfristen, Auslastung der Bürgerbüros, Fundamentierung der Parkscheinautomaten außerhalb der Wintermonate).

11. Ausblick

Die weitere praktische Projektumsetzung muss mit den entsprechenden Personalstellen der zuständigen Ämter fachlich begleitet werden (vor allem durch die zu schaffenden Stellen im Amt für öffentliche Ordnung und im Tiefbauamt).

Auf diese Art und Weise können erforderliche Konzeptverbesserungen erkannt und umgesetzt werden. Dazu gehört z. B. der Umgang mit Verdrängungseffekten in Bereiche außerhalb des Parkraummanagement-Gebiets. Das geplante Vorgehen und die zu erwartenden Verdrängungen erfordern ggf. eine Veränderung der geplanten Umsetzung in den Stadtbezirken. Die Bewirtschaftung ist ggf. zunächst bis zu den Quartieren auszudehnen, in denen derzeit auf Grundlage der Voruntersuchungen ein Parkraummanagement nicht juristisch begründbar ist.

Die Verwaltung erwartet, dass sich die durch das Parkraummanagement beabsichtigten verkehrlichen Ziele wie im Stuttgarter Westen erreichen lassen. Eine inhaltliche und finanzielle Bewertung der Maßnahme kann für die einzelnen Stadtbezirke allerdings erst im zeitlichen Abstand erfolgen.

Zusammen mit der Information über das Parkraummanagement soll für die Nutzung anderer Verkehrsmittel, die Einführung des Jobtickets für ansässige Firmen, die Nutzung von Carsharing, die Angebote für den Radverkehr usw. geworben werden. Schon bei der Einführung des Systems in Stuttgart-West hat der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart hier aktiv und erfolgreich mitgewirkt.

Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen sind in den nachfolgenden Tabellen im Einzelnen dargestellt.

Danach ist der Betrieb eines Parkraummanagements (West und Erweiterung) im Endausbau (voraussichtlich ab 2018) kostendeckend. Nennenswerte Zuführungen zur Parkraumrücklage können voraussichtlich aber nicht erwirtschaftet werden. Bei Fortschreibung der Ergebnisse 2012 des Parkraummanagements West (vgl. GRDRs. 604/2013) wäre mit einem Überschuss von 900.000 EUR zu rechnen. Unter Berücksichtigung des Konsolidierungsbeitrags des Amtes für öffentliche Ordnung zur HSK 2009 i. H. v. 800.000 € können lediglich 100.000 EUR der Parkraumrücklage zugeführt werden. Ab 2018 wäre mit einem weiteren Überschuss von rund 80.000 € (vgl. Tabelle Seite 21) zu rechnen.

Finanzielle Auswirkungen							
<u>Finanzhaushalt/Neue Investitionen 32 (zusätzliche Ein-/Auszahlungen):</u>							
1. Einführungsstufe Mitte / Nord				Möglicher Beschaffungen im Jahr:			2 0 1 5
				Geplante Inbetriebnahme im Jahr:			2 0 1 5
	Summe TEUR	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2 0 1 9 ff · T E U R
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0	
Auszahlungen	173	113	60	0	0	0	
Finanzbedarf	173	113	60	0	0	0	

2. Einführungsstufe Süd				Möglicher Beschaffungen im Jahr:			2016
				Geplante Inbetriebnahme im Jahr:			2016
	Summe TEUR	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0	
Auszahlungen	39	0	0	39	0	0	
Finanzbedarf	39	0	0	39	0	0	

3. Einführungsstufe Ost / Bad Cannstatt				Möglicher Beschaffungen im Jahr:			2017
				Geplante Inbetriebnahme im Jahr:			2017
	Summe TEUR	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0	
Auszahlungen	105	0	0	0	105	0	
Finanzbedarf	105	0	0	0	105	0	

Finanzhaushalt/Neue Investitionen 32 und 66
(zusätzliche Ein-/Auszahlungen):

Zusammenfassung				Möglicher Beschaffungen im Jahr:			2 0 1 5
				Geplante Inbetriebnahme im Jahr:			2 0 1 5
	Summe TEUR	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2 0 1 9 ff · T E U R
Finanzbedarf 32 gesamt	317	114	60	39	105	0	
Finanzbedarf 66 gesamt	10.498	0	1.800	3.524	3.862	1.312	
Finanzbedarf gesamt	10.816	114	1.860	3.563	3.967	1.312	

Stellenbedarf (kumuliert):

Beschreibung, Zweck, Aufgabenbereich	Anzahl Stellen zum Stellenplan		
	2014	2015	später
61-3 Konzeptionelle Bearbeitung (Planung, Gremien, Öffentlichkeitsarbeit etc.)	0,5	0,5	1,0
32-32 Verkehrsüberwachung der PRM-Gebiete	0,0	22,0	71,0
32-12 Zentrale Bußgeldstelle	0,0	3,5	12,0
20-5 Stadtkämmerei Beitreibungsabteilung	0	0,5	9,1
32-31 Straßenverkehrsbehörde Planung + Umsetzung PRM	1,0	1,0	2,0
32-31 Bearbeitung Bewohnerparkausweise + Ausnahmegenehmig.	0,0	1,5	3,0
32-42 Bearbeitung Bewohnerparkausweise	0,0	1,0	1,75
32-11 Haushalt, Finanzen, Gebäude, Ausstattung	0,5	0,5	0,5
32-1luK Technikausstattung	0,0	0,5	0,5
32-1P Personal und Organisation	1,0	1,0	1,0
66 Stellenbedarf Umsetzung	1,5	2,5	2,5
66 Stellenbedarf Betrieb	1,0	6,3	11,3
Gesamt	5,5	40,8	115,65

Folgekosten (aus oben dargestellten Maßnahmen und evtl. Stellenschaffungen):

Kosten Planung/Konzeption 61

Kostengruppe	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
Laufende Erlöse	0	0	0	0	0	
Personalkosten	48,9	48,9	97,8	97,8	0	
Sachkosten	0	0	0	0	0	
Abschreibungen	0	0	0	0	0	
Kalkulatorische Verzinsung	0	0	0	0	0	
Summe Folgekosten	48,9	48,9	97,8	97,8	0	

(ersetzt nicht die für Investitionsprojekte erforderliche Folgelastenberechnung!)

Kosten 32

1. Einführungsstufe Mitte / Nord						
Kostengruppe	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
Laufende Erlöse	0	-584,4	-1.720,4	-1.720,4	-1.720,4	
Personalkosten	78,2	1.336,3	1.889	1.889	1.889	
Sachkosten	0	38,4	59,9	59,9	59,9	
Abschreibungen	16,3	31,3	31,3	31,3	31,3	
Kalkulatorische Verzinsung	6,3	9,6	9,6	9,6	9,6	
Summe Folgekosten	100,8	831,2	269,4	269,4	269,4	

(ersetzt nicht die für Investitionsprojekte erforderliche Folgelastenberechnung!)

2. Einführungsstufe Süd						
Kostengruppe	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
Laufende Erlöse	0	0	-607,3	-1.214,5	-1.214,5	
Personalkosten	0	0	912,6	967,5	967,5	

Sachkosten	0	0	28,7	36,9	36,9	
Abschreibungen	0	0	9,8	9,8	9,8	
Kalkulatorische Verzinsung	0	0	2,1	2,1	2,1	
Summe Folgekosten	0	0	345,9	-198,2	-198,2	

(ersetzt nicht die für Investitionsprojekte erforderliche Folgelastenberechnung!)

3. Einführungsstufe Ost / Bad Cannstatt						
Kostengruppe	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
Laufende Erlöse	0	0	0	-758,3	-3.055,7	
Personalkosten	0	0	0	1.618,2	2.467,9	
Sachkosten	0	0	0	41,7	75,9	
Abschreibungen	0	0	0	26,3	26,3	
Kalkulatorische Verzinsung	0	0	0	5,8	5,8	
Summe Folgekosten	0	0	0	933,7	-479,8	

(ersetzt nicht die für Investitionsprojekte erforderliche Folgelastenberechnung!)

Folgekosten (aus oben dargestellten Maßnahmen und evtl. Stellenschaffungen):

Kosten 66

Kostengruppe	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
Laufende Erlöse	0	-172	-1.251	-2.008	-2.982	
Personalkosten	227	531	798	874	705	
Sachkosten	150	67	276	326	436	
Abschreibungen	0	45	420	669	1.050	
Kalkulatorische Verzinsung	0	12	115	184	289	
Summe Folgekosten	377	483	358	45	-502	

Kosten Stadtkämmerei (Stadtkasse und Beitreibung)

Kostengruppe	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
Laufende Erlöse	0	0	0	0	0	
Personalkosten	0	60,4	286,1	455,7	717,1	
Sachkosten	0	8,4	39,9	63,5	100,0	
Abschreibungen	0	0	0	0	0	
Kalkulatorische Verzinsung	0	0	0	0	0	
Summe Folgekosten	0	68,8	326,0	519,2	817,1	

Folgekosten Zusammenfassung (aus oben dargestellten Maßnahmen und evtl. Stellenschaffungen):

	2014	2015	2016	2017	2018	2019 ff.
--	------	------	------	------	------	----------

Kostengruppe	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Laufende Erlöse	0	-756,1	-3.578,7	-5.701,2	-8.972,3	
Personalkosten	354,1	1.976,6	3.983,5	5.902,2	6.746,5	
Sachkosten	150	113,8	404,5	528,0	708,7	
Abschreibungen	16,3	76,3	461,1	736,4	1.132,4	
Kalkulatorische Verzinsung	6,3	21,6	126,7	201,5	306,5	
Summe Folgekosten	526,4	1.432,2	1.397,1	1.666,9	-78,2	

Mitzeichnung der beteiligten Stellen

Die Referate AK und WFB haben Kenntnis genommen. Haushalts- und stellenrelevante Beschlüsse können erst im Rahmen der Haushaltsplanberatungen erfolgen.

Stellungnahme Referat WFB siehe Anlage, die Stellungnahmen der betroffenen Stadtbezirke sind ebenfalls angefügt.

Referat AK nimmt folgendermaßen Stellung:

"Aus meiner Sicht ist das aufgezeigte Konzept zur Ausweitung des Parkraum-managements (PRM) hinsichtlich des darzustellenden Ressourceneinsatzes und der daraus resultierenden finanziellen Auswirkungen noch überarbeitungsbedürftig. Das Konzept baut zwar auf den mit der Einführung des PRM West gewonnenen Erfahrungen auf, jedoch wird immer wieder betont, dass eine pauschale Übertragung des Systems auf die geplanten Bereiche nicht möglich ist. Aus diesem Grunde stellt sich die Frage, ob die angegebene Zeitplanung einzuhalten ist. Ich bitte, das Konzept auch unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus den Stadtbezirken (vgl. Anlagen), insbesondere des Stadtbezirks Süd, zu überdenken.

Folgendes ist bei der Überarbeitung außerdem zu berücksichtigen:

o Vollständigkeit der Angaben zu personellen Folgekosten:

Hierzu sind zunächst die Angaben zu den voraussichtlich erforderlichen personellen Ressourcen, auch in den erläuternden Ausführungen pro Amt, zu ergänzen:

Der in der Vorlage genannte Stellenbedarf des Tiefbauamts kann nicht vollständig mitgetragen werden. Um eine gemeinsame und nachvollziehbare Fallzahlen- sowie Stellenbedarfsbasis aller Ämter zu erhalten, bitte ich, die weitere Konkretisierung zunächst auf Arbeitsebene abzustimmen.

Meines Erachtens wäre die effizienteste Vorgehensweise, wenn das überarbeitete Konzept im Vorfeld eines erneuten Kenntnisgabeverfahrens mit der Stadtkämmerei und dem Haupt- und Personalamt abgestimmt würde. Soweit aufgrund des Zeitdrucks die vollständige Überarbeitung und Abstimmung nicht mehr möglich ist, bin ich jedoch damit einverstanden, wenn in der Vorlage auf diese Stellungnahme hingewiesen wird."

Die Bezirksbeiräte der Stadtbezirke Mitte, Nord, Süd, Ost und Bad Cannstatt werden nach der Sommerpause informiert.

Matthias Hahn
Bürgermeister

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Dr. Martin Schairer
Bürgermeister

Anlagen:

1 - 5 Teilgebietseinteilungen
Stellungnahme Referat WFB

Stellungnahmen der Stadtbezirke

[zum Seitenanfang](#)