



öffentlich  nicht öffentlich

## Beschlussvorlage

### Betrifft:

Aktueller Stand Parkraummanagementkonzept und Auswahl der Pilotgebiete Bilk und Flingern-Nord

### Fachbereich:

66 - Amt für Verkehrsmanagement

### Dezernentin / Dezernent:

Beigeordneter Jochen Kral

### Beratungsfolge:

#### Gremium

Ordnungs- und  
Verkehrsausschuss

#### Sitzungsdatum

27.10.2021

#### Beratungsqualität

Entscheidung

### Beschlussdarstellung:

Der Ordnungs- und Verkehrsauftrag beauftragt auf Grundlage des aktuellen Sachstandes zum Parkraummanagementkonzept die Verwaltung damit, den Werkzeugkasten des Konzeptes in den Pilotgebieten Bilk und Flingern-Nord (konkrete Abgrenzung s. Anlage) anzuwenden und entsprechende Quartierskonzepte zu erarbeiten.

### Sachdarstellung:

In seiner Sitzung vom 04.07.2019 hat der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf die Vorlage 66/81/2019 beschlossen. Neben der Ausweitung einer gezielten Parkraumbewirtschaftung wurde die Verwaltung damit beauftragt, ein stadtweites Parkraummanagementkonzept zu erstellen. Hierfür sollte ein sachkundiges und kompetentes Ingenieurbüro damit beauftragt werden, das Konzept zusammen mit der Verwaltung und unter Einbeziehung des OVA und der Bezirksvertretungen zu erarbeiten.

Die Zielsetzung für das Parkraummanagementkonzept ergibt sich aus der 1. Stufe des Mobilitätsplan D, der als Rahmenwerk für alle mobilitätspolitischen Konzepte fungiert. Eines der 10 Handlungsziele des Mobilitätsplan D ist es „Straßenraum zugunsten der Nahmobilität umzuverteilen und Parken im öffentlichen Raum neu zu ordnen“. Das knappe Gut öffentlicher Raum soll in verkehrlicher Perspektive vermehrt dem Umweltverbund zur Verfügung stehen, die Aufenthalts- und Lebensqualität in den Quartieren soll gesteigert werden. Dieser erhöhte Flächenbedarf geht zulasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV),

insbesondere des ruhenden Verkehrs. Dieser soll verstärkt auf privaten Flächen außerhalb des öffentlichen Raums abgewickelt werden, da der Bedarf für Parkraum mittelfristig weiterhin bestehen bleibt.

Der Auftrag zur Erstellung des Parkraummanagementkonzeptes umfasst insgesamt 7 Arbeitsschritte:

1. Ermitteln und Analysieren der Grundlagen in der Landeshauptstadt Düsseldorf
2. Zusammenstellung des Handlungsrepertoires
3. Analysieren von Wirkungszusammenhängen und Beurteilen von Maßnahmen
4. Erstellen des „Werkzeugkastens“
5. Beispielhafte Anwendung des „Werkzeugkastens“
6. Überarbeitung des „Werkzeugkastens“
7. Projektmanagement und Projektorganisation

Kernbestandteil des Parkraummanagementkonzeptes ist die Erstellung des sogenannten Werkzeugkastens. Dieser enthält das aufeinander abgestimmte Repertoire an Maßnahmen für die Anwendung im Stadtgebiet. Die Instrumente sind dabei so ausgestaltet, dass sie eine räumlich-differenzierte Anwendung unter Berücksichtigung der spezifischen siedlungsstrukturellen Voraussetzungen ermöglichen.

#### Prozessstruktur:

Mit der Bearbeitung des Parkraummanagementkonzeptes wurde das Ingenieurbüro LK Argus aus Berlin beauftragt. Dieses gehört zu den führenden Ingenieurbüros im Bereich des Parkraummanagements in Deutschland und bearbeitet aktuell außerdem umfangreiche Konzepte für die Landeshauptstadt Wiesbaden und Ulm. Die Arbeit am Parkraummanagementkonzept im Rahmen des Auftrags hat im Oktober 2020 begonnen.

Für die Erarbeitung wurden ein interner Arbeitskreis, ein Treffen verschiedener Stakeholder und ein politischer Steuerungskreis mit Vertretern des OVA eingerichtet. Die beteiligten Stakeholder setzen sich aus Wirtschaftsverbänden, Mobilitätsvereinen und gruppenspezifischen Interessenvertretungen zusammen. Sowohl die Stakeholder als auch die Politik wurden bislang in zwei Sitzungen am Prozess beteiligt. In den ersten Treffen wurde die Zielsetzung für das Parkraummanagementkonzept konkretisiert, in den zweiten Treffen das Handlungsrepertoire vorgestellt sowie über mögliche Beispielquartiere im Bestand gesprochen. Ein weiterer Durchlauf ist nach der Erstellung des Werkzeugkastens geplant.

#### Zielsetzung des Parkraummanagementkonzeptes:

Die übergeordnete Zielsetzung aus dem Mobilitätsplan D wurde in einem ersten Schritt konkretisiert und im Rahmen der Beteiligung vorgestellt. Die Ziele teilen sich dabei in mittelbare und unmittelbare Ziele auf.

Unmittelbar zielt das Parkraummanagementkonzept darauf, das Parken im Straßenraum stärker und effektiver zu steuern und teilraumbezogen zu optimieren. So soll Platz für andere Nutzungen des Straßenraums geschaffen werden. Das Parken soll verstärkt im privaten Raum abgewickelt werden. Hierzu gehört zuvorderst die effektivere Ausnutzung von vorhandenem Parkraum, beispielweise die Parkplätze von Supermärkten oder die Parkhäuser von Bürogebäuden. Mittelfristig sollen idealerweise auch der Neubau von Quartiersgaragen und die Schaffung von Kontingenten für Bewohner in der Umgebung bei Neubauvorhaben umgesetzt werden.

Um die aktive Mobilität zu stärken, sollen Gehwege in Regelbreite für Fußgänger freigehalten werden. Vorhandener Parkraum im Seitenraum soll an ausgewählten Straßen außerdem für die Anlage von sicheren Radverkehrsanlagen oder zur Schaffung klar erkennbarer Fahrradstraßen und -zonen umgenutzt werden. Darüber hinaus sollen bedarfsgerechte Liefer- und Ladezonen eingerichtet werden, die die Abwicklung des Lieferverkehrs verbessern. Durch eine bessere Lenkung des Verkehrs und den Einsatz digitaler Technik wird zudem der Parksuchverkehr reduziert.

So leistet das Parkraummanagementkonzept einen Beitrag zur Erreichung der mittelbaren Ziele, zuvorderst zur Stärkung des Umweltverbundes, indem Flächen für diesen gewonnen werden. Durch die Nutzung bisheriger Parkflächen durch MobilitätsStationen oder zum Fahrradparken werden inter- und multimodale Wegeketten gestärkt. Außerdem wird bei den Maßnahmen berücksichtigt, dass ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet wird.

#### Verknüpfung mit anderen Konzepten:

Die Erarbeitung des Parkraummanagementkonzeptes erfolgt in enger Abstimmung zur Erarbeitung weiterer Konzepte der strategischen Mobilitätsplanung. Mit dem parallel zu erstellenden Mobilitätsplan D erfolgt ein regelmäßiger Austausch. Die spätere Umsetzung des Parkraummanagementkonzeptes im Stadtgebiet und die Priorisierung der Quartiere wird im Rahmen des Mobilitätsplan D vorgenommen.

Der Mobilitätsplan D erarbeitet darüber hinaus strategische Vorgaben für den Fuß- und Radverkehr. Diese werden in das Parkraummanagementkonzept integriert, wenn es darum geht, wieviel Platz für die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern gewonnen werden muss. Dies gilt auch hinsichtlich der Platzbedarfe für das Abstellen von Fahrrädern, wobei der erhöhte Platzbedarf von Lastenrädern ebenfalls berücksichtigt wird. Die Vorgaben für Liefer- und Ladezonen werden in Abstimmung mit dem in Kürze zu erstellenden Güterverkehrskonzept formuliert. Außerdem wird eine Abstimmung der Ergebnisse mit dem Handlungskonzept Elektromobilität vorgenommen.

Aufgrund dieser Verknüpfungen werden nicht alle Themen, die für ein Parkraummanagementkonzept geeignet wären, dort noch einmal vertieft behandelt und mit eigenen strategischen Ansätzen versehen. Sie werden aber stets mitgedacht und die jeweiligen Ergebnisse wechselseitig miteinander abgestimmt.

#### Handlungsrepertoire:

Im Rahmen des Arbeitsschritts 2 (Zusammenstellung des Handlungsrepertoires) wurden 13 Themen identifiziert, die im Parkraummanagementkonzept intensiv bearbeitet werden. Für jedes der Themen wurde zunächst ein Steckbrief erstellt. Diese fassen die wesentlichen Rahmenbedingungen und Anwendungsbereiche zusammen, analysieren den Status quo in Düsseldorf sowie in anderen Benchmark-Städten und zeigen erste Handlungsmöglichkeiten für Düsseldorf auf.

#### Thema 1-4: Parkraumbewirtschaftung (Bewirtschaftungsprinzipien, Parkgebührenordnung, Bewohnerparken, Parkraumüberwachung)

Aufgrund der Komplexität des Themas und der Wichtigkeit hinsichtlich der Steuerung von Parkraumangebot und Parkraumnachfrage auf öffentlichen Verkehrsflächen umfasst die Parkraumbewirtschaftung die vier Themen:

- Bewirtschaftungsprinzipien,
- Parkgebührenordnung,
- Bewohnerparken,

- Parkraumüberwachung.

Die Bewirtschaftungsprinzipien legen dabei die Grundlage für das Vorgehen im öffentlichen Straßenraum. Das bislang geltende Mischprinzip mit einer gebietsweise einheitlichen Regelung, bei der die Parkstände mehreren Nutzergruppen zur Verfügung stehen, soll dabei beibehalten werden.

Der Umgang mit der Parkgebührenordnung sowie die Festlegung von Tarifzonen und Gebührenhöhen sollen sich zukünftig aus dem Parkraummanagementkonzept ableiten. Dies gilt insbesondere für Effekte und Lenkungswirkungen, die man sich aus deren Gestaltung erwartet, für eine integrierte Betrachtung der Tarifierung im öffentlichen und privaten Raum sowie für eine Abstimmung mit sonstigen Maßnahmen des Konzeptes.

Ähnliches gilt für den zukünftigen Umgang mit dem Bewohnerparken. Die in der Vorlage OVA/049/2020 beschlossene Ausweitung des Bewohnerparkens wird bereits sukzessive vorgenommen. 2 Quartiere wurden bereits umgesetzt und 4 weitere sind bereits beschlossen und sollen bis Ende 2021 umgesetzt werden. 13 weitere sollen in 2022 hinzukommen. Im Rahmen des Parkraummanagementkonzeptes wird diese Ausweitung in eine Gesamtstrategie integriert und ggfs. modifiziert. Auch die Ausgabepaxis der Bewohnerparkausweise, die bislang auf 1 oder 2 Jahre begrenzt ist, wird dabei untersucht. So wäre beispielsweise eine Kontingentierung je Bewohnerparkgebiet denkbar, z.B. hinsichtlich der Gesamtzahl der ausgegebenen Ausweise oder der Anzahl an Ausweisen pro Haushalt.

Für alle Parkraummanagementmaßnahmen im öffentlichen Straßenraum ist es zwingend erforderlich, dass sie mit einer hinreichenden Parkraumüberwachung und Ahndung von Vergehen einhergehen. Wie bei anderen ordnungsrechtlichen Fragestellungen ist es wichtig, auf die Einhaltung bestehender Regeln zu achten, diese durchzusetzen und Ordnungswidrigkeiten konsequent zu bekämpfen. Daher wird das Parkraummanagementkonzept auch Vorschläge zu den erforderlichen Kontrollmaßnahmen und den damit verbundenen Personalbedarfen machen.

#### Thema 5: Öffentliches Parkraumangebot

Bei der Bereitstellung des öffentlichen Parkraumangebots im Straßenraum hat die Kommune große Steuerungsmöglichkeiten. Dies gilt sowohl für die Neugestaltung von Straßenräumen bei Neu- und Umbaumaßnahmen wie auch bei der Umnutzung von Flächen beispielsweise für das Fahrradparken oder Mobilitätsstationen. Außerdem werden in diesem Zusammenhang Themen wie die (Neu)-Anordnung von Parkständen im Straßenraum oder der zukünftige Umgang mit legalem Gehwegparken behandelt.

#### Thema 6: Öffentlich zugängliche Parkbauten

Öffentlich zugängliche Parkbauten oder ebenerdige Parkieranlagen, deren Zugänglichkeit nicht auf bestimmte Nutzergruppen beschränkt sind, sind ebenfalls ein wichtiger Teil des Parkraumangebotes in einer Stadt. Sie befinden sich in Düsseldorf nicht in städtischem Eigentum. Ein Großteil der privat betriebenen Parkhäuser in der Innenstadt ist aber an das städtische Parkleitsystem angeschlossen. Aus verkehrsplanerischer Perspektive wird eine Verlagerung aus dem öffentlichen Straßenraum in den privaten Raum angestrebt, um Platz für andere Nutzungen zu erhalten. Erstrebenswert wäre auch eine Abstimmung der Tarife zwischen dem öffentlichen Straßenraum und öffentlich zugänglichen Parkbauten, um auch über Preisunterschiede das Parken in Parkbauten zu attraktivieren.

## Thema 7: Privater Parkraum für Drittnutzer

Im Gegensatz zum vorherigen Thema stehen hier Parkieranlagen im Fokus, deren eigentlicher Nutzerkreis begrenzt ist. Hierunter fallen beispielsweise Flächen von Firmen und Behörden, die sich dadurch auszeichnen, dass sie nur zu bestimmten Zeiten stark genutzt werden. Hier ist anzustreben, den bereits vorhandenen Parkraum zukünftig effektiver auszulasten und beispielsweise in den Abend- und Nachtstunden den Anwohnern zur Verfügung zu stellen. Zur Ausweitung solcher Angebote ist allerdings immer die Bereitschaft der Eigentümer erforderlich. Erste Pilotprojekte von Supermarktbetreibern auf ihren Parkplätzen gibt es in Düsseldorf bereits und sollen zukünftig ausgeweitet werden. Die Überlegungen zu diesem Thema werden mit den Ambitionen der CMD in regelmäßigem Austausch abgeglichen.

## Thema 8: Quartiersparkbauten

In Düsseldorf existieren im Vergleich zu anderen Städten viele Quartiersparkbauten, die in der Vergangenheit mit städtischen Stellplatzablösemitteln gefördert wurden. Während damals rein die Schaffung zusätzlichen Parkraums beabsichtigt war, sollten sich neue Quartiersparkbauten immer in eine Gesamtkonzeption im Umfeld eingliedern, um zu den verkehrspolitischen Zielen beizutragen. Sie sind aufgrund des erforderlichen Flächenbedarfs vor allem ein Instrument in Neubauquartieren. Bei einer entsprechenden Flächenverfügbarkeit ist auch eine Nutzung dieses Instruments im Bestand denkbar, wenn hierdurch eine Verlagerung des Parkens vom öffentlichen Raum in den privaten Raum erwirkt wird. Im Gegensatz zu vielen anderen Instrumenten, die relativ kurzfristig umsetzbar sind, ist der Planungs- und Umsetzungshorizont hier bestenfalls mittelfristig.

## Thema 9: Stellplatzsatzung

Die Stellplatzsatzung ist ein wesentliches Instrument zur Steuerung des Parkraumangebotes im privaten Raum. 2019 wurde eine eigene Stellplatzsatzung für Düsseldorf eingeführt. Im Rahmen dieses Konzeptes soll vor allem geprüft werden, inwiefern die Stellplatzsatzung mit den Zielsetzungen des Parkraummanagementkonzeptes übereinstimmt und zu diesen beiträgt und an welchen Stellen aus verkehrsplanerischer Sicht Anpassungen erforderlich wären. Dabei werden insbesondere die Beurteilung der ÖPNV-Lagegunst sowie der Reduzierungsmöglichkeiten durch besondere Maßnahmen fokussiert.

## Thema 10: Liefern und Laden

Im Rahmen der Stakeholderbeteiligung wurde seitens der Wirtschaftsverbände die Möglichkeit des Lieferns und Ladens als besonders relevantes Thema betont. Die Ausweisung von Liefer- und Ladezonen folgt in Düsseldorf bislang keinem strategischen Ansatz, sondern erfolgt in der Regel als Einzelfallprüfung. Liefer- und Ladezonen können einen wichtigen Beitrag zur Verminderung des Parksuchverkehrs sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Sie bieten außerdem verbesserte Lademöglichkeiten für Anwohner und Handwerker, die diese für kurzzeitige Aktivitäten nutzen können. Dabei ist ein wesentlicher Baustein, wie Liefer- und Ladezonen von Fremdparkern freigehalten werden können, auch unter Einsatz digitaler Mittel.

## Thema 11: Fahrradparken

Die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur leistet einen wesentlichen Beitrag zum Umstieg auf das Fahrrad, ermöglicht ggfs. ein Abschaffen eines eigenen (Zweit-)Pkw und trägt damit zur Verringerung des Parkdrucks bei. Hierzu gehört auch die

Möglichkeit, das eigene Fahrrad komfortabel abstellen zu können, insbesondere am Zielort. Entsprechende Abstellanlagen lassen sich dabei häufig leicht bei einer Umnutzung von Pkw-Parkplätzen einrichten. Mit der Vorlage OVA/072/2021 wurden Inhalte für ein Fahrradabstellkonzept, das nun weiter ausgearbeitet wird, als vorgezogene Maßnahme aus dem Mobilitätsplan D bereits beschlossen. Diese Ergebnisse fließen in das Parkraummanagementkonzept ein, das konkrete Realisierungspotenziale und Lösungsansätze zur Umnutzung von Pkw-Parkplätzen im Straßenraum aufzeigt.

### Thema 12: MobilitätStationen

Auch MobilitätStationen leisten einen wichtigen Beitrag zur Verringerung des Parkdrucks, indem sie verschiedene Formen der geteilten Mobilität bereitstellen, inter- und multimodale Wegeketten erleichtern und so ebenfalls das Abschaffen eines eigenen (Zweit-)Pkw ermöglichen. Hierzu ist insbesondere die Bereitstellung eines flächendeckenden Carsharing-Angebotes erforderlich. Mit der Vorlage OVA/072/2021 wurde die Strategie für den Aufbau eines MobilitätStations-Netzwerks als vorgezogene Maßnahme aus dem Mobilitätsplan D bereits beschlossen. Diese Ergebnisse fließen ebenfalls in das Parkraummanagementkonzept ein.

### Thema 13: Digitale Instrumente – Sensorik im öffentlichen Raum

Sensorik im öffentlichen Raum kann einen Beitrag dazu leisten, Parksuchverkehre zu minimieren und den vorhandenen Parkraum effizienter zu nutzen. Darüber hinaus kann Sensorik eine wirksamere und zielgerichtetere Parkraumüberwachung unterstützen. Allerdings ist die Installation von Sensorik mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden und daher flächendeckend höchstens mittelfristig möglich. Eine Sensorik muss sich außerdem ins Stadtbild einfügen und gerade in Bereichen mit vielen visuellen Signalen sorgsam durchdacht werden. Außerdem ist die Entwicklung der Fahrzeugtechnik hinsichtlich einer Car-to-car-Kommunikation zu berücksichtigen. Im Rahmen des Mobilitätsplan D wird eine Optimierung und Digitalisierung des Parkleitsystems erarbeitet, die ebenfalls zur Verringerung der Parksuchverkehre beitragen soll.

### Weiterer Projektablauf:

Die in Arbeitsschritt 2 (Zusammenstellung des Handlungsrepertoires) ausgewählten und beschriebenen Einzelmaßnahmen werden anschließend auf ihre Wirkungszusammenhänge untereinander untersucht. Die Arbeiten an diesem Arbeitsschritt 3 (Analysieren von Wirkungszusammenhängen und Beurteilen von Maßnahmen) werden in Kürze abgeschlossen. Diese Wirkungszusammenhänge werden beschrieben und beurteilt, wobei mögliche Synergieeffekte und Hemmnisse besonders wichtig sind. Es wird insbesondere beurteilt, unter welchen Voraussetzungen Maßnahmen funktionieren können. Außerdem werden die Auswirkungen auf unterschiedliche Nutzergruppen analysiert und hinsichtlich der Zielerreichung bewertet.

Diese Bewertung bildet die Grundlage für die Erstellung des Werkzeugkastens in Arbeitsschritt 4, mit der parallel bereits begonnen wurde. Der Werkzeugkasten wird aus den 5 Modulen Diagnoseinstrumente, Werkzeuge, Anwendungshandbuch, Kommunikationsinstrumente und Evaluationsinstrumente bestehen und damit alle wesentlichen Aspekte des Parkraummanagements anwendungsbereit aufbereiten. Dies beinhaltet auch die organisatorischen, strukturellen und finanziellen Voraussetzungen, die für eine erfolgreiche und stadtweite Umsetzung des Konzeptes geschaffen werden müssen.

Aufgrund des modularen Aufbaus ist es außerdem möglich, die Erfahrungen, die mit der Anwendung des Konzeptes gemacht werden, schnell einzuarbeiten. Modifikationen an einzelnen Instrumenten sind dabei möglich, ohne dass gleich das Gesamtkonzept überarbeitet werden muss. So kann auch auf sich verändernde Rahmenbedingungen mit geringem Aufwand reagiert werden. Neue rechtliche Instrumente können als einzelne Instrumente integriert und neue digitale Möglichkeiten können so ebenfalls rasch eingebaut werden.

#### Beispielhafte Anwendung des Parkraummanagementkonzeptes:

Im Rahmen des Arbeitsschritts 5 soll die beispielhafte Anwendung des Werkzeugkastens an zwei Bestandsquartieren und einem Neubauquartier stattfinden. Als Bestandsquartiere wurden seitens der Verwaltung nach Rücksprache mit dem Politischen Steuerungskreis ein Quartier in Bilk rund um den nördlichen Teil der Merowingerstraße sowie ein Quartier in Flingern-Nord favorisiert. Das Neubauquartier wurde noch nicht ausgewählt.

Beide Quartiere zeichnen sich durch eine gemischte Nutzung und einen hohen Parkdruck aus. Während das Quartier in Bilk eine eher heterogene Struktur aufweist, ist das Quartier in Flingern-Nord sehr homogen. Für beide Gebiete wurde im Rahmen der Ausweitung des Bewohnerparkens bereits eine Parkraumbewirtschaftung beschlossen, aber bislang noch nicht umgesetzt. Daher lassen sich hier Vorher-Nachher-Effekte gut dokumentieren und mit ebenfalls im Parkraummanagementkonzept zu erstellenden Evaluationsinstrumenten bewerten. Für das Quartier in Bilk soll außerdem die Förderung des Radverkehrs durch die Anlage von Radfahrstreifen entlang der Merowingerstraße als wichtiges Ziel berücksichtigt werden.

Die Bearbeitung der beiden Beispielquartiere soll unter einer intensiven Beteiligung der Bürger vor Ort erfolgen. Außerdem sollen örtliche Stakeholder sowie die jeweiligen Bezirksvertretungen in den Prozess mit eingebunden werden. Die Auswahl der Stakeholder orientiert sich dabei an denjenigen, die bislang bereits im Prozess eingebunden sind, kann aber je nach örtlicher Situation angepasst oder erweitert werden.

Die Erarbeitung entsprechender Kommunikationsinstrumente sowie geeigneter Beteiligungsformate gehört in Arbeitsschritt 4 ebenfalls zum Auftragsumfang des Parkraummanagementkonzeptes. Aufgrund des hohen Konfliktpotentials des Themas Parken, der damit verbundenen Emotionalität sowie der Veränderungen erprobter alltäglicher Routinen liegt hier ein Kernelement für den Erfolg der Maßnahmen. Die Beteiligung in den Quartieren muss daher bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt beginnen, idealerweise direkt nach der Bestandsaufnahme. Sie sollte dabei auch Begehungen vor Ort enthalten, um die konkrete Situation gemeinsam wahrzunehmen. Die genaue Konzeption der Beteiligungs- und Dialogverfahren wird aktuell erarbeitet. Die Verwaltung strebt an die Beteiligung so zu gestalten, dass keine Verzögerung im Zeitplan entsteht.

#### Politischer Beschluss des Werkzeugkastens inklusive angepasster Parkgebührenordnung und ggfs. Bewohnerparkgebührenordnung:

Nach der testweisen Anwendung des Werkzeugkastens in den Beispielquartieren und der ggf. erforderlichen Überarbeitung wird das Parkraummanagementkonzept inklusive des Werkzeugkastens voraussichtlich im 2. Quartal 2022 dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt.

Parallel mit dem Konzept wird die Parkgebührenordnung unter Berücksichtigung der Erkenntnisse und Überlegungen des Parkraummanagementkonzeptes angepasst.

Eine solche angepasste Gebührenordnung soll in erster Linie den Zielen des Konzeptes Rechnung tragen.

Seit 1993 waren die Gebühren für einen Bewohnerparkausweis auf 30,70 Euro pro Jahr beschränkt. Seit Juni 2020 ist es den Bundesländern freigestellt, diesbezüglich eigene Gebührenordnungen zu erlassen oder diese Hoheit analog zu den Parkgebührenordnungen an die Kommunen zu übertragen. Baden-Württemberg hat eine solche Übertragung als erstes Bundesland am 22. Juli 2021 umgesetzt. Tübingen hat als erste Kommune inzwischen eigene Gebührentarife beschlossen, die ab dem 01. Januar 2022 gelten werden. Das Land Nordrhein-Westfalen beabsichtigt die Übertragung an die Kommunen. Diese soll nach aktuellem Stand Anfang 2022 erfolgen.

Mit einer solchen Übertragung hätten Kommunen erstmalig die Möglichkeit, mit den Gebührenhöhen für Bewohnerparkausweise den wirtschaftlichen Wert des öffentlichen Raums und die Kosten für dessen Herstellung und Unterhaltung sichtbar zu machen. Auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten und der sonstige Nutzen für Bewohner sind mögliche Bezugsgrößen. Eine Differenzierung nach Kriterien, die objektiv an die Parkmöglichkeit anknüpfen, beispielsweise nach Fahrzeuggröße, wird voraussichtlich möglich sein. So können diese Gebühren als Lenkungsinstrument zur Erreichung verkehrspolitischer Zielstellungen eingesetzt werden. Insbesondere wird dadurch auch der private Parkraum attraktiver, da sich das Kostenverhältnis zum bislang nahezu kostenfreien öffentlichen Raum verändert.

Das Parkraummanagementkonzept wird sich daher auch mit diesen Fragestellungen intensiv beschäftigen und Vorschläge zu einer späteren Ausgestaltung unterbreiten. Je nach Einführungszeitpunkt der Landesdelegationsverordnung könnte dies auch bereits einen konkreten Vorschlag für eine Gebührenordnung für Bewohnerparkausweise beinhalten. Auch deren Sinn ist es, den Zielen des Parkraummanagementkonzeptes Rechnung zu tragen und diese im Rahmen einer Gesamtkonzeption zu unterstützen.

#### Gesamtstädtische Umsetzung:

Anschließend an die Erstellung und politische Verabschiedung des Konzeptes soll dieses in den Folgejahren in weiteren Quartieren umgesetzt werden. Der Werkzeugkasten soll dabei gewährleisten, dass auch bei unterschiedlichen internen und externen Bearbeitern vergleichbare Ergebnisse erzielt werden. Für die weitere Umsetzung sollen nach Möglichkeit Fördermittel in Anspruch genommen werden.

#### **Anlagen:**

Anlage 1 - Beispielquartier Bilk

Anlage 2 - Beispielquartier Flingern-Nord